ZEITUNG

des

Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundvierzigster Jahrgang.

1905.

BERLIN.
Verlag von Julius Springer.
1905.

VERZEICHNIS

der in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen

im

Jahrgang 1905

abgedruckten gröfseren Abhandlungen.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 1. 4. Januar 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf das Jahr 1904.

Das verflossene Jahr hat in Deutschland die Erwartungen, mit denen wir in dasselbe eintraten, nicht getäuscht. Das wirtschaftliche Leben hat sich in fast allen Richtungen günstig weiter entwickelt; im Verkehrswesen sind überall Steigerungen bemerkbar, nicht nur der Personen- und Güterbewegung und der Einnahmen, sondern auch des Überschusses. Zwei große Fragen des Verkehrslebens sind jetzt der Lösung wesentlich näher gebracht: die der Eisenbahngemeinschaften und des Ausbaues der norddeutschen Wasserstraßen. Für erstere Frage ist der erlösende Schritt geschehen, indem im September 1904 in Heidelberg zwischen den deutschen Staatsbahnen eine Betriebsmittelgemeinschaft angebahnt wurde, die in der Hauptsache das zu verwirklichen verspricht, was wir in unserem vorjährigen Rückblick als das nächste Ziel der innerhalb der deutschen Eisenbahnen zu treffenden Vereinbarungen bezeichneten: Schaffung eines gemeinschaftlichen Wagenparks. Daneben sind die Bemühungen wegen Beseitigung der auf dem Wettbewerb beruhenden Umleitungen im Güterverkehr in vollem Gange, und nach den Äußerungen des württembergischen Staatsministers Freiherrn v. Soden (s. Nr. 98 S. 1522 Jahrg. 1904 d. Ztg.) sind auch über die Reform des Personentarifs Verhandlungen unter den deutschen Staatsbahnen eingeleitet. Man kann wohl sicher hoffen, daß diese im neuen Jahr zum Abschluß kommen, da über wesentliche Punkte: Notwendigkeit der Vereinfachung, Ersetzung der Rückfahrkarten durch einen Einheitsfahrpreis und auch darüber Einverständnis herrscht, daß nennenswerte Einnahme-Einbußen mit der Reform nicht verbunden sein dürfen. Die größte Schwierigkeit, um in dieser Frage Nord- und Süddeutschland unter einen Hut zu bringen, liegt in dem Bestehen der IV. Wagenklasse auf den preußischen und sächsischen Staatsbahnen, in ihrem Fehlen auf den süddeutschen Bahnen. Wir wollen hier nicht oft Gesagtes über den Erfolg der IV. Kl. bei der Einführung in Hessen und bei ihrem Einbruch in Elsaß-Lothringen auf einigen direkten Zügen wiederholen; offensichtlich ist jedenfalls der Umschwung der Anschauungen über die IV. Kl. in Württemberg, und auch in Bayern scheint sich ein solcher vorzubereiten. Dem auf allen Seiten vorhandenen guten Willen nach einer Einigung wird der Erfolg gewiß nicht fehlen.

Jedenfalls hat der deutsche Einheitsgedanke im verflossenen Jahr auf dem Eisenbahngebiet große Fortschritte gemacht und es wird an weiteren Erfolgen durch das Inswerksetzen der bis jetzt nur angebahnten Reformen nicht fehlen. Wir begrüßen diese Erfolge im nationalen Interesse auf das wärmste; sie sind errungen auf dem Boden des gegenseitigen Vertrauens. Die Stimmen, die in jedem Schritt auf diesem Wege immer nur Vergewaltigungen durch Preußen witterten, sind immer seltener geworden; wenn sie erschallen, so wecken sie mehr Erheiterung als Bitterkeit. Die Vereinheitlichung der Einrichtungen unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der einzelnen Glieder — das ist der Weg, dessen Gangbarkeit das verflossene Jahr gezeigt hat und das kommende noch deutlicher zeigen wird. Wir sind auf einem guten Wege!

Die zweite wichtige Frage, die Annahme der preußischen Kanalvorlage, hat in der betreffenden Kommission des Abgeordnetenhauses eine günstige Lösung durch Annahme der Regierungsvorlage gefunden. Allerdings hat sich seitdem bei den verschiedenen Parteien, namentlich bei den Agrariern und den Industriellen des Westens, sehr lebhafter Widerspruch geregt. Ein näheres Eingehen auf die verwickelte Frage gehört nicht hierher, ist überhaupt nicht Aufgabe dieser Zeitung. Vom Standpunkt der Eisenbahnen ist das eine sicher: die streitige Vorlage bringt durch Erbauung eines Netzes höchst leistungsfähiger Wasserstraßen den Eisenbahnen gerade dort und in den Richtungen Entlastung, wo sie einer solchen am meisten bedürfen. Die Möglichkeit einer starken Beeinflussung der Güterfrachten

durch den Wettbewerb der Wasserstraße für die ihr zufallenden Massengüter wird natürlich durch das staatliche Schleppmonopol noch mehr als durch die staatlichen Kanalabgaben insofern beschränkt, als der Staat seinen regelnden Einfluß auf die Kanalfrachten noch stärker geltend machen kann. Die Besorgnis namentlich der großen industriellen Kreise des Westens, daß der Staat durch die Hochhaltung der Kanalfrachten jeden mäßigenden Einfluß des Kanals auf die Transportkosten hintanhalten werde, scheint uns jedenfalls übertrieben. Der Staat, der den Kanal baut, wird seinen Betrieb unmöglich mit Abgaben belasten können, die die Benutzung des Kanals beeinträchtigen; die Verbilligung des Warentransports bleibt das Hauptziel der Kanalvorlage. Jedenfalls hat sich das staatliche Schleppmonopol als das allein zugkräftige Mittel erwiesen, um den geschlossenen Widerstand der konservativen Partei gegen die Kanalvorlage zu brechen. Die Staatsregierung mußte die ihr gebotene Möglichkeit, die Kanalvorlage endlich unter Dach zu bringen, mit Freuden ergreifen. Wir erhoffen das endgültige Zustandekommen der Kanalvorlage vom neuen Jahre sowohl wegen der bei der langen Bauzeit zwar zunächst unwesentlichen, später aber um so erheblicheren Entlastung des Eisenbahnverkehrs, als wegen der davon zu erwartenden günstigen Rückwirkung auf das gesamte wirtschaftliche Leben Preußens. Auch das politische Leben hat unter dem Kanalhader nur zu lange gelitten.

Kehren wir zu der allgemeinen Lage des Eisenbahnwesens zurück, so ist das verflossene Jahr zwar nicht reich an epochemachenden Ereignissen, aber überall sind die Spuren sicheren Fortschritts zu erkennen. Die Betriebslänge der deutschen Bahnen war Ende November 1904 gegen den gleichen Zeitpunkt des Vorjahres um rund 1000 km gewachsen, während der Zuwachs im Vorjahre nur 500 km betrug. Unter den neu eröffneten Bahnstrecken verdienen besondere Erwähnung die sog. Umgehungsbahn mit der schönen neuen Rheinbrücke bei Mainz wegen ihrer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr und die thüringer Gebirgsbahn Ilmenau-Schleusingen, weil sie die ersten Zahnradstrecken des preußischen Staatsbahnnetzes in sich schließt. Unter den allgemeinen Verwaltungseinrichtungen der deutschen Eisenbahnen sind die weiteren Bestrebungen zur Verminderung des Schreibwerks, Vereinfachung des Abrechnungsdienstes, Besserung des Stückgüterdienstes und die Fortschritte in der sozialen Fürsorge bemerkenswert. Eine Anzahl neuer Erholungsheime und Lungenheilstätten wurden errichtet, im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen wurde die Verbandskrankenkasse begründet, welche den Arbeitern einen so reichlichen Zuschuß zum Krankengeld gewährt, daß mit der Erkrankung kaum ein Lohnausfall verbunden ist. Eine lebhafte Bewegung zur Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs ist unter dem Eisenbahnpersonal im Gange, wird von den Verwaltungen unterstützt und verspricht gute Früchte.

Unter den Verbesserungen der technischen Betriebseinrichtungen sind vor allem die neuen Lokomotivbauarten und die Vergrößerung ihrer Leistungen zu erwähnen. Die Heißdampflokomotive leistete bis zu 137 km in der Stunde, neuere Maschinen gestatten Schnellzugfahrten Breslau-Berlin (342 km) ohne Wechsel von Maschine und Personal, auf der Weltausstellung in St. Louis haben mehrere dort von der preußischen Staatsbahnverwaltung ausgestellte Lokomotiven neuester Bauart den großen Preis errungen und höchste Aufmerksamkeit erregt.

Die Frage der Einführung selbsttätiger Kupplungen hat die Vereinsverwaltungen wiederum lebhaft beschäftigt; man ist jetzt soweit, daß praktische Erprobungen stattfinden und die Art und Weise des Übergangs von dem jetzigen, als überlebt erkannten System zu dem neuen bereits erwogen wird. Wir können uns in Deutschland gewiß rühmen, in der Betriebssicherheit uns von keiner anderen Nation der Welt übertreffen zu lassen und namentlich den Amerikanern darin außerordentlich überlegen zu sein; aber die dort allgemein eingeführte selbsttätige Kupplung haben sie vor uns voraus, darin müssen wir ihnen nacheifern.

Die Verbesserungen der deutschen Fahrpläne durch Vermehrung namentlich der Schnellzugverbindungen und ihre weitere Ausrüstung mit der III. Kl., mit Speisewagen und Schlafwagen haben erneute große Fortschritte gemacht. Für häufigere Zugverbindungen bei geringem Verkehr hat sich der Betrieb mit Motorwagen als ein treffliches Mittel bewährt und bürgert sich immer mehr ein. Vermutlich hat diese Betriebsart noch eine große Zukunft, namentlich da, wo elektrische Kraft zur Verfügung steht.

Die Fortschritte des elektrischen Betriebes in Deutschland sind im Jahre 1904 zwar ohne ein weit sichtbares Merkzeichen, wie es im vorvorigen Jahre die von der ganzen Welt bewunderten Schnellfahrten auf der preußischen Militärbahn bildeten, aber es wird auf diesem Felde unausgesetzt gearbeitet und geplant. Sehr bemerkenswert sind die von den beiden großen führenden Berliner Elektrizitätsfirmen ausgearbeiteten Projekte einer elektrischen Schnellbahn zwischen Berlin und Hamburg, die jedenfalls den Beweis liefern, daß solche Pläne doch nicht als so aussichtslos zu betrachten sind, wie wir selbst noch im Vorjahre vermeinten. Mag es auch mit ihrer Verwirklichung noch gute Wege haben, mag der Anschlag der Anlage- und Betriebskosten und der Verkehrseinnahmen in Einzelheiten noch so anfechtbar sein: die nicht nur technische, sondern auch wirtschaftliche Möglichkeit einer Verwirklichung solcher Pläne kann man nicht mehr von der Hand weisen.

Die dringenden Fragen des städtischen Schnellverkehrs haben in diesem Jahre auch in Deutschland, namentlich in Berlin und Hamburg, die Köpfe beschäftigt. In Berlin wird die Fortsetzung der Hoch- und Untergrundbahn von Tag zu Tag dringlicher, die Unzulänglickeit des ebenerdigen Straßenbahnverkehrs in sehr belebten Straßen tritt trotz aller Anstrengungen der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft immer deutlicher zutage. Nur langsam sind die Fortschritte der Verhandlungen, nur schrittweise werden die Widerstände überwunden. Nicht so sehr die Schwierigkeiten der technischen Ausführung, als vielmehr die der behördlichen und finanziellen Vorbereitung mit einem wahren Wust von Rechts- und Zuständigkeitsfragen sind es, die sich entgegenlegen. Doch einst wird kommen der Tag: Untergrund-, Hoch- und Schwebebahnen werden nach unserer Überzeugung dereinst in Berlin und anderen Großstädten zusammenwirken, um den Städter in der Fortbewegung von dem Straßenpflaster unabhängig zu machen. Eine weitere Vervollkommnung der Sicherheitseinrichtungen ist auf den deutschen Bahnen überall erfolgt. Mit der Beseitigung von Wegeübergängen in Schienenhöhe ist namentlich Bayern kräftig vorgegangen. Große Bahnhofsumbauten sind überall im Gange, namentlich im Bereiche der preußischen Staatsbahnen.

Die große Trockenheit des Sommers brachte häufige und umfangreiche, durch Funkenflug aus den Lokomotiven verursachte Waldbrände. Es hat dies zu einer Reihe von Maßnahmen gegen eine Wiederholung solcher Schäden geführt. Hoffentlich gelingt es der Technik mit der Zeit, durch Vervollkommnung der Heizstoffverbrennung diese Gefahr ganz zu beseitigen und zugleich die große Plage der Dampfbahnen, den Lokomotivqualm, weiter zu vermindern.

Von deutschen Eisenbahnunternehmungen im Auslande im vergangenen Jahre ist verschiedenes zu berichten. Gedenken wir zunächst der Kolonialbahnen, so hat die Bahn Swakopmund-Windhuk zweifellos bei der Bekämpfung des Aufruhrs durch die Zufuhr von Truppen, Pferden und Kriegsmaterial aller Art gute Dienste geleistet. Wäre sie mit breiterer Spur und leistungsfähiger angelegt, so wären diese Dienste noch besser gewesen. Die geplante Erbauung einer Bahn von Windhuk nach dem Süden unserer Kolonie zum Anschluß an die kapländischen Bahnen führte zu der Wahl der Kapspur für diese Bahn; das wird zweifellos den Umbau der Windhuk-Swakopmunder Bahn auf diese Spurbreite zur Folge haben. Für Ostafrika ist die Bahn Dar-es-Salaam-Mrogoro endlich gesichert; es hat sich Privatkapital für diese Unternehmung gefunden, während das Reich eine Verzinsung

von 3 % übernimmt. In ähnlicher Weise sind Kolonialbahnen auch in Togo gesichert, während in Kamerun Kleinbahnen ohne unmittelbare Beteiligung des Reichs in der Entstehung begriffen zu sein scheinen. Eine äußerst günstige Entwicklung zeigt das deutsche Unternehmen der Schantungbahn, die nicht nur dem Verkehr der deutschen Kolonie Kiautschou, sondern auch dem chinesischen Hinterlande dient und von den Chinesen selbst immer mehr als unentbehrlich erkannt wird. Die Bagdadbahn hat im verflossenen Jahr einen bedeutenden Schritt vorwärts getan; ihre erste Strecke von Konia bis Burgulu mit 200 km ist am 25. Oktober v. J. dem Betriebe übergeben worden.

In unserem Nachbarlande Österreich hat sich der Eisenbahnverkehr im verflossenen Jahr zwar günstiger entwickelt, als im Vorjahr (nicht nur die Abschlüsse der Staatsbahnen, sondern auch der großen Privatbahnen, namentlich der Südbahn, zeigten bessere Ziffern), aber im gesamten wirtschaftlichen Leben — vom innerpolitischen ganz zu schweigen — sind noch immer manche unerfreuliche Erscheinungen, zu denen der stete Ruf der notleidenden Industrien nach Staatshilfe gehört. Zu diesen Industrien zählen auch in diesem Jahre wieder die Wagen- und Lokomotivfabriken. Rüstig vorwärts schreitet der Bau der Alpenbahnen; der Wocheiner Tunnel ist im Laufe des Jahres durchbrochen, die Innehaltung der Fristen des großen Bauprogramms von 1900 ist mit Sicherheit zu erwarten. Unerfreulich in der österreichischen Eisenbahnwelt sind auch die fortwährenden Klagen des Personals über unzureichende Besoldung und Löhnung und die oft leidenschaftliche Art, in der diese Klagen vorgebracht werden. Der gute Wille, hier zu helfen, fehlt den Spitzen der Verwaltung gewiß nicht, aber die knappe Verzinsung des in den österreichischen Eisenbahnen angelegten Kapitals, die im Jahre 1903 3,17 % erreichte, nötigt naturgemäß zu äußerster Sparsamkeit. In dem Maße, als sich die Rente allmählich bessern wird, wird gewiß auch den Wünschen des Personals Rechnung getragen werden.

In Ungarn erlebten die Staatsbahnen im Frühjahr des abgelaufenen Jahres einen allgemeinen Eisenbahnerstreik, der zu einer mehrtägigen Unterbrechung des Verkehrs im ganzen Lande führte und vor aller Augen brachte, in welchem Maße das ganze Leben der Jetztzeit von der wichtigen Arbeit der großen Eisenbahnmaschine abhängig ist. Ursache des Streiks war die Enttäuschung des Beamtenpersonals über die gewährte Aufbesserung der Bezüge, die man in viel höherem Betrage erhofft hatte. Für den Fernerstehenden ist eine richtige Beurteilung der fraglichen Vorgänge sehr schwer; im ganzen hinterlassen sie dem in deutschen Verhältnissen Lebenden den Eindruck, daß das Band, das die Staatseisenbahnbeamten in Ungarn mit ihrem Berufe und ihrer Verwaltung verband, nicht fest genug war. Sonst hätte die Verwaltung nicht in dem Grade von dem Streik überrascht werden und dieser nicht einen so gewaltigen Umfang annehmen können. Man muß sich hierbei gegenwärtig halten, daß es sich nicht um einen Streik nur der Arbeiter und des niederen Personals handelte, sondern daß ein großer Teil des ganzen Beamtenkörpers der Staatsbahnen bis zu den Stationsbeamten hinauf in dem Streik begriffen war. Dessen schnelle Beendigung war schließlich militärischen Maßnahmen zu danken. Inzwischen sind übrigens in der ungarischen Staatsbahnverwaltung durchaus geordnete Verhältnisse hergestellt und die schon vor dem Streik beabsichtigten Gehaltserhöhungen in Vollzug gesetzt, ohne daß weitere Äußerungen der Unzufriedenheit zutage getreten sind. Die ungarischen Staatsbahnen zeigen steigenden Verkehr und entsprechende Einnahmen, so daß der Fehlbetrag einer großen Anzahl der unter Staatsverwaltung stehenden und mit Staatsunterstützung gebauten und betriebenen sogen. Vizinalbahnen durch die Überschüsse der Hauptbahnen gedeckt und das gesamte Anlagekapital genügend verzinst wird.

Von den dem Vereinsgebiet benachbarten europäischen Ländern steht uns wohl am nächsten die Schweiz. Sie ist das Land der jüngsten Verstaatlichungen. Sie als Republik muß sich eine rücksichtslose Kritik und eine noch rücksichtslosere Geltendmachung der Ansprüche des Personals gefallen lassen. Man ist dort an eine derbe, lärmende Sprache gewöhnt und läßt sich das weiter nicht anfechten. Die Finanzen wie die Verwaltung der Bundesbahnen sind in trefflicher Verfassung, obgleich die Übergangsjahre offenbar wegen der notwendigen Aufwendungen besondere Schwierigkeiten bieten. Die bevorstehende, wenn auch durch Wassereinbrüche im Tunnel verzögerte Fertigstellung der Simplonbahn zeitigt in der Schweiz immer neue Pläne, um diesen internationalen Schienenweg tunlichst für die Innenschweiz nutzbar zu machen. Daß der Kanton Bern durch das Massiv der Berner Alpen hindurch einen direkten Zugang zur Simplonbahn erhalten wird, ist zweifellos. Aber die Frage, ob Wildstrubel oder Lötschberg, ist noch nicht sicher entschieden. Die Linie Kandersteg-Bad Leuk, die allen Wanderern über die Gemmi so natürlich erscheint, kommt wohl wegen der Schwierigkeit des Abstiegs ins Rhônetal nicht in Frage.

In Italien spielt sich der höchst interessante Kampf um die Fortdauer der Privatbahnherrschaft oder den Übergang zum Staatsbahnbetrieb ab. Trotz leidenschaftlicher Bekämpfung macht der Staatsbahngedanke dort unverkennbare Fortschritte. Jedenfalls will die Regierung sich die Möglichkeit der Übernahme der großen Hauptnetze wahren. Mit der Übernahme der Westsizilianischen Bahnen macht sie eben den Anfang. Die fortschreitende Besserung der italienischen Staatsfinanzen gestattet der Regierung die Übernahme der finanziellen Lasten unbedenklich; ihr zögerndes Vorgehen in der Frage beruht offenbar weniger auf solchen Bedenken, als vielmehr auf dem Gefühl der Unsicherheit, ob sich das italienische Staatswesen zur Führung eines so schwierigen und umfangreichen Betriebes eigne. Bekanntlich hat Italien mit dem Staatsbahnbetrieb früher schon üble Erfahrungen gemacht, und in der Tat bietet das, was man vom italienischen Staatsbeamtentum weiß, einigen Anlaß zu Zweifeln, ob es den Anforderungen genügen werde, die wir in Deutschland an das Eisenbahnbeamtentum zu stellen gewohnt sind.

Auf technischem Gebiete bleiben die Fortschritte höchst anerkennenswert, die in Norditalien der durch die Wasserkräfte der Alpen gespeiste elektrische Bahnbetrieb macht. Er bewährt sich auf den früheren Linien vortrefflich und wird neuerdings auf weitere Bahnlinien ausgedehnt werden.

Frankreich prunkt z. Z. mit dem „schnellsten Zug der Welt", dem „Côte d'Azur-Rapide", der von Paris bis Nizza (1087 km) mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84,7 km in der Stunde fährt und freilich von einem Publikum des Reichtums und des Luxus bevölkert wird, wie es wohl kaum irgend eine andere Strecke der Welt zur Verfügung hat. Wir gönnen den Franzosen diese Glanzleistung gern; was ihre großen Eisenbahngesellschaften sonst im Verkehrswesen leisten, tritt wenig hervor. Bezeichnend ist, daß das eigentliche Leiborgan dieser Gesellschaften, das „Journal des Transports", sich in Ermangelung anderen Stoffs in der Hauptsache von Verunglimpfungen des Staatsbahnwesens nährt. „L'Etatisme" und „le Tout à l'Etat" sind die ständigen Überschriften der Hauptaufsätze, die die Spalten des sonst nicht gerade reichhaltigen Blattes füllen. Vor einiger Zeit hat es sich auch eine Herabsetzung der deutschen und insbesondere der preußischen Staatsbahnen auf Grund des niedrigen Betriebskoeffizienten der französischen Privatbahnen geleistet. Das neue Jahr wird uns Gelegenheit geben, auf diesen interessanten Vergleich näher einzugehen. Die Pariser Stadtbahn, der sog. „métro", macht schnelle und beneidenswerte Fortschritte. — In England finden die elektrischen Untergrundbahnen und die Motorwagenbetriebe fortgesetzt erweiterte Anwendung; auch im Bau neuer Bahnen zeigt sich dort jetzt reiches Leben. — In Belgien zeigt sich die Staatsbahnverwaltung den steigenden Anforderungen des Verkehrs nicht gewachsen. Namentlich die Brüsseler Bahnhofsverhältnisse scheinen allmählich jämmerlich geworden zu sein; hier wird nur ein sehr umfassender und kostspieliger Neubau gründliche Abhilfe schaffen können. — Dänemark hat die Welt in diesem Jahre durch eine Gewinnverteilung aus den Erträgen

der Staatsbahnverwaltung an ihre Beamten überrascht. — In Schweden ist der bisherige Generaldirektor des Telegraphenwesens an die Spitze der Staatsbahnverwaltung berufen. Man kann wohl annehmen, daß dadurch die Versuche, den Staatsbahnbetrieb durch elektrische Kraft aus den Wasserfällen des Landes statt durch Dampf aus englischen Kohlen zu bewirken, kräftige Förderung erfahren werden.

In unserem Nachbarlande Rußland ist natürlich die Rückwirkung des alle Kräfte in Anspruch nehmenden, bis jetzt durchweg verlustreichen japanischen Krieges auch im Eisenbahnwesen zu spüren. Schwere Verkehrsstockungen sind die Folge. Doch hat der Fortgang der Eisenbahnbauten bis jetzt nicht nachgelassen. Die wichtigen Anschlüsse an das deutsche Eisenbahnnetz bei Skalmierzyce und Herby sind im Laufe des Jahres gesichert.

Höchste Anerkennung verdienen die russischen Leistungen im Kriegsbetriebe der eingleisigen Sibirischen Bahn und beim beschleunigten Bau der Baikalumgehungsbahn. Ohne die Sibirische Bahn wäre die Verteidigung der Mandschurei und die Führung des Krieges überhaupt nicht möglich gewesen. Die Kriegsereignisse haben natürlich alle anderen Eisenbahnfragen des russischen Asiens in den Hintergrund gedrängt; in aller Stille ist die Eisenbahn Orenburg-Taschkent fertig geworden und dadurch der Verkehr mit diesen Indien benachbarten Gebieten von der Überfahrt über das Kaspische Meer unabhängig geworden. Im übrigen Asien zeichnet sich China durch Weiterbau der begonnenen Bahnen aus. Doch kann man dort von einem Eisenbahnnetz noch gar nicht sprechen; nicht einmal die großen Hauptorte Kanton, Schanghai und Peking sind bis jetzt durch Eisenbahnen verbunden.

Werfen wir noch einen Blick auf die übrigen Weltteile. Amerikas Eisenbahnzustände haben wir schon eingangs gestreift; der Besuch der Weltausstellung in St. Louis gab deutschen Eisenbahnmännern vielfachen Anlaß zu Studien auf amerikanischen Bahnen. Sie befestigten die Überzeugung, daß wir im Verkehrswesen von den Amerikanern zwar manches lernen können, ihnen aber in vielen und wichtigen Punkten auch überlegen sind. Voraus sind uns die Amerikaner in den Einrichtungen der Luxuszüge auf weite Strecken und im städtischen Schnellverkehr; was in letzterem Newyork leistet, möchte uns wohl vorbildlich sein.

In Afrika ist das Vordringen der Bahnen von allen Seiten und den verschiedensten Stellen aus in das Innere des schwarzen Kontinents im Fortschreiten begriffen. Wenn wirklich die Kap-Kairobahn nur in einzelnen Teilen Aussicht auf Verwirklichung hat, so läßt sich doch schon jetzt übersehen, daß die Durchquerung Afrikas in den verschiedensten Richtungen (u. a. Algier-Timbuktu-Lagos; Algier-Tschadsee-Kamerun; ferner Kongostaat-Tanganyika-Dar-es-Salaam) nur eine Frage der Zeit ist.

Kehren wir zu dem Gebiet der Vereinsbahnen zurück und gestatten wir uns einen Ausblick in die Zukunft, so haben wir Grund, auf weitere friedliche Entwicklung des wirtschaftlichen und des Verkehrslebens hoffen zu können. Die handelspolitische Einigung zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn aus Anlaß des neuen deutschen Zolltarifs ist zwar mit dem Jahresschluß noch nicht zustande gekommen, aber sie wird gewiß nicht lange auf sich warten lassen, da die Kündigung des bestehenden Vertrages unterblieben ist. Mit Recht wird von beiden Seiten aus dem Abschluß eines Handelsvertrags auf neuer Grundlage eine noch größere wirtschaftliche Annäherung erhofft, die dem Verkehrsleben Österreich-Ungarns wünschenswerte Anregung geben und auch Deutschland zum Nutzen gereichen wird.

Berlin, 1. Januar 1905.

v. Mühlenfels.

Hydrovolve und Hydrolokomotive.

In Nr. 86 S. 1363 Jahrg. 1904 d. Ztg. ist eine Flugschrift des Königl. Prof. Frank Kirchbach besprochen, in der er eine neue Art oberschlächtigen Wasserrades, von ihm Hydrovolve genannt, und eine Nutzanwendung dieser Erfindung in Gestalt der Hydrolokomotive behandelt. Es war gesagt, daß seine neue Art des Wasserrades Interesse beanspruche und von Scharfsinn zeuge, daß er aber in bezug auf jene Nutzanwendung im Gleis der Erfinder einer „Gleiteisenbahn" oder „Epizykelbahn" wandle, die mit ihren Erfindungen über den Rahmen von Spielereien, wie sie hin und wieder auf Ausstellungen vorgeführt werden, nicht hinausgekommen sind.

Herr Kirchbach hat sich hierzu in einer Zuschrift an die Schriftleitung dahin geäußert, daß er mit weiterem Material für eine erneute Besprechung, die vielleicht geeigneter wäre, den Leserkreis besser zu unterrichten, gern zur Verfügung stehe und überzeugt sei, daß in dieser Beziehung im Interesse des Fortschrittes und der Wahrheit das Nötige gern veranlaßt werde. Dem Verfasser der Besprechung könne freilich kein Vorwurf gemacht werden, daß er einen merkwürdig isolierten und irrtümlichen Standpunkt eingenommen habe, da er sich sein Urteil ohne Kenntnisnahme seiner Anlagen gebildet habe. Nur bedauert er, daß er nun auch den Leserkreis dieser Zeitung irreführe und über kurz oder lang eine Richtigstellung erfahren werde. Herr Kirchbach übersendet als Beleg dafür einen von Herrn Professor Birk in Prag verfaßten Artikel über seine Neuerungen, der im „Bautechniker", Zentralorgan für das österreichische Bauwesen (Nr. 43 vom 21. Oktober 1904), unter dem Titel „Zur Frage der Ausnutzung der Wasserkräfte" abgedruckt ist. Ferner führt er an, daß ihm in Bayern ein Versuchsgleis in Aussicht gestellt sei, für das er eine Lokomotive von 30 t Reibungsgewicht erbaue, und daß ein Hilfsmodell in 1/6 der Größe einer Vollbahnlokomotive in zwei bis drei Wochen fertig werde. Alsdann werde Herr Kirchbach weitere Studien über die Widerstände bei größeren Geschwindigkeiten machen. An einen Einbau in unsere bestehenden Bahnen hat Herr Kirchbach, wie er noch bemerkt, niemals gedacht, da das Bahnhofs- und Weichensystem völlig anders werde, auch die bestehenden Trassierungen selten zu verwenden seien. Dennoch bleibe ein großes Anwendungsgebiet für die Jetztzeit: viele kleine Lokalbahnen, Güterbahnen usw., soweit solche neu angelegt werden.

Gegenüber dieser Verwahrung des Herrn Kirchbach habe ich zunächst das Bekenntnis abzulegen, daß die Besprechung seiner Schrift von mir herrührt. Ich möchte aber, ehe ich selbst noch einige Bemerkungen mache, Herrn Kirchbach noch dahin zufrieden stellen, daß ich aus dem „Bautechniker" diejenigen Ausführungen des Herrn Birk auszugsweise hierher setze, in denen dieser die Kirchbachsche Wasserlokomotive einer Wertschätzung unterzieht.

Herr Birk erzählt, daß er unlängst von den beiden Kirchbachschen Erfindungen Kenntnis erhalten habe, „die sein lebhaftes Interesse wachriefen, und zwar umsomehr, als sie seiner vollen Überzeugung nach berufen erscheinen, in der Entwicklung des Verkehrswesens eine mindestens beachtenswerte Rolle zu spielen". Er beschreibt sodann das Wasserrad — die Hydrovolve — genauer und sagt: „Eine besonders beachtenswerte Anwendung der Hydrovolve, durch die auch meine Aufmerksamkeit der Erfindung in hohem Grade zugewendet wurde, ist in der Hydrolokomotive geplant. Das Charakteristische einer solchen Wassereisenbahn — im Gegensatz zur Dampfeisenbahn oder elektrischen Bahn — ist einerseits eine Wasserrinne, aus der die Lokomotivmaschine die Arbeitskraft entnimmt, und anderseits die Lokomotive selbst mit den Bauteilen, die das Wasser der Rinne entnehmen und seine Geschwindigkeit und Kraft in Arbeit umsetzen." Die Lokomotive besitzt an jeder Seite ein Wasserrad, dessen Bewegung mittels Kette und Zahnradübersetzungen auf die Triebachse übertragen wird. Das Aufschlagwasser wird mittels aufrechten Heberohrs zugeführt, das mit dem kurzen Schenkel eine neben dem Gleis auf einer Pfeilerstellung verlaufende Wasserrinne durchfährt. „Es wird" — nach Birk — „eine vielleicht nicht immer sehr leichte, aber doch unter allen Umständen lösbare Aufgabe sein, die Rinne derart anzuordnen, daß ihr Bau billig, der Verbrauch an Wasser tunlichst sparsam und der Betrieb selbst stets sicher und gesichert ist." Man kann den Wasserzufluß regeln, wie es An- und Abfahren, Vor- und Rückwärtsfahren, das Fahren im Gefälle und in Steigungen erfordern.

Was die Leistung einer solchen Lokomotive betrifft, so würde man nach Kirchbachscher — von Birk mitgeteilter — Rechnung auf einer 10 km langen Industriebahn, deren Kraftrinne 10 l Wasser in der Sekunde oder 864 cbm Wasser täglich

gleichmäßig fließend zugeführt würden, bei 4,5 m Gefällhöhe und einem Bewegungswiderstand des Zuges von 5 kg auf die Tonne in 24 Stunden eine Rohlast von 77 t — also einschließlich der Lokomotive – einmal über die 10 km lange Strecke hinweg befördern können, eine nach Birk in Anbetracht, „daß nur eine sekundliche Wassermenge von 10 kg zur Verfügung steht, gewiß beachtenswerte Leistung".

„Wie sich die Sache in der Praxis stellt" — fügt Birk hinzu —, „läßt sich natürlich allgemein nicht beantworten; hier spielen örtliche Verhältnisse die entscheidende Rolle. Die Leistungsfähigkeit wird für manche Fälle genügen. Den Kernpunkt der Erwägungen bildet die Frage, ob die Ersparnisse bei der Beschaffung der Motoren — denn die Dampflokomotive wird teurer sein, als die Hydrolokomotive — und weiter die Ersparnisse an Brennmaterial für die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals für Wasserrinne und Wasserabzugkanal hinreichen oder nicht. Selbst wenn in dieser Beziehung ein eigentlicher Vorteil nicht erwächst, wird doch die Einfachheit der Bedienung der Hydrolokomotive eventuell für diese sprechen."

Eine vom Erfinder durchgerechnete Güterzuglokomotive würde bei 1,6 cbm Wasserverbrauch in der Sekunde 700 t mit 36 km Geschwindigkeit in der Stunde (10 m in der Sekunde) befördern. Stündlich betrüge also der Wasserverbrauch für einen derartigen Zug nahezu 6000 cbm; diese Menge müßte in jeder Stunde, die der Zug im Beharrungszustande fährt, ersetzt werden. In der in Nr. 86 Jahrg. 1904 d. Ztg. besprochenen Kirchbachschen Schrift ist weiter noch die Rede davon, daß man auf einer 100 km langen Bahnstrecke, deren Speiserinne 1 qm Querschnitt hätte und der vom einen Endpunkte das Wasser mit 1 m Geschwindigkeit zugeführt würde — der also in der Sekunde 1 cbm, in der Stunde 3600 cbm Wasser zufließen — in 24 Stunden bei 36 km Geschwindigkeit einen Zug von mehr als 500 t Gewicht die Strecke 8,6 mal — annähernd 5 mal hin und 4 mal zurück — durchfahren lassen könne. Jede Zugfahrt beansprucht danach, wie man sich leicht klar machen kann, 10000 cbm Wasser und auf das Bahnkilometer werden 100 cbm Wasser verbraucht, die der Rinne in gleichmäßigem Strome entnommen und als Verbrauchswasser vom Bahnkörper wieder abgeleitet werden müssen.

Zum Schluß kommt Herr Birk zu dem Ergebnis, daß der praktischen Ausführung der Kirchbachschen Gedanken „ernstere Bedenken nicht entgegenstehen. Schwierigkeiten, die jeder Neuerung den Weg zur Anwendung recht sauer machen, finden sich natürlich auch hier, z. B. bei Bahnhofsanlagen, Anschlüssen u. dergl. Ich glaube, daß man namentlich bei Förderbahnen in Bergwerken, bei kleineren Industriebahnen, Lokalbahnen im Gebirge, besonders auch für die Treidelung auf Kanälen usw. das neue Transportsystem in Betracht ziehen und die Frage seiner Anwendung studieren sollte." Die Möglichkeit der Anwendung bei Hauptbahnen will Herr Birk später besprechen, „wenn weitere Versuche und Studien darüber zum Abschluß gelangt sind".

Wie der Leser gesehen hat, befinde ich mich mit Herrn Kirchbach wesentlich in Meinungsverschiedenheit nur über die Anwendungsweise seines Wasserrades für den Eisenbahnbetrieb. Wenn er hier Herrn Birk gegen mich ins Feld führt, so muß ich gestehen, daß mir nicht häufig eine Meinungsäußerung zur Kenntnis gekommen ist, die in so geschickter Weise eine freundliche Gesinnung gegenüber dem Erfinder mit einem doch nur sehr zurückhaltenden Urteil über die Erfindung zu vereinigen weiß. Doch ist sein Urteil nicht so vollkommen absprechend, daß auch er von der Wasserlokomotive praktisch nicht mehr als eine gelegentliche Vorführung auf Ausstellungen erwartete; Herr Birk will das System für besondere Fälle „immerhin in Betracht gezogen und die Frage der Anwendbarkeit studiert sehen".

Dies voraufgeschickt, möchte ich folgendes bemerken:

Das Studium einer Eisenbahn hat sich zu erstrecken auf die Fragen des Baues, Betriebes und der Wirtschaftlichkeit. Von diesen Fragen läßt Herr Kirchbach die beiden letzten so gut wie ganz unerörtert, während er im ersten Punkte nur das Fahrzeug mit den an ein solches zu stellenden Anforderungen einer allerdings schon ins einzelne gehenden Betrachtung unterzieht. Daß rein technisch der Bau eines steuerbaren Fahrzeugs nach seinen Grundsätzen möglich ist, das gegebenenfalls auch erhebliche Lasten ziehen kann, habe ich nicht in Abrede gestellt. Über die Bahnanlage macht Herr Kirchbach nur allgemeine Bemerkungen, im übrigen steht er auf dem Standpunkt, „daß eine weitere Ausbildung der Wasserführungen füglich den dazu berufenen Bauingenieuren überlassen werden könne". Herr Birk weist demgegenüber schon auf einige Schwierigkeiten hin, „die den Weg zur Anwendung recht sauer machen", wie bei Bahnhofsanlagen, Anschlüssen u. dgl. Die Frage der Luftweichen und -kreuzungen ist damit gestreift. Die Schwierigkeiten, welche in dieser Richtung schon die Schwebebahn bietet, sind gegen die hier auftretenden wohl nur ein Kinderspiel. Alles übrige ist dem Wasserwerksingenieur überlassen, der die Frage der Wasserzu- und -abführung noch erst von Grund auf zu studieren hat. Und dies scheint mir für den Fachmann keine verlockende Aufgabe.

Bauausführung und Betrieb hängen eng miteinander zusammen. Hier tritt die Frage der Anpassung an den im Laufe des Tages und der Jahreszeiten oft sehr starken Schwankungen unterworfenen Verkehr auf, ferner auch die Frage der Erweiterungsfähigkeit der Bahnanlage mit Rücksicht auf das allmähliche Anwachsen des Verkehrs. Die Angelegenheit liegt hier wesentlich anders und ungleich schwieriger, als beispielsweise bei den Wasserkraftanlagen elektrischer Bahnen. Der Fall eines etwaigen Stilliegens der Bahn bei anhaltendem Frostwetter ist mit keiner Silbe gestreift, obwohl die Erfahrungen bei unseren Flüssen und Kanälen nahe gelegt hätten, auch hierüber nachzudenken.

So gut wie ganz außer acht gelassen ist die Frage der Wirtschaftlichkeit. Wie hier Herr Birk richtig bemerkt, kommt es außer auf die Frage der Brennmaterialersparnis auf die Baukosten und den zu leistenden Kapitaldienst an. Wie sich die Betriebskosten stellen werden, weiß niemand.

Ich habe nicht die Absicht, auf den Gegenstand, der mit Rücksicht auf die praktischen Erfordernisse noch nach keiner Richtung genügend studiert ist, hier des weiteren einzugehen; ich habe nur an einigen Punkten auf die außergewöhnlichen Schwierigkeiten hinweisen wollen, die beim weiteren Studium der Frage auftreten müssen, die auch Herr Birk nur in wenigen Sätzen streift. So sehr ich dem Erfinder einen Erfolg wünschen möchte, so sehr bin ich überzeugt, daß sich dieser auch auf dem schon recht bescheidenen Anwendungsgebiet, das Herr Birk umschrieben hat, nur in den allerbescheidensten Grenzen bewegen könnte. Auch die Darlegungen des Herrn Birk vermögen mich nicht vom Gegenteil dessen, was ich bei der Besprechung der Kirchbachschen Schrift ausführte, zu überzeugen, geschweige denn, daß mir beikommen könnte, gar dem Gedanken, Wasserbahnen „von der Adria zur Nordsee" oder „von der Wasserkante zu den Alpen" zu bauen, zu folgen. Durch weiteres Material würde mich der Erfinder schwerlich bekehren, auch nicht durch seine praktischen Arbeiten, denn daß seine Lokomotive sich fortbewegen und steuern läßt und dabei auch die dem nutzbaren Überschuß an Wasserkraft entsprechenden Zugkräfte ausüben kann, bestreite ich, wie ich schon bemerkte, natürlich nicht. Ich werde in aller Ruhe die weiteren Arbeiten des Herrn Kirchbach abwarten und will ihm dasjenige Maß von Erfolg gern wünschen, das technisch und insbesondere wirtschaftlich erreichbar ist.

Kemmann.

Nachrichten.

Deutschland.

— Frachtermäßigung für Saatgetreide. Über die von der Eisenbahndirektion Berlin beantragte Frachtermäßigung für Saatgetreide (vergl. Nr. 82 S. 1300 Jahrg. 1904 d. Ztg.) ist in dem hierzu eingesetzten Unterausschuß der ständigen Tarifkommission verhandelt worden. Für die Gewährung der beantragten Frachtermäßigungen wurde der hohe Nutzen geltend gemacht, der für die gesamte Landwirtschaft aus der Zunahme der Verwendung erstklassigen Saatgutes durch die Steigerung des landwirtschaftlichen Erträgnisses erwachsen würde. Die Frachtermäßigungen würden hauptsächlich für die kleineren Landwirte und Bauern, die Neuerungen im allgemeinen mißtrauisch gegenüberständen, einen Anreiz bieten, mehr als bisher Saatgut zu beziehen. Auch die Eisenbahnen würden nicht ohne Vorteil bleiben, da gesteigerte Ernteerträge eine Zunahme des Versandes von Getreide erwarten ließen. Nicht nur die überwiegende Mehrzahl der landwirtschaftlichen Zentralstellen, sondern auch der preußische Landwirtschaftsminister hätten die beantragte Frachtermäßigung warm befürwortet. Gegen die Ermäßigung wurde der hohe Wert betont, den gerade Saatgetreide unter den Getreidearten habe. Doch müsse anerkannt werden, daß dieser Einwand durch den Hinweis auf Zuchtvieh entkräftet werde, für das ebenfalls große Ermäßigungen gewährt worden seien ungeachtet des höheren Wertes der Zuchttiere gegenüber dem Zug- und Schlachtvieh. Als weiteres und größtes Bedenken gegen die Ermäßigung wurde die Schwierigkeit der Kontrolle der Saatgutsendungen bezeichnet.

Als Ergebnis der Beratungen empfiehlt der Unterausschuß nach dem Vorschlage der Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen für Saatgut in Stückgutsendungen die Berechnung nach den Sätzen der Tarifklasse A^2 unter Festsetzung

gewisser Kontrollmaßnahmen. Durch diesen Vorschlag soll vermieden werden, daß Saatgut in Stückgutsendungen billiger als in vollen Wagenladungen verfrachtet wird. Ursprünglich war eine 50 prozentige Frachtermäßigung für Stückgutsendungen beantragt. Für Wagenladungen wird die Berechnung nach dem Spezialtarif III bez. II empfohlen, falls die ständige Tarifkommission dazu gelangen sollte, für Saatgut in Wagenladungen gleichfalls eine Frachtermäßigung zuzugestehen.

— **Frachtfreie Beförderung der Leichen von in Südwestafrika verstorbenen Angehörigen der Schutztruppen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen, die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und die Eisenbahnkommissare werden die Leichen der während des Krieges in Südwestafrika gefallenen oder verstorbenen Angehörigen der Schutztruppen von der Woermann-Linie mit ihren Dampfern vom Schutzgebiet nach Hamburg frachtfrei übergeführt werden. Der Minister ist von Sr. Majestät dem Kaiser und König ermächtigt worden, zu genehmigen, daß die Beförderung auch auf den Strecken der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen frachtfrei erfolgt. Die Königliche Eisenbahndirektion in Altona, der über die Zeit des Eintreffens der einzelnen Transporte und die Namen der Verstorbenen rechtzeitig Nachricht zugehen wird, wird nach Benehmen mit den übrigen am Beförderungswege beteiligten Eisenbahnen dafür Sorge tragen, daß Verzögerungen in der Beförderung auf der Eisenbahn vermieden werden. Die Eisenbahnkommissare werden beauftragt, den ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnen die Bewilligung der Vergünstigung gleichfalls zu empfehlen.

— **Fahrpreisermäßigungen für die deutschen Kriegsveteranen.** In den Kreisen der deutschen Kriegsveteranen hat es große Befriedigung hervorgerufen, daß die Eisenbahnverwaltung ihnen in diesem Jahre gewisse Begünstigungen gewährte. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten ist gewillt, diese Begünstigungen noch weiter auszudehnen, und hat, wie Berliner Zeitungen berichten, an den Kaiserlichen Kommissar und Militärinspekteur der freiwilligen Kriegspflege folgendes Schreiben gerichtet: „Nachdem im vergangenen Sommer von den deutschen Kriegsveteranen ein erheblicher Gebrauch von der Fahrpreisermäßigung zum Kurgebrauch gemacht worden ist, kann ein tatsächliches Bedürfnis zur Erleichterung dieser Reisen anerkannt werden. Ich habe daher Auftrag zur Fortgewährung der Vergünstigung auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen und den Reichseisenbahnen gegeben und den Bundesregierungen anempfohlen, sich der Maßnahme für ihre Staatsbahnstrecken anzuschließen. Ferner wird geprüft werden, ob es sich nunmehr empfiehlt, Bestimmungen über die Fahrpreisermäßigung in den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif aufzunehmen. Nach Abschluß der hierüber eingeleiteten Verhandlungen werde ich Eurer Exzellenz weitere Mitteilung zugehen lassen. Ich ersuche ergebenst, das Zentralkomitee der Deutschen Vereine vom Roten Kreuz auf die Vorstellungen vom 26. Oktober hierauf verständigen zu wollen."

— **Bezirkseisenbahnrat Hannover.** Auf der Tagesordnung der am 5. d. M. stattfindenden Sitzung stehen außer den geschäftlichen Angelegenheiten folgende Punkte: 1. Vorlage der Eisenbahndirektion über die Detarifierung von Torfstreu. 2. Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen. 3. Anwendung des Spezialtarifs III auf Espenholz in Stämmen über 2,5 m. Beratung der eisenbahnseitig für den Sommerfahrplan 1905 in Aussicht genommenen Änderungen. 5. Einrichtung neuer Schnellzüge Bremen-Hannover-Cassel und Einstellung durchlaufender Wagen von den Unterweserplätzen nach Frankfurt, Cassel, Basel usw. 6. Verbesserungen im Personenverkehr auf der Strecke Hamburg-Cöln, und zwar Anträge: a) Zwischen Hamburg und Cöln je ein neues Schnellzugpaar mit I.—III. Wagenklasse und Speisewagen einzustellen, das etwa 5 Uhr nachmittags von Hamburg und Cöln abgeht und um etwa 12 Uhr nachts in Cöln und Hamburg anlangt. b) Dem Morgen-Schnellzug 98 Hamburg-Cöln von Duisburg ab über Crefeld-München-Gladbach-Aachen mit durchlaufendem Wagen Hamburg-Paris Anschluß an den Schnellzug 6 Cöln-Paris zu verschaffen; in umgekehrter Richtung einen über diese Strecke laufenden Wagen Paris-Hamburg einzustellen, der gegen 10 Uhr abends Paris verläßt und in Duisburg an den Schnellzug 97 Cöln-Hamburg Anschluß findet. c) Die Verbindung der holländischen Seeplätze Amsterdam und Rotterdam mit den deutschen Nordseehäfen durch Einlegung eines neuen Schnellzugpaars Amsterdam-Rheine-Osnabrück im Anschluß an die auf der Strecke Hamburg-Cöln verkehrenden Züge zu verbessern. d) Auch die Verbindung zwischen den deutschen Seehäfen und Antwerpen, namentlich in der Richtung von Antwerpen her, unter Anschluß an den zu a) beantragten Schnellzug Cöln-Hamburg zu verbessern. 7. Anderweitige Fahrplananträge.

Von den durch die Direktion den Mitgliedern des Eisenbahnrats mitgeteilten Verkehrserleichterungen seien folgende hervorgehoben: Für die Zeit der großen Schulferien werden bis auf weiteres Ferien-, Stamm- und Nebenkarten für die I. bis III. Klasse zu den Preisen der Monatskarten mit einem der kürzeren Geltungsdauer entsprechenden Zuschlag ausgegeben. Die Fahrpreisermäßigung für Turnvereine ist auf Jugendabteilungen verschiedener Vereine ausgedehnt worden. Die Geltungsdauer der den Reisebureaus von Stangen, Cook & Sohn in Gothenburg überlassenen Fahrscheine ist von 30 auf 45 Tage erhöht. Zwischen Altona und Vlissingen ist ein Schlafwagenbetrieb eingerichtet. — Das Warenverzeichnis des Seehafen-Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl nach außereuropäischen Ländern in Klasse I ist ergänzt durch Aufnahme von „c) Messingwaren sowie anderen Ganz- und Halbfabrikaten aus unedlen Metallen und deren Mischungen (Legierungen), auch wenn sie mit anderem Material verbunden sind, sofern letzteres nicht den Hauptbestandteil der betreffenden Gegenstände bildet." Baumwollwaren zur Ausfuhr über See sind in die Klasse II des rheinisch-westfälisch-nordostdeutschen Seehafen-Ausnahmetarifs aufgenommen worden.

— **Die Dessauer Handelskammer und die Tarifpolitik der preußischen Staatsbahnen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Schreiben an das anhaltische Staatsministerium eine Beschwerde gegen einen Satz des Jahresberichtes der Dessauer Handelskammer ausgesprochen. Die angefochtene Stelle lautet: „Wiederholt haben wir uns auch im Jahre 1903 gegen die Absicht der Eisenbahnverwaltung zu wenden gehabt, durch ermäßigte Ausfuhrtarife, die angeblich den Zweck haben sollen, die Ausfuhr deutscher Waren von den niederländischen, belgischen und französischen Häfen nach den deutschen zu lenken, der Flußschiffahrt die Frachten zu entziehen." Das Schreiben sagt, daß dem weiteren Inhalte des Jahresberichts Tatsachen, die diesen Vorwurf rechtfertigen könnten, nicht zu entnehmen seien. Eine derartige Unterstellung müsse umsomehr befremden, als der Handelskammer durch die bisherige Zulassung zu den Sitzungen der Bezirkseisenbahnräte Halle-Erfurt und Magdeburg Gelegenheit gegeben sei, sich über die Tarifpolitik der preußischen Staatsbahnverwaltung zuverlässig zu unterrichten. Die Beschwerde schließt mit dem Ersuchen, die Handelskammer zu einer Erklärung darüber zu veranlassen. In der letzten Sitzung der Handelskammer legte der Vorsitzende, wie die Frankf. Ztg. mitteilt, den Entwurf einer Antwort vor. Nach Ansicht der Kammer sei jeder Ausnahmetarif, der nur zu gunsten eines Teiles der Bevölkerung oder eines einzelnen Verkehrsgebietes geschaffen werde, vom Standpunkte der Gleichberechtigung aus verwerflich; insbesondere aber sei jeder ermäßigte Seetarif, der nicht gleichzeitig der Binnenschiffahrt gewährt wird, eine Zurücksetzung der Binnenwasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen. Soweit der aus dem Zusammenhange genommene Satz den Anschein erwecken könnte, als ob die Kammer dem Minister nur die Absicht einer Ablenkung des Verkehrs von den Binnenwasserstraßen, nicht von den ausländischen Seehäfen unterschiebe, sei die Kammer zu einer Berichtigung im nächsten Jahresberichte bereit. Weiter äußert sich dann das Schreiben noch gegen die Einführung von Abgaben auf den natürlichen Wasserstraßen. Die Kammer erklärte sich mit der Antwort in diesem Sinne einverstanden, doch wurde eine berichtigende Zurücknahme der Äußerung abgelehnt.

Es wird nun abzuwarten sein, in welcher Weise das anhaltische Staatsministerium das Schreiben des preußischen Ministers beantwortet.

— **Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn.** Nach dem Verwaltungsbericht für das Betriebsjahr 1903/04 hat die gesamte Betriebslänge der im öffentlichen Verkehr stehenden Bahnen 1100 km betragen, wovon 1093 km auf die vollspurigen Staatsbahnstrecken, 6,61 (6,61) km auf die Schmalspurbahn Doberan-Heiligendamm und 0,80 (0,80) km auf die der Stadt Rostock gehörige, vom Staate mitbetriebene Rostocker Strandbahn entfallen. Nach Ausbau der Hafenanlagen in Warnemünde und Gjedser wurde am 1. Oktober 1903 ein Dampffährenbetrieb eingerichtet, der durch die Großherzogliche Eisenbahnverwaltung gemeinschaftlich mit der dänischen Staatsbahn ausgeführt wird, so daß von diesem Tage an eine Halbteilung der Einnahmen stattfindet. Die Fahrt dieser Fährschiffe regelt sich nach den Tages- und Nachtschnellzügen der Strecken Berlin-Warnemünde und Gjedser-Kopenhagen. Im Jahre 1903/04 haben die Ausgaben für diesen Betrieb 303 971 *M*, die aus ihm erzielten Einnahmen aber 294 286 *M* betragen, so daß sich ein Fehlbetrag von 9685 *M* herausgestellt hat. An Betriebsmitteln waren vorhanden 172 (170) Lokomotiven, 96 (98) Tender, 382 (382) Personenwagen und 2996 (3000) Gepäck- und Güterwagen für die Vollspurstrecken sowie 2 (2) Lokomotiven, 8 (8) Personenwagen und 2 Gepäckwagen für die Schmalspurbahn. Die Gesamtzahl der bei der Großherzoglichen Eisenbahnverwaltung beschäftigten Beamten betrug 2325 (2273), diejenige

der Arbeiter 2698 (2601). Die Anlagekosten für die im Eigentum des Landes befindlichen Eisenbahnen bezifferten sich am Schlusse des Berichtsjahres auf 127 315 629 (124 157 287) ℳ. Von den im Laufe des Jahres für Verbesserung usw. aufgewendeten 3 158 342 ℳ entfiel ein für die Dampffährenverbindung Warnemünde-Gjedser verausgabter Kostenanteil von 1 740 687 ℳ.

Befördert wurden auf den Vollbahnen 5 028 637 (4 687 625), auf der Schmalspurbahn 87 814 (85 100) und auf der Trajektstrecke Warnemünde-Gjedser 62 521 (49 832) Personen; von den letzteren benutzten 36 293 den I. und 26 228 den II. Schiffsplatz. Das Gepäck einschließlich der beförderten Hunde umfaßte auf den Vollbahnen 12 489 t, auf der Schmalspurbahn 96 t, während auf die Fährstrecke 298 t Gepäcküberge wicht entfielen. An frachtpflichtigen Gütern wurden 2 381 900 (2 172 496) t befördert. Die Einnahmen betrugen auf den Vollspurbahnen aus dem Personen- und Gepäckverkehr 5 871 719 (5 467 951) ℳ und aus dem Güterverkehr 6 855 986 (6 326 568) ℳ. Da die Gesamteinnahmen sich auf 13 860 749 (12 612 252) ℳ, die Betriebsausgaben aber auf 9 791 757 (8 905 914) ℳ beliefen, so verblieb ein Betriebsüberschuß von 4 068 992 (3 706 338) ℳ. Der Betrieb der Schmalspurbahn Doberan - Heiligendamm ergab eine Roheinnahme von 21 884 ℳ. Da die Betriebskosten 14 028 ℳ erforderten, so verblieb ein Überschuß von 7856 ℳ. Durch den Betriebsüberschuß verzinste sich das Anlagekapital der Vollspurbahnen mit 3,3 %. Da aber am Schlusse des Berichtsjahres die für den Erwerb und die Erweiterung der Bahnen noch bestehenden Verpflichtungen des Landes einschließlich der für die Fähranlage ausgegebenen 5 968 500 ℳ Landeskonsols nur noch 92 967 158 ℳ betrugen, so würde der Überschuß diese Summe mit 4,52 % verzinsen. Noch günstiger würde sich das Ergebnis stellen, wenn die anläßlich des Bützower Eisenbahnunfalls vom 5. Juli 1902 gezahlten Kapitalabfindungen im Betrage von 128 000 ℳ in Gestalt jährlicher Renten auf mehrere Jahre zur Verteilung gebracht worden wären. Das Verhältnis der Gesamteinnahmen zu den Gesamtausgaben stellt sich auf 69,94 (70,61) %. Setzt man aber von der Gesamtausgabe diejenigen besonderen Ausgaben ab, welche für erhebliche Erweiterungen und Neubeschaffungen, soweit es sich nicht um Ersatz handelt, gemacht worden sind, so stellt sich das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen (der Betriebskoeffizient) auf 66,08 (67,11) %.

— **Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs in Oldenburg.** Die nach der Mitteilung in Nr 99 S. 1537 Jahrg. 1904 d. Ztg. beabsichtigte Versammlung des oldenburgischen Eisenbahnerverbandes hat am 20. Dezember 1904 stattgefunden. Der Vorsitzende begrüßte die zahlreich Erschienenen, dankte der Direktion für die dem Verein gegebene Anregung und gab sodann einen kurzen Überblick über die im engeren Kreise bereits stattgehabten Verhandlungen. Insbesondere stellte er fest, daß der Verein gern bereit sei, den Kampf gegen den Alkoholmißbrauch aufzunehmen. Oberregierungsrat Graepel wies sodann eingehend auf die vielfachen Gefahren und Schäden hin, die aus dem übermäßigen Genuß geistiger Getränke in allen Volksschichten entstehen, und auf die großen Erfolge, die den verschiedenen auf die Bekämpfung des Alkohols gerichteten Bestrebungen — Enthaltsamkeits-, Mäßigkeitsvereinen — zu danken seien. Diese Erfolge forderten dazu auf, auch unter dem Eisenbahnpersonal mehr als bisher den Kampf aufzunehmen; ein nachhaltiges Streben würde auch hier den Erfolg verbürgen. Die beherzigenswerten Worte fanden, wie uns berichtet wird, allgemeinen Anklang. Aus der Versammlung heraus wurden eine Reihe von Vorschlägen für einzelne Maßnahmen gemacht, durch die der guten Sache gedient werden kann. Nach längerer Besprechung wurde beschlossen, die kundgegebenen Wünsche des Personals auf Verbesserung der Kochgelegenheiten in den Packwagen, der Trinkwasseranlagen, auf Einführung billiger Preise für alkoholfreie Getränke usw. in den Bahnhofswirtschaften der Großherzoglichen Eisenbahndirektion zu unterbreiten. Es wurde ferner beschlossen, mit einem Arzte über die Veranstaltung von Vorträgen über die schädlichen Wirkungen des übertriebenen Alkoholgenusses an verschiedenen Stationen des Bezirkes in Verbindung zu treten und die Bestrebungen des Mäßigkeitsvereins zu unterstützen. Auch wurde in Aussicht genommen, den Eisenbahndirektor a. D. de Terra zu Marburg um einen Vortrag über den Deutschen Verein enthaltsamer Eisenbahner zu ersuchen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Dezember 1904 in 6 Arbeitstagen 125 306 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 884 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 122 697 und auf den Arbeitstag 20 450 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Dezember 1904 auf den Arbeitstag 434 und im ganzen 2609 Doppelwagen oder 2,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 17. Dezember 1904 und betrug 21 067 Wagen gegen 21 130 am 19. Dezember im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. Dezember 1904: 23 962 Doppelwagen zu 10 t gegen 22 912 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 2 gegen 47 sowie von anderen Gütern 9 gegen 0 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. Dezember 1904 19 510 offene Wagen gegen 20 355 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin im Jahre 1904: 845 oder 4,2 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— **Verwendung unbrauchbarer Holzschwellen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen hat die Eisenbahnbetriebsdirektionen und Staatsbahningenieure ermächtigt, bei Mangel an Abfallholz zum Wärmen der Speisen auf den in den Arbeiterschutzzelten befindlichen Öfen und zur Erwärmung des Zeltraumes selbst, soweit unabweisbares Bedürfnis vorhanden ist, gänzlich unbrauchbare Holzschwellen anweisen zu lassen.

— **Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft** teilt mit, daß sie am 24. Dezember 1904 den Schiffsverkehr auf der Donau von und nach Bayern endgültig eingestellt hat.

— **Eisenbahnwagen zur Beförderung von Leichen.** Die Deutsche Waggon-Leihanstalt, Aktiengesellschaft, hat nunmehr die sämtlichen vier in Nr. 96 S. 1495 Jahrg. 1904 d. Ztg. näher beschriebenen Leichentransportwagen dem Betriebe übergeben. Die Bedingungen über deren Benutzung sind aus dem Anzeigenteil (S. 15 d. Ztg.) zu ersehen.

— **Personalnachrichten.** Verliehen ist: dem Dirigenten im Reichsamte für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, Geheimen Oberregierungsrat Gloeckner der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat mit dem Range eines Rates erster Klasse, ferner dem Regierungsrat Dr. Offermann, Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg i/E., bei dem Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Regierungsrat und dem Eisenbahnbauinspektor Jaretzki in Mülhausen i/E. aus dem gleichen Anlaß der Charakter als Baurat mit dem persönlichen Range eines Rats vierter Klasse.

Österreich.

— **Unerledigte Eisenbahnvorlagen.** Unter den infolge der Arbeitsunfähigkeit des österreichischen Parlaments der Erledigung nicht zugeführten Eisenbahnvorlagen ist vor allem der Entwurf des neuen Lokalbahngesetzes zu nennen, den die Regierung in der ersten Sitzung der letzten Herbsttagung eingebracht hat. Auch jene Vorlage, welche die Deckung der Überschreitungen bei den Kosten der neuen Staatsbahnbauten zum Gegenstande hat, wurde nicht nur der Erledigung nicht zugeführt, sondern nicht einmal der Vorberatung unterzogen. Das gleiche Schicksal teilte auch der Gesetzentwurf betreffend die Verstaatlichung der Ungarisch-galizischen Eisenbahn sowie eine Anzahl von auf Lokalbahnen bezüglichen Vorlagen, so unter anderem jene wegen Sicherstellung der Lokalbahn Krems-Grein, ferner wegen finanzieller Unterstützung der elektrischen Lokalbahn Trient-Malé.

— **Konzession für die elektrische Eisenbahn von Bludenz nach Schruns.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart die Konzession zum Bau und Betriebe einer vollspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Lokalbahn von der Station Bludenz der Linie Innsbruck - Bregenz der Staatsbahnen nach Schruns. Die Bahn ist binnen zwei Jahren fertigzustellen. Der Betrieb wird vom Staate für Rechnung der Konzessionäre geführt.

— **Die finanziellen Ergebnisse der österreichischen Staatsbahnen im Jahre 1904.** Die bis Ende November 1904 vorliegenden Einnahmeausweise der österreichischen Staatsbahnen ergeben gegenüber dem Vorjahre eine Mehreinnahme von nahezu 7 000 000 Kr. und gegenüber dem Staatsvoranschlag für das Jahr 1904 eine Mehreinnahme von rund 3 000 000 Kr. Das Reinergebnis des Jahres 1904 dürfte sich dem Vernehmen nach um mindestens 2 000 000 Kr. günstiger als nach dem Staatsvoranschlage stellen. Dieses Ergebnis muß umsomehr befriedigen, als die großen Hochwasserschäden empfindliche Mehrausgaben verursacht haben.

— **Schienenbedarf der österreichischen Staatsbahnen.** Der Vereinbarung über die Schienenpreise in dem für die nächste Vertragszeit zwischen dem Eisenbahnministerium und den Schienenwerken abzuschließenden Übereinkommen ist in den letzten Tagen die einvernehmliche Feststellung des Schlußbriefes und der einen Bestandteil desselben bildenden Lieferungsbedingnisse gefolgt. Letztere sind einer völligen Neubearbeitung unterzogen worden. Der Gesamtbedarf der Staatseisenbahnverwaltung an Schienen für das laufende Jahr beträgt annähernd 40 000 t.

— **Beförderungen bei den österreichischen Staatsbahnen.** Die mit 1. d. M bei den österreichischen Staatsbahnen in Kraft getretenen Beförderungen der Beamten und sonstigen Bediensteten sind kürzlich verlautbart worden. Mit Rücksicht auf die durch die herrschenden Teuerungsverhältnisse besonders erschwerte Lage der Bediensteten war das Eisenbahnministerium bemüht, die Beförderungen möglichst günstig zu gestalten. Es sind 561 Bedienstete zur Beförderung gelangt gegen 343 im Januar 1904. Zu Oberinspektoren (5. Dienstklasse) wurden 6, zu Inspektoren (6. Dienstklasse) 27 und in die 7. Dienstklasse 68 Beamte befördert. Besonders günstig gestaltete sich die Beförderung in die 8. und 9. Dienstklasse, welcher die meisten im Exekutivdienste stehenden Beamten angehören. Während im Januar 1904 nur 77 Beamte in die 8. Dienstklasse befördert wurden, sind diesmal 222 Beamte dieser Beförderung teilhaftig geworden. In die 9. Dienstklasse sind 239 Beamte gegen 176 bei der letzten Januarvorrückung befördert worden. Auch rücksichtlich der Unterbeamten und Diener hat das Eisenbahnministerium für die Ermöglichung ausgiebiger Beförderungen und Vorrückungen vorgesorgt und hierbei insbesondere auf die Erzielung tunlichster Gleichmäßigkeit in den einzelnen Direktionsbezirken Bedacht genommen. Für die Taglohnbediensteten der Staatsbahnverwaltung ist gleichfalls in der Weise gesorgt worden, daß die nach den bestehenden Vorschriften erst im Juli d. J. eintretenden Lohnerhöhungen den betreffenden Bediensteten schon vom 1. d. M. ab zu gute kommen.

— **Die neuen Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Das Verordnungsblatt des Eisenbahnministeriums verlautbart die Kundmachungen, welche sich auf die Vereinbarungen der Regierung mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn wegen Durchrechnung der Gütertarife im Verkehre mit Galizien und der Bukowina beziehen. Die neuen Tarife sind am 1. d. M. in Kraft getreten. Zunächst kommt der galizisch-Wiener Eisenbahnverband in Betracht, welcher die Frachtsätze zwischen Galizien, der Bukowina und Wien enthält, dann der ost-nordwestösterreichische Eisenbahnverband, welcher die Frachtsätze zwischen den Stationen der Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina und den übrigen Nordbahnstationen enthält.

— **Erfolg des Eisenbahnministeriums in St. Louis.** Das Eisenbahnministerium hat auf der Weltausstellung in St. Louis als Aussteller große Erfolge erzielt. Ihm wurden nicht weniger als drei große Preise verliehen und zwar in der Abteilung Transportwesen für die technische Ausstellung, ferner in der Abteilung Liberal arts für die sogen. Reiseausstellung (Ausstellung von österreichischen Landschaftsbildern und Bildern mit Szenen aus dem österreichischen Volksleben), ferner für vier Panoramen (Darstellungen der Semmering-, Brenner-, Arlberg- und Tauernbahn). Goldene Mitarbeitermedaillen erhielten der Oberinspektor der Eisenbahnbaudirektion Jeczmieniowski und der Bahnsekretär der österreichischen Staatsbahnen Dr. Benesch. Die Reiseausstellung wurde durchschnittlich täglich von 20 000 Personen besucht. Unter anderem hat auch der Präsident der Vereinigten Staaten die Reiseausstellung eingehend besichtigt und die Idee dieser Ausstellung sowie die Art ihrer Ausführung als eine überaus glückliche bezeichnet.

— **Förderung des Fremdenverkehrs.** Im Eisenbahnministerium finden in der Regel zweimal jährlich Beratungen von Maßnahmen zur Förderung des Fremdenverkehrs in Österreich statt. Eine solche Beratung wurde am 29. Dezember 1904 abgehalten, und nahmen an ihr außer den Vertretern der in den einzelnen Kronländern bestehenden Landesverbände zur Förderung des Fremdenverkehrs und anderer am Fremdenverkehr beteiligten Körperschaften sowie von Verkehrsanstalten auch Abgeordnete des Finanzministeriums, der tiroler Statthalterei und der Gemeinde Wien teil. Zunächst wurde über den äußerst günstigen Erfolg Mitteilung gemacht, welchen das Eisenbahnministerium mit der im österreichischen Pavillon der Weltausstellung St. Louis veranstalteten Reiseausstellung erzielt hat. Weitere Mitteilungen betrafen die Tätigkeit des vom Eisenbahnministerium mit Unterstützung anderer Interessenten im Juni 1904 in London errichteten amtlichen österreichischen Reisebureaus. Dieses hat unter anderem die Veranstaltung von Gesellschaftsfahrten von London nach Österreich zur Teilnahme an den in verschiedenen Plätzen Tirols veranstalteten Wintersportfesten in die Hand genommen, und verspricht diese Maßnahme eine Belebung des englisch-österreichischen Reiseverkehrs.

Von den bei der Besprechung gegebenen Anregungen verdienen insbesondere jene wegen Gewährung von Begünstigungen für den Bau von Hotels und Villen an dem Fremdenverkehr noch nicht erschlossenen Punkten sowie wegen Bildung eines Fonds für größere Unternehmungen im Interesse des Fremdenverkehrs Erwähnung. Letztere Anregung wird von einem besonderen Ausschusse weiter verfolgt werden. Außerdem wurde die Gewährung von Fahrpreisbegünstigungen für die Mitglieder des im Jahre 1905 in Meran tagenden Kongresses der Naturforscher und Ärzte empfohlen.

Schließ ich kam die Beteiligung an der im Jahre 1906 in London geplanten österreichischen Ausstellung zur Sprache, und wurde es als wünschenswert bezeichnet, daß im Rahmen dieser Ausstellung eine ähnliche Sonderausstellung zur Förderung des Reiseverkehrs aus England nach Österreich veranstaltet werde, wie solche vom Eisenbahnministerium auf der Weltausstellung in St. Louis mit größtem Erfolge durchgeführt wurde.

— **Die Stadt Wien und die Dampftramway vormals Krauß & Cie.** Wie bereits gemeldet, wurde das Ansuchen der Gemeinde Wien um Auftrag an die Verwaltung der Dampftramway zur Räumung der von ihr benutzen Straßengründe vom Gericht erster Instanz mit der Begründung abgewiesen, daß die Erklärung der Gemeinde, wonach der Vertrag wegen Benutzung der Straßengründe mit Rücksicht auf den Verzug der Gesellschaft in bezug auf die an die Gemeinde zu leistenden Zahlungen als aufgelöst zu betrachten sei und die Dampftramway diese Gründe binnen 14 Tagen zu räumen habe, nicht als Kündigung im Sinne der Zivilprozeßordnung angesehen werden könne.

Die Gemeinde hält an ihrer Rechtsanschauung, daß ihre Vertragskündigung gesetzmäßig war, fest, und hat gegen den Beschluß des Bezirksgerichts den Rekurs ergriffen. Sie stellt sich auf den Standpunkt, daß auch dann, wenn ihr Rekurs abgewiesen würde, die erwähnte Erklärung der Gemeinde noch immer als Aufhebung des Bestandvertrags, wenn auch nicht durch Kündigung, anzusehen sei. Denn dann läge der Fall eines Bestandvertrags vor, der durch den Ablauf der Zeit, das ist der durch den Ablauf der von der Gemeinde gesetzten, am 14. Dezember 1904 vollendeten vierzehntägigen Frist, erloschen sei.

Im Hinblick auf diesen Fall hat die Gemeinde eine neue Klage eingebracht. Im Sinne dieser Klage stellt sie den Antrag, das Bezirksgericht wolle feststellen, daß der Bestandvertrag hinsichtlich der im Vertrag bezeichneten Straßengründe am 14. Dezember 1904 erloschen sei; die Gesellschaft sei schuldig, diese Straßengründe bei sofortiger Exekution zu räumen und der Gemeinde zurückzustellen.

Die Verhandlung über die neue Klage der Gemeinde wird demnächst stattfinden.

— **Elektrische Stadtbahnlokomotive.** Das Eisenbahnministerium plant dem Vernehmen nach für die ersten Monate dieses Jahres die Erprobung der für die Wiener Stadtbahn gebauten elektrischen Lokomotive. Diese Lokomotive wird mit vier Elektromotoren versehen sein, die durch eine Oberleitung, ähnlich wie bei der Straßenbahn, mit dem erforderlichen Starkstrom gespeist werden. Die gegenwärtigen Studien betreffen hauptsächlich die Feststellung der erforderlichen Stromstärke für einen Betrieb, in dem auch Züge von zehn Wagen vorgesehen sind.

— **Neue Wagenbeleuchtung auf der Wiener Stadtbahn.** Dieser Tage wurde auf der Wiener Stadtbahn ein Zug in Verkehr gesetzt, dessen Wagen mit einer neuen, wesentlich besseren als der bisherigen Beleuchtung versehen sind. Diese besteht aus hängenden Glühlichtern, welche ein dem Auge äußerst wohltuendes, zum Lesen genügend helles Licht verbreiten.

— **Eisenbahndirektor v. Bogusz †.** Dieser Tage ist in Wien der Eisenbahndirektor a. D. v. Bogusz plötzlich gestorben. Der Verstorbene war viele Jahre hindurch Direktor der Böhmischen Kommerzialbahnen und hat sich um die Verwaltung dieser Bahnen bleibende Verdienste erworben.

Ungarn.

— **Gehaltsregelung bei der Eisenbahn Mohács-Pécs.** Mit Wirksamkeit vom 1. d. M. ist für die Bediensteten der Mohács-Pécser Eisenbahn eine Gehaltsregelung nach dem Muster jener der ungarischen Staatsbahnen durchgeführt worden. Hierbei wurde das gesamte Personal unter gleichzeitiger entsprechender Erhöhung der Bezüge systematisch in Gehaltsklassen und

Kategorien eingeteilt; die Wartezeiten sind für die Beförderungen genau festgesetzt, so daß die Vorrückung in regelmäßigen Zeitabschnitten für das ganze Personal gesichert ist.

— **Über die Kosten des Werkstättenbetriebs der ungarischen Staatseisenbahnen** entnehmen wir dem Jahresberichte für 1903 folgendes: Die Anzahl der in der Hauptwerkstatt Budapest Nord und in den 14 Werkstätten beschäftigten Arbeiter erreichte im Durchschnitt 8465 Mann. (Hiervon fallen auf die Hauptwerkstätte Budapest Nord 1946, auf die Werkstätten Budapest West 1329, Miskolcz 693, Debreczen 624 usw. Die wenigsten Arbeiter finden wir bei den Werkstätten in Zólyom und Kaposvár mit 122 und 110 Mann.) Die ausgezahlten Löhne betragen insgesamt 10 462 970 Kr.; im Durchschnitt verdiente ein Arbeiter jährlich 1236 Kr. (Budapest Nord Hauptwerkstätte 1440, Budapest West-Werkstätte 1303, Miskolcz 1133, Debreczen 1130 Kr. Der kleinste Jahreslohn ergab sich in der Werkstatt Pisko mit 994 Kr.) Der Wert der verbrauchten Materialgegenstände beziffert sich insgesamt auf 15 220 453 Kr.

Von den ausgezahlten Löhnen entfallen auf die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel 7 991 324, auf Herstellungen für fremde Rechnung 1 725 885 Kr., zusammen 9 717 209 Kr.; von den Materialkosten 8 555 194 und 5 976 972 Kr., zusammen 14 532 165 Kr. Hier sind die in den Werkstättenaufsichts- und Erhaltungskosten, welche samt den Umgestaltungen 3 475 801 Kr. ausmachten, enthaltenen Löhne und Materialkosten nicht berücksichtigt. Die Werkstättenaufsichts-, Erhaltungs- und Umgestaltungskosten betragen 35,7 % der Gesamtlöhne, welche für die Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel und die Herstellungen für fremde Rechnung zusammen aufgewendet wurden, und bewegen sich bei den verschiedenen Werkstätten zwischen 30,8 und 44,9 %.

— **Die Eisenbahnen auf dem Gebiete von Budapest Ende 1902.** Dem unlängst erschienenen statistischen Jahrbuch für 1902 des hauptstädtischen statistischen Amts entnehmen wir folgende Angaben: Die Baulänge der auf dem Gebiete der Haupt- und Residenzstadt Budapest befindlichen Eisenbahnen (die 118,9 km langen Straßenbahnen — Kleinbahnen — nicht eingerechnet) betrug insgesamt 172,17, deren Betriebslänge 190,11 km. Von der Baulänge fallen auf die ungarischen Staatseisenbahnen 144,08, auf die Südbahn 4,98, auf die Budapester Lokalbahnen (Lokomotivbetrieb) 14,12, auf die Budapest Szentlöriniczer elektrische Vizinalbahn 3,32 und auf die Budapest-Budafoker elektrische Vizinalbahn 5,67 km. Die Grundfläche, welche die genannten Eisenbahnen insgesamt einnehmen, macht 5 819 318 qm aus; die Gesamtlänge der Gleise erreicht 539 338 m.

Die Bahnhöfe der ungarischen Staatseisenbahnen (Ostbahnhof, Westbahnhof, Rákoser Rangierbahnhof, Angyalföld, Lipótváros, Köbányaer unterer, oberer und Borstenviehmastanstalt-Bahnhof, Józsefváros, Ferenczváros samt Rangierbahnhof, Donauufer-Frachtenbahnhof, Rákos, Kelenföld, Császárfürdö-Ausweiche, O-Buda, Üröm, Budapest-Ausweiche und Budapest-Borstenviehmarkt) nehmen zusammen eine Fläche von 3 033 114 qm ein, mit einer Gesamtgleislänge von 133 000 m; jene der Südbahn (Budapest und Kelenföld) 169 581 qm mit 14 726 m Gleislänge; jene der Lokalbahnen (allgemeines Schlachthaus, Kerepeserstraße, Franz Josefs-Kaserne, Rákosfalva, O-Buda-Filatoridamm, Aquincum und Pálffyplatz) 64 685 qm mit 7143 m Gleislänge; jene der Budapest-Szentlörinczer Vizinalbahn 11 780 qm mit 914 m und jene der Budapest-Budafoker Vizinalbahn 72 qm mit 72 m Gleislänge.

Von den Bahnhöfen der ungarischen Staatseisenbahnen beträgt die Grundfläche bezw. die Gleislänge des Franzstädter (Ferenczváros) Bahnhofs und Rangierbahnhofs 471 468 qm und 53 100 m; jene des Westbahnhofs 437 284 qm und 54 900 m; des Josefstädter (Jozsefváros) Bahnhofs 312 873 qm und 25 300 m; des Rákoser Bahnhofs 341 086 qm und 31 900 m; des Ostbahnhofs 233 159 qm und 33 400 m.

Die Anzahl der Eisenbahngebäude betrug zusammen 1044; hiervon waren 84 Direktionsgebäude, 29 Aufnahmegebäude, 90 Warenschuppen, 115 sonstige Lagerschuppen, 15 Lokomotivremisen und Heizhäuser, 45 Werkstättengebäude, 168 Wächterhäuser, 38 Verladerampen, 124 Wohnhäuser mit 102 Nebengebäuden, endlich 234 verschiedene Gebäude.

Die Anzahl der in Budapest Dienst leistenden Angestellten der Eisenbahnen erreicht die stattliche Ziffer von 12 041 Personen, wovon auf die Staatseisenbahnen 11 406, auf die Südbahn 374, auf die drei Vizinalbahnen 126, 80 bezw. 55 entfallen.

Von den 11 406 Personen der Staatseisenbahnen sind 2061 bei der Direktion, 540 bei den zwei Betriebsleitungen, 2535 auf den Stationen, 668 bei dem Zugbegleitungsdienst, 740 bei der Bahnerhaltung, 1051 in den Heizhäusern, 3167 in den Werkstätten, 329 im technischen Wagenbureau, 297 bei der Materialverwaltung, 15 bei der elektrischen Beleuchtung und 3 in der Leopoldstädter Kanzlei angestellt.

Von sämtlichen Stationen gingen zusammen ab 280 208 und kamen an 279 969 Züge (Ostbahnhof 21 818 und 21 889, Westbahnhof 31 439 und 30 753).

— **Ein neuer Motorzug.** Um den Reisenden der Staatsbahnlinie Budapest-Fiume den Genuß der Schönheiten des Balaton- (Platten-) Sees leichter zugänglich zu machen, hat der Handelsminister angeordnet, daß auf der Kaposvár-Fonyóder Linie vom 1. Mai d. J. angefangen stündlich Motorzüge in Verkehr gesetzt werden. Mit dieser Neuerung erfüllt der Minister einen langgehegten Wunsch der Budapester Ausflügler sowie der Bevölkerung der Umgebung der Hauptstadt.

Übrige europäische Länder.

— **Die belgische Kleinbahngesellschaft** (Société Nationale des chemins de fer vicinaux), über deren im Jahre 1902 erzielte Betriebsergebnisse in Nr. 2, S. 22 Jahrg. 1904 d. Ztg. berichtet wurde, hat auch im Jahre 1903 günstige Erfolge aufzuweisen. Wie wir der Zeitschrift für Kleinbahnen entnehmen, hat sich die Zahl der ihr bewilligten Linien von 122 auf 128 und deren Länge von 2841 auf 3076 km vermehrt. Davon waren 2322 (2158) km in Betrieb, 550 km im Bau und 204 km in Vorbereitung. Von dem Gesamtnetz haben 37 km eine Spurweite von 1,435 m, 404 km eine solche von 1,067 m und 2635 km 1 m-Spur. Von den im Betrieb befindlichen Linien werden 97 mit Dampfkraft, 5 mit Elektrizität, 1 mit Pferdekraft und 5 teils mit Pferden, teils mit Elektrizität betrieben. Das Anlagekapital der Bahnen betrug am Jahresschluß 174 125 000 (156 000 000) Fr.; davon haben der Staat 38,4 %, die Provinzen 28,2 %, die Gemeinden 31,5 % und Private 1,9 % aufgebracht. Die erzielte Roheinnahme betrug 12 612 821 (11 566 659) Fr., die Reineinnahme 4 093 534 (3 666 718) Fr. Aus diesem Ertrage konnte auf die Aktien ein Gewinnanteil von 3,27 (3,25) % gewährt werden.

— **Pariser Stadtbahn.** Betreffs der Linie 4 (Clignancourt-Port d'Orléans) hatte der Stadtrat für die Unterführung der beiden Seine-Arme einen Wettbewerb ausgeschrieben. Die Arbeit bietet besondere Schwierigkeiten, da man die Bodenbeschaffenheit nicht genügend kennt. Trotzdem haben sich nach der jetzt abgelaufenen Frist für den Wettbewerb 13 Bauunternehmer mit 27 Plänen oder anderweiten Bearbeitungen von Plänen gemeldet, welche sämtlich durch eine Kommission geprüft werden müssen. Man meint, daß diese nicht vor zwei Monaten eine Entscheidung treffen kann, und daß die Dauer der Arbeiten zwei Jahre nicht überschreiten soll.

— **Arbeitszeit und Pensionen der französischen Eisenbahnangestellten.** Es wurde kürzlich an dieser Stelle erwähnt, wie die schon jahrelang sich hinziehenden Versuche und aus der Abgeordnetenkammer herrührenden Gesetzentwürfe zur Verbesserung der Arbeitszeit und Pensionen der französischen Eisenbahnbediensteten ein neues Lebenszeichen von sich geben. Einige Parlamentarier bleiben aber ungeduldig. In der Senatssitzung vom 23. Dezember 1904 fragte Chamaillard ziemlich grob den Minister der öffentlichen Arbeiten, ob es zulässig sei, daß ein Minister derart eine in regelmäßiger parlamentarischer Behandlung befindliche Sache verschleppe. Jedesmal, wenn die beauftragte Senatskommission das Werk vorwärts bringen wolle, stoße sie auf Ausflüchte. So dürfe man arbeitsame und pflichteifrige Eisenbahnangestellte nicht foppen. Minister Maruéjouls wies jede Schuld zurück. Seine Pflicht sei es, nicht irgend ein beliebiges Gesetz annehmen zu lassen, sondern ein wohl geprüftes Gesetz, dessen finanzielle Folgen voll gewürdigt werden könnten. Deshalb sei die sogenannte Kommission Guieysse eingesetzt, welche ihre Arbeiten gut fördere und im nächsten Monat ihren Bericht vorlegen werde. Der Minister schloß: „Niemand kann an der Aufrichtigkeit unserer demokratischen Gefühle zweifeln. Ich bin niemals der Totengräber einer Reform gewesen und werde diese auch nicht begraben."

— **Die französischen Zufahrtlinien zum Simplon.** Wir berichteten neulich, daß sich französische Stimmen unwillig darüber äußern, wie die Regelung der Frage der französischen Zufahrtlinien zum Simplon über Gebühr verzögert werde. Herr Dumont, Abgeordneter des Juradepartements, hat nun in der Kammer das Verlangen einer Interpellation niedergelegt, welche Arbeiten die Regierung dem Parlament für die französischen Zufahrtslinien zum Simplon vorzulegen gedenkt.

— **Simplontunnel.** Wie der „Monitore delle Strade Ferrate" mitteilt, wurde am 19. Dezember 1904 auch im Hauptstollen des Simplontunnels die Bohrung wieder aufgenommen; es betrug der tägliche Fortschritt gegen 3 m. Zwischen dem Hauptstollen und dem gleichlaufenden Stollen war ein Querdurchbruch gemacht worden, durch den die ungeheuren Wassermengen, die zum Stillstand gezwungen hatten, abgeleitet wurden. Vorläufig wurden 29 m des Haupttunnels dort, wo eben die so wasser-

reichen heißen Quellen sind, unberührt gelassen, um sie erst später in Angriff zu nehmen. Es fehlen nunmehr noch 170 m, die im Januar vollendet werden dürften.

— **Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.** Die schweizerischen Bundesbahnen hatten im November 1904 einen Einnahmeüberschuß von 1 853 000 gegen 1 731 867 Fr. im November 1903. In der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1904 betrugen die Einnahmen rund 104 250 000 Fr., die Ausgaben rund 64 500 000 Fr., der Überschuß rund 39 800 000 gegen 40 700 000 Fr. in der gleichen Vorjahrszeit. Die Gotthardbahn hatte im November 1904 einen Einnahmeüberschuß von 695 000 Fr., d. i. 94 000 Fr. weniger als im Vorjahre, in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1904 rund 10 000 000 Fr. Überschuß, d. i. 247 581 Fr. weniger.

— **Jungfraubahn.** Die Verwaltung der Jungfraubahn hat auf einen absprechenden, von Professor R. Schoener in Rom veröffentlichten Artikel: „Hat die Jungfraubahn eine Zukunft?" jetzt entgegnet. Wir entnehmen der Antwort kurz folgende Angaben von allgemeinerem Interesse: Der vom schweizerischen Bundesrat genehmigte Voranschlag für die Baukosten beträgt 6 000 000 Fr. Die bisherigen Erfahrungen machen eine Erhöhung dieses Voranschlags um etwa 10 % wahrscheinlich, aus dem einzigen Grunde, weil die Station Eismeer nicht schon im Jahre 1904, sondern erst 1905 erreicht werden kann. Unrichtig sei die Behauptung, daß die Baukosten sich mit dem weiteren Vordringen der Bahn beständig steigern müßten; insbesondere dürfe, so sagt die Verwaltung, für die Strecke Eismeer-Jungfraujoch eine wesentliche Minderung der bisherigen durchschnittlichen Baukosten angenommen werden. Was die finanzielle Lage des Unternehmens anlangt, so sind die 4 000 000 Fr. Anleihen an den Börsen von Zürich, Basel und Bern öffentlich aufgelegt. Das Aktienkapital von 2 000 000 Fr. ist heute noch im ausschließlichen Besitz der Familie Guyer-Zeller, die somit ein Interesse daran hat, die Finanzen auf solider Grundlage zu erhalten. Deshalb ist bisher auf die Verteilung jeder Dividende verzichtet und durch Verzicht auf Forderungen, die den Bau belastet hätten, erreicht, daß die Jungfraubahn-Gesellschaft für Abschreibungen und Einlagen in die Reservefonds bis Ende 1903 einen Betrag von etwas mehr als 600 000 Fr. verwenden konnte.

— **Ostschweizerischer Alpendurchstich.** Der Simplon hat auch in die Jahrzehnte alten, seinerzeit schon mit der Gotthardbahn in Wettbewerb getretenen Pläne eines ostschweizerischen Alpendurchstichs neues Leben gebracht. Eine Versammlung von Mitgliedern des schweizerischen Nationalrats und Ständerats, welche den ostschweizerischen Kantonen angehören, hat jetzt beschlossen, beim Eisenbahndepartement des Bundesrats Vorstellungen betreffs Wahrung der Rechte des Ostalpendurchstichs zu erheben. Bei verschiedenen Gelegenheiten sind nämlich der Ostschweiz allgemeine Versprechungen gemacht worden, so in den letzten Jahren noch bei der Eisenbahnverstaatlichung und besonders aus Anlaß der Simplonbahn und der französischen Bahnverbindungen im Westen sowie der geplanten Lötschbergbahn usw. Diese Zusicherungen gingen dahin, daß einer ostschweizerischen Alpenbahn, sei es Splügen- oder Greinabahn usw., gegebenenfalls gleiche oder ähnliche Förderung und Unterstützung durch die Eidgenossenschaft zuteil werden solle. Jetzt hat der vom Bundesrat an das Parlament ergangene Bericht, wonach neue Hauptbahnen überhaupt nicht mehr konzessioniert werden, sondern den Bundesbahnen vorbehalten bleiben sollen, und auch Nebenbahnen die Konzession verweigert werden kann, wenn sie den Bundesbahnen Verkehr entziehen, in der Ostschweiz Beunruhigung hervorgerufen, daß dadurch die Pläne eines ostschweizerischen Alpendurchstichs weiter beeinträchtigt würden. Die ostschweizerischen Volksvertreter wollen sonach dem betreffs der Konzessionen und des Bundesmonopols neuerlich vom Bund aufgestellten Standpunkt nur dann zustimmen, wenn ihnen betreffs des ostschweizerischen Alpendurchstichs gewisse Zusicherungen gegeben werden.

— **Das Gesetz über die Haftpflicht der Eisenbahnen in der Schweiz** ist nach mehrjährigen parlamentarischen Hin- und Herschiebungen und erheblichen zu überwindenden Schwierigkeiten und Meinungsverschiedenheiten in der Dezembertagung der eidgenössischen Räte endgültig zustande gekommen, indes noch einer Redaktionskommission überwiesen. Möglicherweise hat auch noch eine Volksabstimmung darüber zu entscheiden, falls innerhalb der gegebenen Frist eine solche gesetzmäßig gefordert wird (Referendum).

— **Eisenbahnunglück bei Ceprano.** Auf der Linie Neapel-Rom stießen am 29. Dezember 1904 in der Nähe von Ceprano zwei Eisenbahnzüge zusammen, wodurch 40 Personen verletzt wurden, darunter sechs schwer. Das Unglück scheint durch eine Verminderung der Fahrgeschwindigkeit des von Neapel kommenden Zuges, der schließlich wegen eines Schadens halten mußte, entstanden zu sein. Der von Roccasecca kommende Zug, der ihm mit 14 Minuten Zeitunterschied folgte, holte den Neapler Zug ein und stieß mit großer Heftigkeit mit ihm zusammen. Obgleich das Personal des Neapeler Zuges das Haltezeichen gab, konnte der andere Zug nicht halten, da er sich gerade in einer Krümmung befand. Die Regierung ordnete eine Untersuchung an.

— **Motorwagen Bauart Purrey in versuchsweisem Betrieb bei der italienischen Mittelmeerbahn.** Auf der Linie Rom-Viterbo wurden vor kurzem Dampfmotorwagen Bauart Purrey versuchsweise in den regelmäßigen Verkehr eingestellt. Die Fahrten sollen drei Monate dauern. Die Mittelmeerbahn hat zwei solcher Wagen in der Werkstätte von Purrey in Bordeaux nach dessen eigenen Entwürfen bauen lassen und damit auf genannter Linie bereits im November 1904 Probefahrten veranstaltet. Die Gesellschaft strebt mit diesen Versuchen die Lösung der Betriebsfrage der Linien mit schwachem Verkehr an. Es scheint deswegen von allgemeinerem Interesse zu sein, wenn hier die hauptsächlichsten technischen Eigenschaften dieser Dampfmotorwagen, welche noch sehr wenig bekannt sind, sowie die wichtigsten in den bisherigen Probefahrten gemachten Erfahrungen kurz wiedergegeben werden.

Der Dampfwagen Purrey hat zwei Achsen und ein Gewicht von 20 600 kg, von denen 12 300 kg auf der vorderen und 8300 kg auf der hinteren Achse ruhen; seine Kastenlänge beträgt 11,325 m und seine Breite 2,950 m. Er hat eine vordere Plattform für den Maschinenführer, welche in Verbindung mit dem Gepäckabteil steht, daran anschließend je ein Abteil I. und III. Klasse, dann eine hintere Plattform mit acht Stehplätzen und eine Übergangsbrücke für einen allfälligen Anhängewagen.

Der Dampferzeuger (nach patentierter Bauart Purrey), von welchem die „Revue Générale des Chemins de Fer" in ihrer Januarnummer 1903 und Julinummer 1903 eine genaue Beschreibung gebracht hat, erzeugt überhitzten Dampf von 20 Atm.; er ist auf der vorderen Plattform untergebracht und mit zwei Sicherheitsventilen mit direkter Gewichtsbelastung versehen, hat aber kein Wasserstandglas. Die Wasserversorgung wird jedoch durch einen eigenen Schwimmer geregelt, welcher automatisch eine kleine Dampfpumpe betätigt oder zum Stillstande bringt, je nachdem der Wasserstand im Kessel sich unter oder über dem normalen befindet. Der Abdampf der Zylinder der automatischen Pumpe und der zweiten Pumpe, welche als Reserve dient, wird in den Aschenkasten abgeleitet. Das nötige Feuerungsmaterial wird in einem trichterförmigen Kasten mitgeführt, welcher 0,280 cbm Koks fassen kann, und dessen Boden die gleiche Neigung von 30° hat wie der Stoß des Feuerkastens, so daß das Brennmaterial unter dem Druck seines Gewichtes und infolge der Erschütterungen während der Fahrt nach und nach in den Feuerkasten gleitet. Die Versorgung mit Brennstoff vollzieht sich also selbsttätig und der Maschinenführer hat in dieser Hinsicht nur für die Reinhaltung des Rostes während der Aufenthalte Sorge zu tragen. Eine andere Dampfpumpe, welche ebenfalls wie diejenigen für die Wasserspeisung auf der vorderen Plattform untergebracht ist, treibt in einen eigenen Zylinder Preßluft für die Westinghousebremse und ihr Abdampf dient zur Heizung des Wagens. Der Kessel hat einen Rauminhalt von 0,262 cbm, und im Betrieb enthält er gewöhnlich 162 l Wasser; seine Heizfläche beträgt 26 qm und die Rostfläche 0,86 qm. Der ganze Dampferzeuger nimmt auf der vorderen Plattform eine Fläche von 1 × 2 m ein. Das Speiserohr wird einem Behälter entnommen, welcher am Wagenrahmen hinter der zweiten Achse befestigt ist und 1420 l faßt.

Der Motor ist an der vorderen Achse befestigt und hat vier geneigte Zylinder, paarweise gekuppelt in Tandemstellung mit Verbundsystem. Diese wirken durch Zahngetriebe mit Ketten mit einer Übertragung im Verhältnis von 1 : 1½ auf die vordere Achse. Die Übertragung kann in eine solche von 1 : 1 umgeändert werden. Der ganze Mechanismus ist in eine staubdichte Blechhülle eingeschlossen, in welcher die heikelsten Teile unter Öl gehalten werden können. Durch eine sinnreiche Vorrichtung wird die Steuerung eines jeden Zylinderpaares durch einen Exzenter allein geregelt; der Steuerungshebel kann nur auf die drei Hauptstellungen gebracht werden: Volldampf für jede Fahrtrichtung und Ruhepunkt, und die Motoren arbeiten also unter gleichmäßiger Dampfeinströmung. Die verschiedenen Teile des Fahrmechanismus sind so erdacht und zusammengestellt, daß das Auswechseln der Siede- und Überhitzungsrohre des Kessels, seine Reinigung, die Ausbesserung und Reinhaltung des Feuerkastens und die Untersuchung und Schmierung des Motoren leicht bewerkstelligt werden kann. Diese Motorwagen haben elektrische Beleuchtung vermittels einer eigenen Akkumulatorenbatterie; die Luft- und die Handbremsen wirken auf alle Räder mittels je zweier Bremsklötze.

Die obenerwähnten Probefahrten auf der Linie Rom-Viterbo haben ergeben, daß bei Beibehaltung des Fahrplanes der jetzt verkehrenden gewöhnlichen Züge (durchschnittliche Geschwindigkeit 52 km) und bei einem Zuggewicht von insgesamt 38 t die Motorwagen beträchtliche Einholungen möglich machen und so die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs sichern. Unter Anwendung der Übertragung von 1 : 1⅕ wurde mit der gleichen Zugbelastung eine Geschwindigkeit von 75 km in der Stunde bei vollständig ruhiger Fahrt des Wagens erreicht, und nur aus Vorsicht wurde diese Geschwindigkeit nicht überschritten, da die Linie auf lange Strecken Steigungen von 15 ‰ aufweist und zahlreiche Krümmungen mit kleinem Halbmesser (300 m) hat. Aber auf ebenen Linien mit flacheren Kurven und bei Anwendung der Übertragung von 1 : 1 können sicher ohne Störungen Geschwindigkeiten von 85—90 km in der Stunde erzielt werden. Bei der Geschwindigkeit von 45—55 km in der Stunde wurde der Zugwiderstand zuzüglich des Luftwiderstandes auf 7 kg für die Tonne bestimmt, wenn der Motorwagen allein fährt, und auf 6 kg bei Beigabe eines Anhängewagens. Während der Fahrt hat man eine mittlere Zugkraft von 1000 kg bei einer Leistung von 120 PS festgestellt, welche innerhalb kürzester Zeit auf 1300 kg und 160 PS gebracht werden konnten. Es wurden gleichzeitig auch mit gutem Erfolge Bremsproben gemacht. Auf der Linie Rom-Viterbo betrug der durchschnittliche Wasserverbrauch 17,90 l für 1 km, der Verbrauch von Koks 3,97 kg, also 4,52 l Wasser für 1 kg Koks; der Verbrauch von Schmierstoffen war 0,046 kg für 1 km.

Es sei noch erwähnt, daß bei der erfolgten Einstellung der Motorwagen in den öffentlichen Verkehr die Führung von vier Zügen (einer mehr als bisher) in jeder Richtung vorgesehen ist, die mit einer fahrplanmäßigen Geschwindigkeit von 50 km verkehren. Die Züge werden aus einem Motorwagen und einem Anhängewagen gebildet und haben 8 Plätze in I. Klasse, 8 in II. und 56 (darunter 8 Stehplätze) in III. Klasse. Die Führung des Motorwagens wird von einem einzigen Angestellten besorgt; der Zug ist weiter auch noch von einem Schaffner begleitet, welcher im Bedarfsfalle auch imstande ist, den Motorwagenführer zu ersetzen. Wenn diese Probe in drei Monaten, wie zu erwarten, günstige Erfolge ergeben wird, wird der Betrieb der Motorwagen endgültig eingeführt werden.

— **Eisenbahnen in der Türkei.** Der Direktor der Eisenbahn Salonichi-Konstantinopel, Alexander Rey, veröffentlicht die statistischen Ausweise über die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebes in der Türkei im Jahre 1903. Wir teilen darüber nach der B. B.-Ztg. folgendes mit: Die Gesamtroheinnahmen der Eisenbahnen im türkischen Reiche beliefen sich im Jahre 1903 auf 43 817 000 Fr. und waren um 789 000 Fr. höher als im Jahre 1902. Die Linien, welche zu diesem Mehrergebnisse beitrugen, sind: in Europa die Gruppe der Orientalischen Bahnen und die Linien Salonichi-Konstantinopel und Salonichi-Monastir; in Asien die Linien Cassaba-Aidin, Jaffa-Jerusalem, Mersina-Adana und Mudania-Brussa. Die Garantiesumme, welche der Staat zu leisten hat, ist von 15 512 000 Fr. im Jahre 1902 auf 18 164 000 Fr. im Jahre 1903 gestiegen. Seit dem Jahre 1896 sind die Roheinnahmen der türkischen Bahnen in stetem Steigen begriffen. 1896 betrugen sie noch 33 000 000 Fr., 1900 waren sie auf 35 000 000 Fr. gestiegen und beliefen sich im Berichtsjahre schon auf 43 800 000 Fr. Es ist dies ein sicheres Zeichen dafür, daß der Wohlstand der Bevölkerung im Wachsen begriffen ist. Im Jahre 1903 hat die Eisenbahnlinie Hamidie-Hedschas in einigen Teilstrecken mit der Beförderung von Frachten und Personen begonnen; da aber die Eröffnung erst im Jahre 1904 stattfand, werden über diese Bahnstrecke sowie über die ebenfalls erst im Jahre 1904 eröffnete Teilstrecke Konia-Eregli-Burgurlu der Bagdadbahn nähere Angaben noch nicht veröffentlicht.

— **Eisenbahnen in Russisch-Polen.** Wie der „Berl. Akt." mitteilt, haben unmittelbar nach dem Abschluß der russisch-deutschen Staatsverträge, die den Anschluß der russischen Abkürzungslinie Herby-Czenstochau in Herby an das deutsche Bahnnetz sicherstellen, und fast gleichzeitig mit der Inangriffnahme der Arbeiten zur Herstellung dieses Anschlusses Vertreter der Firma Lenz & Cie. in Berlin die Strecke Czenstochau-Kielce bereist. Durch einen Weiterbau nach Kielce würde für Herby-Czenstochau Anschluß an die Warschau-Iwangorod- und an die Brest-Litewsk-Smolensk-Warschau-Bahn gewonnen und ein an Boden- und Bergwerksschätzen reicher Bezirk erschlossen werden.

— **Russische Nordbahn.** Der Bau der Nordbahn geht seinem Ende entgegen. Die 690 km lange Linie Petersburg-Wologda soll am 14. d. M. eröffnet werden, die zweite Hälfte der Bahn, Wologda-Wjätka, wird wegen des notwendigen Baues von Brücken nicht vor August d. J. fertig. Die Gesamtlänge beträgt 1230 km, die Gesamtkosten 100 000 000 R. einschließlich des rollenden Materials und der Brücken über die Flüsse Scheksna, Wolchow und Wjätka.

Fremde Weltteile.

— **Über die Eisenbahnunternehmungen in Nordchina** gibt ein deutscher Konsulatsbericht aus Tientsin einige interessante Mitteilungen. Danach sind auf diesem Gebiete im Jahre 1903 große Fortschritte zu verzeichnen. Auf der Peking-Schanhaikwan-Yinkow (Niutschwang)-Bahn sind auch die letzten Spuren der Zerstörung aus der Zeit der Unruhen des Jahres 1900 beseitigt, und der Betrieb ist, von unbedeutenden Unterbrechungen infolge von Hochwasserbeschädigungen abgesehen, das ganze Jahr hindurch aufrecht erhalten geblieben. Die Jahreseinnahme auf der ganzen Strecke hat beinahe die Summe von 4 000 000 D. erreicht, ein Betrag, mehr als hinreichend zur Deckung der Unterhaltungs- und Betriebskosten sowie zur Verzinsung der Anleihen.

Die Peking-Hankaubahn ist von ihren beiden Endpunkten aus südlich bezw. nördlich auf je ungefähr 500 km in Betrieb, und es sind bereits acht Pfeiler der großen eisernen Brücke über den Hoangho versenkt, so daß die Aussicht besteht, die ganze Bahn Mitte 1905 dem Verkehr übergeben und demnächst Personenzüge in 30 Stunden zwischen Peking und Hankau laufen lassen zu können. Die Aussichten dieser Bahn sind vielversprechend, belaufen sich doch die Einnahmen auf der im Betrieb befindlichen nördlichen Strecke trotz der hohen Gehälter sämtlicher Angestellten auf das Doppelte der Unkosten. — Von der Kohlenbahn, die das Pekingsyndikat von Tschuihuachen nach Taokou am Weiflusse zu bauen unternommen hat, ist eine kleine Teilstrecke von ungefähr 16 englischen Meilen vollendet. Die Arbeiten schreiten rüstig fort, so daß man hofft, schon gegen Ende dieses Jahres Tientsin mit Honan-Anthrazitkohle versorgen zu können.

Die für die Erschließung der Provinz Schansi wichtige Bahn von Schentingfu nach Tayuanfu ist durch Aufbringung des erforderlichen Kapitals von 40 000 000 Fr., das in Frankreich 20 fach überzeichnet worden ist, gesichert. Die Arbeiten auf der Strecke haben begonnen, doch dürfte mit Rücksicht auf das äußerst schwierige Berggelände vor drei Jahren nicht auf Fertigstellung zu rechnen sein; ob unter diesen Umständen das Stammkapital ausreichen wird, ist zu bezweifeln.

Zur Verwirklichung des Planes einer mit chinesischem Kapital herzustellenden Bahn zwischen Tientsin und Paotingfu ist noch nichts geschehen. — An neuen Plänen liegt der des Baues einer Bahn von Peking nach Kalgan vor; da auch diese Bahn unter Ausschluß fremden Kapitals von den Chinesen allein gebaut werden soll, dürfte bis zu ihrer Inangriffnahme noch manches Jahr vergehen.

Wenn auch nur allmählich und oft unter Kämpfen gegen die Schwerfälligkeit der Regierung, geht Nordchina durch den von den Fremden mit Energie betriebenen Ausbau des Eisenbahnnetzes der friedlichen Erschließung seines Innern entgegen. Eine notwendige Folge des Bahnverkehrs sind sodann die Eröffnung der an den Linien gelegenen bedeutenderen Städte für den fremden Handel sowie Bergwerks- und Industrieunternehmungen.

— **Französische Eisenbahnpläne in der Sahara.** Ein Vortrag des Oberstleutnants z. D. Hübner über „Frankreichs Politik in Marokko und Deutschlands dortige Stellung" in der Cölner Abteilung der Deutschen Kolonialgesellschaft lenkt die Aufmerksamkeit auf Frankreichs planmäßiges Vorgehen in Nord- und Westafrika, das mit der Zeit durch eine Verbindung des algerischen Hinterlandes mit der längst nicht mehr sagenhaften Stadt Timbuktu am Niger mittels einer Bahn durch die Sahara seinen kräftigsten Ausdruck finden werde. Diese Saharabahn denkt man sich jetzt anders als vor einigen Jahren. Damals war der Tschadsee das Ziel. Nachdem aber Frankreich vor einigen Jahren genötigt war, die Oase Tidikelt zu besetzen, und es die Eisenbahn bis in die Gegend von Duveyrier und Figig vorgeschoben hat, ist die Richtung nach Timbuktu, mit Abzweigungen nach dem Tschadsee und dem Senegal, gegeben. Die Gegend, durch die diese Bahn führt, das oranische Hinterland, hat der Vortragende besucht, und dort muß auch Frankreich sich gegen marokkanische Einfälle sichern.

— **Der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft** wurde auf der Weltausstellung in St. Louis eine glänzende Auszeichnung dadurch zuteil, daß ihr eine besondere goldene Gedächtnismedaille (special Commemorative Gold Medal) verliehen wurde für die von ihr dort ausgeführten wissenschaftlichen Lokomotivproben, „deren Ausführung und Ergebnisse ein bleibender Beitrag zum Fortschritt der Ingenieurwissenschaft sind". Alle fünf Mitglieder des oberen Preisverteilungsausschusses waren hierbei einstimmig, und jeder sprach noch persönlich seine besondere Anerkennung aus für die vorzüglichen Leistungen (magnificent work) der von der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft eingerichteten und betriebenen Versuchsanlage (testing plant). Diese

in ihrer Art einzige Auszeichnung bezieht sich nicht auf einen besonderen Ausstellungsgegenstand, sondern sie wurde gewährt für das opferwillige Streben (the liberality and progressiveness) der Gesellschaft, die mit eigenen großen Kosten Untersuchungen von höchstem wissenschaftlichen Werte veranstalten ließ.

— **Eine Durchstechung der Landenge von Darien** — desjenigen Teils des mittelamerikanischen Isthmus, welcher unmittelbar an das südamerikanische Festland anschließt — ist, wie „Engineering" mitteilt, von der Regierung des Freistaates Columbia angeregt worden und wird auf das lebhafteste von der chilenischen Regierung unterstützt. Man beabsichtigt bei diesem Werke den Lauf zweier schiffbarer Flüsse auszunutzen, von denen der Atrato dem Atlantischen Ozean, der San Juanfluß dem Stillen Ozean zuströmt.

Die Länge der dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr unterstellten Eisenbahnen

hat im Jahre 1903/04 um 6882 km zugenommen. Sie betrug Ende März 1904: 213 975 km gegenüber 207 093 km Ende März 1903. Der Beitritt des Königreichs Rumänien zum Internationalen Übereinkommen hatte die Aufnahme des ganzen rumänischen Eisenbahnnetzes mit 3178 km zur Folge. An der weiteren Vermehrung nahmen Rußland mit 1255, Deutschland mit 1057, Frankreich mit 456, Österreich mit 332, Ungarn mit 292, Italien mit 203, die Schweiz mit 50, die Niederlande mit 38, Dänemark mit 21 und Belgien mit 4 km teil. Die Kilometerzahl der Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegowina ist infolge einer Berichtigung um 4 km vermindert.

Die Länge der dem Internationalen Übereinkommen unterstellten Eisenbahnen betrug in den Jahren:

	1893	1901	1902	1903	1904
	Kilometer Eisenbahnstrecken				
Deutschland	43 200	51 500	52 648	53 587	54 644
Österreich	14 887	18 482	18 954	19 341	19 673
Ungarn	11 722	16 892	17 031	17 195	17 487
Bosnien-Herzeg.	374	105	879	885	881
Belgien	4 516	4 591	4 591	4 594	4 598
Dänemark	—	1 958	1 958	1 974	1 995
Frankreich	33 872	37 952	38 178	38 783	39 239
Italien	11 762	13 206	13 150	13 144	13 347
Luxemburg	356	356	376	376	376
Niederlande	2 475	2 570	2 576	2 673	2 711
Rumänien	—	—	—	—	3 178
Rußland	26 351	46 070	50 175	50 971	52 226
Schweiz	2 995	3 429	3 532	3 570	3 620
Insgesamt	152 510	197 111	204 048	207 093	213 975
Vermehrung gegen das Vorjahr %	—	1,90	3,52	1,50	3,32

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Sitzung des Vereins am 13. Dezember 1904 widmete der Vorsitzende, Ministerialdirektor Wirklicher Geheimer Rat Schroeder, den im Laufe des Jahres verstorbenen Mitgliedern, darunter Dr. Friedrich Hammacher, ehrende Worte des Gedenkens. Nachdem darauf der bisherige Vorstand für das folgende Jahr wiedergewählt war, hielt Geh. Oberbaurat Blum einen Vortrag über die Verkehrsanlagen in den Vereinigten Staaten von Amerika. Der Vortragende machte zunächst einige Mitteilungen über die Gestaltung des Straßennetzes der amerikanischen Städte und den oft unglaublich verwahrlosten Zustand der Straßen und ging dann auf die Anlage der Straßenbahnen und deren Verkehr ein. Gegenüber der mustergültigen Bezeichnung der Richtungen und Zielstationen an den Wagen der deutschen Straßenbahnen lassen die amerikanischen Einrichtungen in vielen Städten sehr viel zu wünschen übrig, auch kann die Einrichtung, daß der Fahrgast keinen Ausweis über das bezahlte Fahrgeld erhält, die erfolgte Bezahlung vielmehr vom Schaffner nur in einem Zählwerk festgestellt werden muß, nicht als empfehlenswert bezeichnet werden.

Die große Ausdehnung der Städte hat neben einem sehr entwickelten Straßenbahnnetz auch die Anlage von Stadtbahnen und die Entwicklung eines lebhaften Vorortverkehrs begünstigt. Die Stadtbahnen sind entweder Hochbahnen oder Tiefbahnen und folgen meistens den endlos langen, schnurgeraden Straßen. Während die Bahnsteige und Zugänge an den älteren Anlagen größtenteils sehr eng sind und kaum als genügend bezeichnet werden können, sind die entsprechenden Anlagen der neuen, Ende Oktober 1904 eröffneten Tiefbahn von Newyork zweckmäßig und geräumig. Abgesehen von Chicago, wo auf einzelnen Vorortstrecken Wagen benutzt werden, die den Wagen der Berliner Stadt- und Vorortbahnen mit zahlreichen Türen in den Längswänden und einem Längsgang nachgebildet sind, werden auf den Stadt- und Vorortbahnen überall Wagen mit nur zwei Endtüren verwendet, die sich bei lebhaftem Verkehr als wenig praktisch erweisen. Auch erfordert der Umstand, daß die Bahnsteige bald außen, bald innen liegen und daher die Wagentüren zur Verhütung von Unglücksfällen von Zugpersonal bedient werden müssen, die Mitführung zahlreicher Schaffner.

Bei den Fernbahnen ist die Geschwindigkeit der Züge, abgesehen von wenigen Ausnahmen, eine recht mäßige und die Unpünktlichkeit eine auffallend große. Auch sind die gewöhnlichen Personenwagen unbehaglich, weil 62 Reisende in einem großen Raum auf engen Bänken ohne ausreichend hohe Lehnen sitzen müssen. Die Pullman-Wagen, in denen recht hohe Zuschläge erhoben werden, sind zwar besser, aber auch hier führt der Aufenthalt vieler Reisenden in einem Raum zu gegenseitigen Störungen. Zahl und Einrichtung der Aborte und Waschräume steht in den gewöhnlichen Wagen unseren deutschen Einrichtungen weit nach und ist auch in den Pullman-Wagen kaum vollkommener, als in unseren D-Zügen. Das Fahrkartenwesen und die Fahrkartenkontrolle sind umständlich.

Im Betriebe ist die in Deutschland übliche scharfe Überwachung des Dienstes durch die Stationsbeamten zu vermissen, und die Durchbildung der Bahnhöfe, besonders auch der Rangierbahnhöfe, ließ bisher recht viel zu wünschen übrig. Neuerdings bemühen sich die Amerikaner aber in dieser Hinsicht, deutschen Vorbildern zu folgen. Nach alledem wäre das hohe Selbstgefühl, das man bei vielen Amerikanern findet, bei uns Deutschen bezüglich der Verkehrsanlagen und Einrichtungen viel eher berechtigt, als jenseits des Ozeans.

Nach diesem mit lebhaftem Beifall aufgenommenen Vortrage führte noch Sanitätsrat Dr. Stephan aus Ilsenburg das Modell einer von ihm erfundenen selbsttätigen Eisenbahnwagenkupplung vor.

Rechtspflege.

— **Bei Eisenbahnunfällen hat der Geschädigte ein Verschulden seines Vertreters in gleichem Umfange wie eigenes Verschulden zu vertreten.** Beim Passieren eines unbewachten Eisenbahnübergangs bei Koberwitz war ein der Brauerei W. zu Breslau gehöriges Gespann vom Zuge erfaßt und beschädigt worden. Die Staatsbahnverwaltung hatte ihre Verpflichtung zum Ersatze des dadurch entstandenen Schadens der Brauerei gegenüber bestritten, weil der Gespannführer P. am betreffenden Abend, obwohl er sich in der Nähe eines Eisenbahnübergangs wußte, unvorsichtig und schuldhaft gehandelt habe, indem er eingestandenermaßen Mütze und Mantelkragen über die Ohren zog und sich so tief unter den Plan seines Wagens zurücksetzte, daß ihm dieser das Gesichtsfeld rechts und links verdeckte. Die von der Brauerei erhobene Klage war vom Landgerichte als begründet anerkannt; das Oberlandesgericht Breslau aber hat in einem inzwischen rechtskräftig gewordenen Urteil vom 27. September d. J. den Anspruch abgewiesen, indem es ausführte, daß nach § 25 des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 die Eisenbahn bei einem von ihr verursachten Sachschaden zwar ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden schadenersatzpflichtig ist, daß sie sich aber dieser Haftung durch den Nachweis eines eigenen Verschuldens des Geschädigten entziehen kann. Nach dem jetzt geltenden Reichsrecht sei dieser Einredebeweis auch dann als geführt anzusehen, wenn die Eisenbahn nachweist, daß zwar nicht der Geschädigte selbst, wohl aber eine jener Personen, für deren Verschulden er nach §§ 254 und 278 B. G.-B. einzustehen hat, den Unfall durch ihr schuldhaftes Verhalten veranlaßt hat. Unzweifelhaft sei der § 278 B. G.-B. sowohl für vertragliches wie für außervertragsmäßiges Verschulden anwendbar. In diesem Sinne habe das Reichsgericht in einem in Band 55 S. 329 ff. seiner Entscheidungen abgedruckten Erkenntnis entschieden, und als ein Vertreter, für dessen Verschulden die Klägerin einzustehen habe, sei im vorliegenden Falle auch der als Bierkutscher zur Pflege des beschädigten Gespannes und Frachtwagens bestellte Kutscher P. zu betrachten (vergl. Rehbein, bürg. Recht II S. 62). P.s von ihm selbst eingeräumtes Verschulden gelte daher zivilrechtlich als das eigene Verschulden der Klägerin im Sinne des § 25 des Eisenbahngesetzes.

Das Urteil ist besonders auch deshalb bemerkenswert, weil bis zum Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs die Rechtsprechung des Reichsgerichts bei ähnlichen Fällen auf Grund der damals geltenden Gesetze zu gegenteiligen Ergebnissen gelangte.

— **Der Prozeß wegen des Geräusches der Berliner elektrischen Hochbahn**, den wir zuletzt in Nr 11 S. 167 Jahrg. 1904 d. Ztg. erwähnten, ist jetzt, nachdem der Kläger Prager seinerzeit gegen das Urteil des Kammergerichts vom 29. Januar 1904 Revision eingelegt hatte, zur Entscheidung des Reichsgerichts gelangt. Letzteres hat durch Erkenntnis vom 12. Oktober 1904 in Übereinstimmung mit der Vorentscheidung den Rechtsweg in dieser Sache für unzulässig erklärt und dabei folgendes ausgeführt: „Die Revision glaubt aus dem § 13 des Kleinbahngesetzes die Zulässigkeit des Rechtsweges herleiten zu können, wonach die Genehmigung unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter, der Ergänzung und Abänderung durch Feststellung des Bauplanes erfolgt. Sie mißversteht jedoch diese Bestimmung, die sich nur auf die erste Genehmigung des Unternehmens bezieht, die nach dem Inhalt des § 13 eine nur vorläufige Bedeutung hat. Dieser Genehmigung folgt das Planfeststellungsverfahren, und in diesem haben die Eigentümer der benachbarten Grundstücke die ihnen bei der ersten Genehmigung vorbehaltenen Rechte, die den Schutz ihres Eigentums zum Inhalt haben, nach § 17 daselbst geltend zu machen. Darüber, ob die geltend gemachten Rechte begründet sind, entscheidet die Verwaltungsbehörde durch Beschluß, und gegen diesen Beschluß ist der Rechtsweg nach § 52 daselbst nicht eröffnet. Die angemeldeten Rechte, die für begründet erachtet werden, berücksichtigt die beschließende Behörde nach § 18 daselbst; die zurückgewiesenen können nur in der Form von Entschädigungsansprüchen vor die ordentlichen Gerichte gebracht werden. . . . . . Es steht durch die unstreitige Genehmigung der Betriebseröffnung fest, daß die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn unter Beobachtung aller gesetzlichen Bestimmungen erbaut worden ist und die landespolizeiliche Genehmigung gefunden hat. Die Anlage ist als Ganzes genehmigt; daher können auch Einzelheiten ohne landespolizeiliche Genehmigung selbst dann nicht geändert werden, wenn sie dem Bauplan nicht entsprechen sollten. Der mit den abgewiesenen Klageanträgen erstrebte Erfolg läßt sich nur durch teilweise Änderung der Bahnanlage erreichen. Eine solche kann nur im Verwaltungswege angeordnet werden. Demnach ist die Erhebung des Beweises über die Behauptung des Klägers, die erstrebte Änderung der Schienenbettung lasse sich ohne Störung des Betriebes ausführen, vom Berufungsrichter mit Recht nicht für geeignet erachtet worden, die Zulässigkeit des Rechtsweges darzutun. Beeinträchtigt der genehmigte Betrieb den Kläger wesentlich in der Benutzung seines Grundstücks, so ist der Kläger durch den staatshoheitlichen Akt der Genehmigung in der Ausübung der ihm nach §§ 906, 1004 B. G.-B. zustehenden Eigentumsbefugnisse beschränkt. Es steht ihm danach nur die Schadenersatzklage zu. Schadenersatz aber kann er mit Rücksicht darauf, daß die ihm durch die Genehmigung der Kleinbahn zugefügte Rechtsminderung der Enteignung gleichsteht, ohne Rücksicht auf ein Verschulden der Beklagten fordern."

Bücherschau.

— **Die Jungfraubahn.** Herausgegeben von Siegfried Herzog, Ingenieur. Mit 52 Abbildungen. Zürich, Verlag von Albert Raustein, vorm. Meyer und Zellers Verlag. 1904. Preis 2,40 ℳ.

Die Schrift ist ein erweiterter Sonderabdruck aus dem soeben erschienenen Werke des Verfassers: „Die elektrisch betriebenen Straßen-, Neben-, Berg- und Vollbahnen der Schweiz." Wie dieses, ist auch die Sonderausgabe ausschließlich auf die Beschreibung des technischen Teils der Unternehmung gerichtet. Wie es der Art einer rein beschreibenden, vom Standpunkt des Verfassers wesentlich den elektrischen Teil der Anlagen hervorkehrenden Darstellung entspricht, ist ferner auch auf die Erwägungen, welche zur Feststellung des Entwurfs in der hier vorliegenden besonderen Form geführt haben, nicht näher eingegangen. Auch über die an neuen Gesichtspunkten so überaus reiche Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte des Unternehmens, die bei der Bauausführung gemachten Erfahrungen und seine ferneren Aussichten ist im Rahmen dieser technischen Beschreibung nichts mitgeteilt. Im übrigen ist die Schrift reich an schaubildlichen und geometrischen Abbildungen, die die technische Beschaffenheit des Werkes vollauf klarstellen. Im übrigen ist zu verweisen auf die in Nr 100 S. 1559 Jahrg. 1904 d. Ztg. enthaltene Besprechung des Herzogschen Gesamtwerkes.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 3. Januar 1905 wird die neuerbaute Eisenbahnstrecke Wolfspfütz-Weißensand (Teilstrecke der künftigen Betriebslinie Lengenfeld-Mylau-Göltzschtalbrücke) für den öffentlichen Güterverkehr eröffnet. Der Betrieb erfolgt nach der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands. Über die Art des Güterverkehrs (Wagenladungen und Stückgutsendungen) in Wolfspfütz, der einzigen an der neuen Strecke gelegenen Ladestelle, geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft. (1)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

2. Eröffnung von Stationen.

Neustadt-Gogoliner Eisenbahn.

Mit dem 1. Januar 1905 wird der Haltepunkt Moschen zwischen Kujau und Lonschnik für den Personenverkehr eröffnet. Die Fahrpreise entsprechen der in der Fahrtrichtung nächstfolgenden Station.

Neustadt O/S. (2H&V)

Die Direktion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Die Eisenbahnstation Inowrazlaw erhält fortan die Bezeichnung „Hohensalza".

Bromberg, den 29. Dezember 1904. (3)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge neuerlicher Dammrutschung war der Gesamtverkehr in der Strecke Borszczow-Iwanie puste der Lokalbahnlinie Wygnanka-Iwanie puste vom 23. bis 27. Dezember l. J. eingestellt.

Wien, am 27. Dezember 1904. (4)

Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr im Monate November l. J. auf folgenden Linien unterbrochen, und zwar:

Bucuresci-Fetesci	vom 16/11.–21/11.,
Fetesci-Constanta	„ 16/11.–21/11.,
Ciulnita-Slobozia	„ 16/11.–23/11.,
Buzen-Braila	„ 16/11.–19/11.,
Braila-Barbosi	„ 16/11.–20/11.,
Faurei-Fetesci	„ 16/11.–20/11.,
Galati-Tecucin	„ 16/11.–20/11.,
Tecucin-Vaslui	„ 16/11.–20/11.,
Tecucin-Marasesci	„ 16/11.–20/11.,
Marasesci-Adjud	„ 16/11.–20/11.,
Adjud-T. Ocna	„ 17/11.–19/11.
und Galiti-Beresci	„ 17/11.–20/11.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Übereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir Vorstehendes zur allgemeinen Kenntnis.

Bukarest, den 27. Dezember 1904. (5)

5. Güterverkehr.

Der Verkehr auf den staatlichen Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz und Maltsch wird am 31. Dezember d. J. geschlossen. Die Wiedereröffnung wird s. Z. öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, im Dezember 1904. (6)

Königliche Eisenbahndirektion.

Der Verkehr auf der Wasserumschlagstelle Cosel (Oderhafen) ist für Kohlen geschlossen; für Krangüter wird derselbe erst mit Schluß der ersten Woche im Januar 1905 eingestellt. Rutschgüter werden auch während des Winters umgeladen.

Kattowitz, den 29. Dezbr. 1904. (7)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1905 wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 9 für Eisen und Stahl der Klasse I von Dortmund K. M. nach Friedrichshafen im Nachtrag VI zum Heft 3 der Abteilung E von 2,90 ℳ. in 2,98 ℳ. geändert.

Cöln, den 28. Dezember 1904. (8)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.

Teil II, Heft 1.

Die bisherigen Frachtsätze für Steinkohle nach den Wiener städtischen Elek-

trizitätswerken an der Erdbergerlände bleiben unter den bisherigen Bedingungen auch vom 1. Januar 1905 ab bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905 in Kraft.

Kattowitz, den 28. Dezember 1904. (9)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Gütertarif, nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif, norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.

Unter Bezugnahme auf das Ausschreiben vom 8. November 1904 in der Vereinszeitung Nr. 91 vom 19. XI. 1904 wird bekanntgegeben, daß am 1. Januar 1905 für die bayerischen Stationen Bad Steben, Blaichach, Dorfgütingen, Feuchtwangen, Köditz, Landsberg, Markt Oberdorf, Marxgrün, Milbertshofen, München-Giesing, München-Schwabing, Naila, Neuhof (Bayern), Nürnberg Nordbahnhof, Nürnberg Nordostbahnhof, Selbitz, Sonthofen, Stegenwaldhaus und Tirschenreuth anderweite, gegen seither teils gleiche, teils erhöhte Entfernungen zur Einführung gelangen. Die Stations- und ziffermäßig angegebenen Ausnahme - Frachtsätze, welche für einzelne der vorgenannten Stationen bis 1. Januar 1905 bestanden haben, bleiben auch nach diesem Termine bis auf weiteres in Kraft.

Näheren Aufschluß erteilen die beteiligten Stationen.

München, den 29. Dezember 1904. (10)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Um etwaige Zweifel zu beseitigen, wird mitgeteilt, daß unsere Bekanntmachung vom 15. v. M., betreffend die Aufhebung der in den Heften 1, 2 und 4—11 des Teils II A enthaltenen Ausnahmesätze nach und von Altmünsterol Grenze sich auf den Verkehr mit den Paris - Lyon - Mittelmeerbahnen und weiter bezieht.

Straßburg, den 28. Dezember 1904. (11)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr und Gruppen-Wechselverkehr I/II — Tarifheft II F —.

Der Übergang oberschlesischer Kohlensendungen nach den Stationen der Kleinbahn Finkenwalde - Neumark hat nur über die Übergangsstation Altdamm zu erfolgen.

Es werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 folgende Tarifänderungen und Ergänzungen vorgenommen:

1. In dem Nachtrag 4 zum oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlentarif wird auf Seite 66 unter VI lfd. Nr. 8 a in Spalte 3 „Stettin Hauptgüterbhf." gestrichen und
2. in dem Nachtrag 3 zu Tarifheft II F auf Seite 58 lfd. Nr. 20 in Spalte 6/7 (Bemerkungen) folgender Vermerk nachgetragen: „Für den Übergang oberschlesischer Kohlen kommt nur die Übergangsstation Altdamm in Frage."

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Stettin, den 30. Dezember 1904. (12)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 ab wird die im Nachtrag XII zum Tarifheft 1 für den süddeutschen Privatbahnverkehr enthaltene Bestimmung, wonach die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Freiweinheim der Selztalbahn für den Wasserumschlagsverkehr keine Gültigkeit haben, aufgehoben.

Mainz, den 28. Dezember 1904. (13)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Im preußisch-sächsisch-schweizerischen Güterverkehr tritt am 15. Februar 1905 der I. Nachtrag zum Gütertarif Teil II, 2. Heft vom 10. September 1904 in Kraft, durch welchen an Stelle der bisherigen anderweite, zum Teil erhöhte Frachtsätze für die Beförderung von frischen Birnen und Äpfeln nach Leipzig (Bayer., Dresdn., Eilenb., Magdeb. und Thür. Bhf.) eingeführt werden. Der Nachtrag ist von den nächsten Tagen an bei den erwähnten Güterabfertigungsstellen in Leipzig käuflich zu erlangen. Über die Höhe der neuen Frachtsätze erteilt jedoch schon jetzt unser Verkehrsbureau (Wiener Straße 4) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 2. Januar 1905. (14)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV.

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1905 ab werden im Übergangsverkehr von und nach der Lokalbahn Kahl-Schöllkrippen die Frachtsätze der Station Kahl für alle Sendungen Steinschrotten (Kleinschlag) um 3 ₰ für 100 kg gekürzt, die zu den Frachtsätzen des Spezialtarifs III oder der Ausnahmetarife 5 und 5 l in Kahl abgefertigt werden.

Frankfurt a/M., den 29. Dez. 1904. (15)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe.

Vom 10. Januar 1905 ab werden die Stationen Ostrowo und Trachenberg in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstationen einbezogen. Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 3. Januar 1905. (16)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III, Gruppenwechseltarife I/III und II/III sowie niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 1. Januar 1905 ab wird die Station Lehrte des Direktionsbezirks Hannover als Versandstation in die Eisenausnahmetarife 9, 9 s, S 5, S 5 s und S 5 t des Gruppentarifs III und der Gruppenwechseltarife I/III und II/III sowie in die Eisenausnahmetarife 9, 9 s, E, E 1 und E 2 des niederdeutschen Verbandsgütertarifs einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen auf Anfrage Auskunft.

Hannover, den 27. Dezember 1904. (17)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 2. Januar 1905 werden die Stationen Krüt und Odern der am gleichen Tage zur Eröffnung kommenden Linie Wesserling-Krüt in den direkten Güterverkehr mit Pfalz, Baden und dem Bezirk St. Johann-Saarbrücken einbezogen. Die Stationen sind für den vollen Güterverkehr eröffnet. Nur die Abfertigung von größeren Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung eine Stirnrampe erfordert, ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Frachtberechnung erteilen die Abfertigungsstellen.

Straßburg, den 28. Dezember 1904. (18)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 15. Januar 1905 wird eine Anzahl deutscher Stationen in den Ausnahmetarif 62 (Mineralöle, schwere, Petroleumpech) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist bei den beteiligten Verbandsverwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 30. Dezember 1904. (19)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Basel - Schopfheim liegende Station Brombach mit Beschränkung auf die Abfertigung von Eilstückgütern in die Tarifhefte 4, 7 und 8 des Verbandsgütertarifs einbezogen.

Nähere Auskunft über die Bildung der Frachtsätze erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1904. (20)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Der Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, die von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Ludwigshafen a. Rhein und Speyer Hafen und von da mittels der Bahn nach Stationen der Gr. badischen Staatseisenbahnen befördert werden, wird mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 mit den bisherigen Frachtsätzen in neuer Auflage ausgegeben. Die Frachtsätze von Ludwigshafen a. Rhein sind gleich jenen von Mannheim im Mannheimer Transittarif vom 20. Mai 1890 (Neuauflage vom 1. Juli 1904). Der neue Transittarif ist durch die Dienststellen und vom Verkehrsbureau kostenlos zu beziehen.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1904. (21)
Großh. Generaldirektion.

Expreßgutverkehr Main - Neckarbahn-badische Lokal- und Nebenbahnen.

Am 1. Januar 1905 kommt zu dem Tarif für den obengenannten Verkehr der Nachtrag IV zur Einführung. Er enthält die Aufnahme der Nebenbahn Biberach-Oberharmersbach. Das Nähere ist bei den beteiligten Verwaltungen, woselbst auch der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ erhältlich ist, zu erfahren.

Mainz, den 30. Dezember 1904. (22)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn kommen am 1. Februar 1905 neue Tarifhefte Nr. 5 (Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt und Station Cronberg der Cronberger Eisenbahn) und Nr. 19 (Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Cassel) zur Einführung. Die-

selben werden von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 80 ₰ für das erstere und 50 ₰ für das zweite abgegeben.

Straßburg, den 19. Dezember 1904. (23)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergischer Lokal - Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1905 an wird die Station Neresheim der Privatbahn Aalen-Neresheim-Ballmertshofen in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 27. Dezember 1904. (24)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband.

Am 5. Januar 1905 wird die Station Walhallastraße der bayerischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 5a für Steine des Spezialtarifs III im Verkehr mit den dem Ausnahmetarif angehörenden Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie mit Wilmersdorf-Friedenau und Kolberg aufgenommen. Die Ausnahmesätze, die sich gegenüber den Sätzen des Spezialtarifs III um 3 bis 4 ₰ niedriger stellen, sind bei den beteiligten Abfertigungsstellen und im hiesigen Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz zu erfahren.

Berlin, den 29. Dezember 1904. (25)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die im Gütertarifheft C für den Verkehr nach Basel Els.-lothr. Bahn und nach Basel = St. Johann bestehenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10a für Getreide zur Ausfuhr werden mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 auch auf den Verkehr nach Basel Bad. Bahn ausgedehnt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 28. Dez. 1904. (26)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 wird die Station Heiligenberg der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen in die Gütertarifhefte A 1 und B 1 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 28. Dez. 1904. (27)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Ab 16. Januar 1905 wird die Station Bettmannsäge im Verkehre mit Klattau in den Tarif einbezogen.

München, den 28. Dezember 1904. (28)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Kohlenausnahmetarif nach den Rheinhäfen zu Duisburg usw. vom 1. Juli 1904.

Am 10. Januar 1905 treten ermäßigte Frachtsätze von den Zechen Fürst Hardenberg und Minister Stein bei Eving in Kraft, welche nach allen drei Häfen von Zeche

	Fürst Hardenberg	Minister Stein
für 10 t .	24,10	23,90
„ 12,5 „ .	29,10	28,90
„ 15 „ .	34,10	33,90
„ 20 „ .	44,10	43,90

Mark betragen.

Essen, den 31. Dezember 1904. (29)
Königliche Einsenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Druckfehlerberichtigung.

In dem vom 1. Januar 1905 gültigen Nachtrage VIII zum obenbezeichneten Tarifhefte ist auf Seite 11 unter 17 (sonstige Berichtigungen) im zweiten Alinea die Schnittnummer II auf „IV" zu berichtigen.

Wien, am 29. Dezember 1904. T. A. B. Z. 27 449 ex 1904. (30)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Für Faßdauben aus Buchenholz der Pos. H 14—2 des Teils I für die Elbeumschlagsverkehre treten ab 1. Januar 1905 unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des Jahres 1905, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Bobrka-Chlebowice	165 ₰
„ Bolechow	165 „
„ Hadikfalva	184 „
„ Hatna	184 „
„ Hliboka	184 „
„ Kolomea	183 „
„ Komancza	165 „
„ Kroscienko . . .	165 „
„ Lawoczne	169 „
„ Lubience	165 „
„ Lupków	165 „
„ Neu-Lupków . . .	165 „
„ Olszanica	165 „
„ Potutory	183 „
„ Skole	165 „
„ Stryj	165 „
„ Synowodzkowyzne	165 „
„ Ustrzyki	165 „
„ Zloczów	165 „

Für den Verkehr nach Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich vorstehende Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg; für den Verkehr mit Dresden-Elbkai sind dieselben um 25 ₰ für 100 kg zu erhöhen.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 29. Dezember 1904. (31)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. April 1901.
Gestattung der Zusammenladung von Flaschenverschlüssen aus Holzstoffpappe mit Hohlglaswaren.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1905 ist auf Seite 117 des obbezeichneten Tarifes unter Ausnahmetarif Nr. X Serie 1 nach „in Lattenkisten" einzuschalten:

„Im Verkehre nach Bregenz transit, Buchs (Rheintal) transit, Lindau transit und St. Margrethen transit können mit den Sendungen Flaschenverschlüsse aus Holzstoffpappe (auch farbig oder bedruckt) in Kisten unter Anwendung der Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes zusammengeladen werden."

Wien, am 28. Dezember 1904. T. A. B. Zahl 27 832 ex 1904. (32)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Die bei den Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Breslau, Cöln und Frankfurt a/M. zur Einstellung gelangenden

Eisenbahnwagen zur Beförderung von Leichen und deren Begleitern

sind nunmehr dem Betrieb übergeben.

Anträge wegen Benutzung der Wagen sind zu richten:

a) in Berlin an die Gepäck-Abfertigungsstelle Anhalter Bahnhof,
b) in Breslau an die Eilgut-Abfertigungsstelle Hauptbahnhof,
c) in Cöln an die Gepäck-Abfertigungsstelle Hauptbahnhof,
d) in Frankfurt an die Eilgut-Abfertigungsstelle Hauptbahnhof.

An Gebühren werden erhoben:

1. die tarifmäßige Beförderungsgebühr für Leichen;
2. von jedem Begleiter außer der tarifmäßigen Fahrkarte eine Platzgebühr von 1 ℳ. für Entfernungen bis 150 km, von 2 ℳ. für Entfernungen von mehr als 150 km,
3. eine Wagenbenutzungsgebühr. Dieselbe beträgt:
   für die Beförderung einer Leiche 30 ₰ pro Kilometer,
   bei einer unter Zustimmung aller Beteiligten erfolgenden Beförderung weiterer Leichen für jede weitere Leiche 20 ₰ pro Kilometer, mindestens für jede Benutzung des Wagens 30 ℳ.;
4. die Leerlaufgebühr mit 21 ₰ pro Wagen und Kilometer für alle Strecken, die der Wagen in keiner Richtung besetzt durchläuft.

Deutsche Waggon-Leihanstalt
Aktiengesellschaft
Berlin W., Eichhornstr. 9. (33)

7. Verdingungen.

K. württembergische Staatseisenbahnen.
Lieferung von Kleineisenzeug.

Die Lieferung der nachstehend verzeichneten Materialien ist mit Lieferungstermin bis 31. März 1906 zu vergeben, und zwar:

Laschenbolzen, Schienennägel, Krampen, Laschen, Federringe, Schwellenschrauben, Klemmplatten, Spurplatten und Hakenschrauben.

Zeichnungen, Bedingungen und Sortenverzeichnis liegen bei der unterzeichneten Stelle zur Einsicht auf und werden auf Verlangen an lieferungslustige Werke gegen Einsendung von 1 ℳ. in bar (nicht in Briefmarken) abgegeben; in etwaigen hierauf bezüglichen Gesuchen

sind die Materialien, welche geliefert werden wollen, anzugeben.

Die Angebote sind verschlossen und mit der Aufschrift „Lieferung von Kleineisenzeug" versehen, spätestens bis 16. Januar 1905, vormittags 11 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen; anschließend hieran findet die Öffnung der Angebote statt.

Die Bewerber bleiben bis zum 13. Februar 1905 an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, 24. Dezember 1904. (34RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

Die Lieferung von 6100 qm Glas, 50 kg Schwämmen, 900 qm Haarfilz und 50 000 Bogen Schmirgelleinen soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 17. Januar 1905, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. Februar 1905. (35)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Zur Verdingung

der Lieferung von
1. 430 000 Stück Kohlenstiften für elektrische Beleuchtungsanlagen,
2. 3000 Stück weißen Glühlampen mit Edisonfassung,
3. 32 000 Stück Glühkörpern für Gasglühlichtbeleuchtung und
4. 2000 Stück Glühkörperträgern

ist Termin **am 25. Januar 1905, vormittags 11 Uhr**, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen sowie Angebotsvordrucke können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 20 ₰ zu Los 1, 15 ₰ zu Los 2 und 20 ₰ zu Los 3 und 4 in barem Gelde (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 25. Februar 1905.

Erfurt, den 24. Dezember 1904. (36)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zur Verdingung

der Lieferung von
1. 4 700 kg Bindfaden,
2. 1 600 „ Plombenschnur,
3. 6 700 „ Plomben,
4. 4 600 Stück Harzfackeln,
5. 22 000 „ Reiserbesen,
6. 66 000 „ Lampenzylindern,
7. 43 000 Schachteln Streichhölzer und
8. 1 500 kg Flockengraphit

ist **Termin auf den 20. Januar 1905, vormittags 11 Uhr**, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 35 ₰ für Angebot und Bedingungen zu Los 1—4 einschl. und 1,40 ℳ für Angebot, Bedingungen und Zeichnung zu Los 6 und je 20 ₰ für Angebot und Bedingungen zu Los 5, 7 und 8 in barem Gelde (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 20. Februar 1905.

Erfurt, den 24. Dezember 1904. (37)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 6200 kg Bindfaden, 1000 kg Plombenschnur, 23 000 m Zugleinen, 50 000 m Lampendochte, 22 000 Stück Harzfackeln und 10 000 kg Plomben für die unterzeichnete Direktion.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 1. Februar 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 1. März 1905.

Berlin, den 29. Dezember 1904. (38)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 138 000 kg gemahlener Kreide in 2 Losen, 2060 kg rotem Zinnober, 2360 kg roter Zinnoberimitation, 7200 kg Chromgrün, 10 600 kg hellem Ocker, 26 600 kg Goldocker, 4750 kg gebrannter Umbra, 19 500 kg ungebrannter Umbra in je einem Lose, 47 400 kg Caput mortuum in 2 Losen, 9400 kg Kienruß, 2250 kg Beinschwarz, 13 700 kg fertiger Spachtelfarbe, 6000 kg trockner Spachtelfarbe, 1050 kg hellem Chromgelb, 1100 kg dunklem Chromgelb, 1100 Brief Goldbronze, 350 Brief Silberbronze, 150 Brief Kupferbronze in je einem Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle a/S. und Magdeburg.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. Februar 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 31. Januar 1905 an die im Angebotbogen genannten Werkstätteninspektionen einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 4. März 1905.

Berlin, den 28. Dezember 1904. (39)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von **Betriebsinventarien** soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. **Die Anfertigung** und zwar der Werkzeuge hat nach Blatt 1, 2 und 10, der eisernen und hölzernen Geräte nach Blatt 3 und 10, der Laternen nach Blatt 4, 5, 6 und 16 d, der Ölkannen, Signalmittel und Blechbüchsen nach Blatt 7 und 8 und der Signalfahnen, Zugführer- und Patronentaschen nach Blatt 8 und 9 der Ausschreibungsunterlagen zu erfolgen. Die Ausschreibungsunterlagen werden von unserem Zentralbureau, Claassenstraße Nr. 12 hierselbst, gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ für Angebotbogen und Bedingungen und je 20 ₰ für jedes Blatt obengenannter, **unter genauer Angabe der Blattnummer** anzufordernden Zeichnungen an den Bewerber portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind unter Benutzung des Angebotbogens versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien" versehen bis zum 14. Januar 1905, vormittags 11 Uhr, an das genannte Bureau (Musterstücke aber an die Inventarien-Sammelstelle Breslau Odertor) portofrei einzureichen.

Breslau, den 24. Dezember 1904. (40)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Öffentlicher Verkauf im Submissionswege von altem Oberbaumaterial in 13 Losen. Zur Besichtigung bei der Oberbauwerkstätte in Utrecht vom 21. Dezember 1904 bis zum 24. Januar 1905 von 9 bis 12 Uhr (Sonn- und Feiertage ausgenommen).

Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage unentgeltlich zugesandt von der IV. Abteilung der Bahn und Bauten obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Angebote bis 24. Januar 1905, 2 Uhr, portofrei an die I. Abteilung des Zentraldienstes obengen. Gesellschaft in Utrecht.

Utrecht, den 17. Dezember 1904. (41)

Verkauf

alter Werkstattsmaterialien, Kupfer, Rotguß, Messing, Eisen, Stahl, Gummi usw., lagernd in den Hauptwerkstätten Lingen und Osnabrück und daselbst zu besichtigen.

Einsendung der Angebote bis 24. Januar 1905, nachmittags 6 Uhr. Eröffnung derselben am 25. Januar 1905, nachmittags 3½ Uhr. Zuschlagsfrist bis 15. Februar 1905.

Verkaufsbedingungen nebst Gebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau zu beziehen.

Münster, den 28. Dezember 1904. (42)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

9. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Oels i/Schles. stehen 41 Stück ausgemusterte Eisenbahn-Güterwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf alte Eisenbahnwagen" postfrei an uns hierselbst, Gartenstraße Nr 106, bis 17. Januar 1905, vormittags 10 Uhr, einzureichen. — Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am vorbezeichneten Tage, vormittags um 11½ Uhr, im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten sowie die Verkaufsbedingungen können von uns in unserem Verwaltungsgebäude, Gartenstraße Nr 106, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im Dezember 1904. (43)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 2. | 7. Januar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Stadt- und Vorortverkehr in Nordamerika.

Vom Direktor der Allgemeinen Deutschen Kleinbahngesellschaft Dräger in Berlin.

Im Anschluß an meine Mitteilungen über das Eisenbahn- und Verkehrswesen Nordamerikas im Leitaufsatz der Nummer 98 Jahrg. 1904 d. Ztg. lasse ich nun noch einige Bemerkungen über den Stadt- und Vorortverkehr folgen.

Um die Verhältnisse des Verkehrs in den Städten besser zu verstehen, muß man sich die örtliche Lage vor Augen führen. In allen amerikanischen Städten, von deren Verkehrsverhältnissen hier die Rede sein wird, ist die Geschäftsstadt von den Stadtteilen, die hauptsächlich als Wohnstätten dienen, scharf getrennt. Die alte Stadt ist die Arbeitsstadt, um die sich die Wohnviertel gebildet haben. Da alle Städte an Flüssen oder Seen liegen, ist die Ausdehnung nicht kreisförmig erfolgt, sondern oft nur in einer Richtung.

Man hat in keiner Stadt Wert darauf gelegt, die Fabriken und Werkstätten aus den Innenstadtteilen zu bringen. Alle industriellen Unternehmungen, soweit sie nicht jüngsten Datums sind, liegen in der Geschäfts-, d. h. Innenstadt. Es entsteht daher hier eine derartige Verdichtung von Personen- und Lastverkehr, daß unsere großstädtischen Verhältnisse kaum Vergleichspunkte geben. Der Straßenverkehr wird auch dadurch bedrängt, daß es Höfe in den Geschäftsteilen der Städte nicht gibt und so sich auch das gesamte Ent- und Beladegeschäft auf der Straße abspielt, die übrigens oft noch den Platz für alle möglichen anderen Dinge hergeben muß.

Die Lage der Städte bedingt es, daß der hauptsächlichste, der Massenpersonen-Verkehr, sich zu ganz bestimmten Zeiten in bestimmter Art regelmäßig abspielt und zwar morgens von den Wohnstätten zur Geschäftsstadt und abends in umgekehrter Richtung, während der Verkehr in den übrigen Tagesstunden sich meist im Vergleich hierzu in mäßigen Grenzen hält. Die Folge hiervon ist, daß alle städtischen Verkehrsunternehmungen einen sehr großen Betriebsmittelpark unterhalten müssen und großer Anlagen für die Krafterzeugung bedürfen.

Gemeinsam haben alle Städte, daß die Straßenbefestigung der Geschäftsstadt in einem geradezu schauderhaften Unterhaltungszustande ist. Fußtiefe Löcher, selbst in asphaltierten Straßen, sind nicht selten, und der Zustand gepflasterter Straßen spottet meist jeder Beschreibung. Ebenso verwahrlost ist die Straßenreinigung. Der Staub, Kohlenruß und Schmutz der amerikanischen Geschäftsstädte ist ebenso großartig, wie der Verkehr in ihnen. Ganz im Gegensatz hierzu sind Straßenunterhaltung und -reinigung in den Wohnstadtteilen, namentlich in den besseren Vierteln, ordentlich und gut. Man sieht es der Straße schon äußerlich an, ob in ihr Leute mit oder ohne Dollar wohnen.

Wie die Eisenbahnen, rentieren trotz des allgemein großen Verkehrs die wenigsten der städtischen Verkehrsunternehmungen. Auch in ihren Betrieben vermißt man die sparsame Wirtschaft. Kohlen kosten wenig und deshalb achtet man sie nicht. An Dichte des Fahrplanes, Nachtverkehr und in der Größe der Fahrzeuge leistet man übertriebenes. Selbst in Newyork fahren des Nachts die Straßenbahnen stundenlang mit ganz geringer Besetzung, ohne deshalb den Fahrplan einzuschränken. Auch die städtischen Verkehrsunternehmungen unterhalten ihre Anlagen nicht nach unserer Art. Das Ausbessern ist nicht beliebt, auch wegen der teuren Handarbeiterlöhne wohl oft nicht wirtschaftlich. Das beste Beispiel sind hierfür die Newyorker Pferdebahnwagen, die man, ohne an der Unterhaltung etwas zu tun, laufen läßt, so lange sie laufen. Handgroße Löcher in Seitenwänden und Fußböden, verbogene, halbabgerissene Schutzbleche, Regentraufen im Wagen sind häufig wiederkehrende Erscheinungen. Im schroffen Gegensatz zu solchen Verhältnissen stehen die neuen Verkehrsanlagen, die zeigen, daß man die Lösung der Verkehrsfrage heute von großen Gesichtspunkten anfaßt. Als Beispiele hierfür seien die Newyorker Brückenbauten über den East River, die zum größten Teil viergleisige Untergrundbahn Newyorks und die Tunnelbahnen Chicagos für den Güterverkehr genannt.

Großartig in bezug auf Konstruktion und von Ansehen schön sind die öffentlichen Brücken der neueren Zeit nicht nur

Newyorks, sondern im ganzen Lande. Man spart hier nicht und baut im Gegensatz zu den meisten anderen Verkehrsanlagen nach großem Stil und für die Zukunft. Geld scheint überhaupt für Verkehrsunternehmungen sowohl aus öffentlichen als aus Privatsäckeln leicht flüssig zu sein, und es gibt kaum ein derartiges Unternehmen, dessen Aktien und Bonds nicht, trotz vieler böser Erfahrungen, leicht an den Mann zu bringen wären. So leicht wie der Amerikaner sein Geld verdient, wagt er es auch wieder.

Das eigenartigste Städtebild gibt Newyork. Die Stadt liegt auf der im Westen vom Hudson River, im Osten vom East River, im Norden durch den Harlem River gebildeten Manhattan-Insel. Der südliche Stadtteil, bis hinauf zur 14. Straße, ist die Geschäfts- und Arbeitsstadt, in der sich das Leben derart zusammendrängt, daß man zu ihrer Unterbringung die 20 und mehr Stockwerk hohen Geschäftshäuser errichten mußte. Während der südliche Teil der alten Stadt von krummen, winkligen Straßen durchzogen wird, ist der nördliche Teil der Stadt in ziemlich regelmäßige Vierecke eingeteilt, deren Straßen, soweit sie in der Richtung von Süden nach Norden verlaufen, mit Avenue, soweit sie von Osten nach Westen verlaufen, mit Street bezeichnet werden. Sowohl die Streets, als auch mit einigen Ausnahmen die Avenues sind in dem regelmäßig bebauten Stadtteil nicht mit Namen, sondern mit Nummern benannt. Die Avenues zählen von Osten nach Westen, die Streets von Süden nach Norden. Die bedeutendsten Vorstädte sind westlich des Hudson River Hoboken mit den Landungshäfen der deutschen Dampferlinien und Jersey City, östlich des East River Brooklyn und die damit verbundenen Orte Williamsburgh, Long Island City usw.

Teil einer Brücke über den Niagarafluß.

An örtlichen Verkehrsmitteln sind, soweit es sich um den Verkehr zwischen Newyork und den genannten Vorstädten handelt, eine Unzahl großer Dampffähren bemerkenswert und vor allen Dingen die Newyork mit Brooklyn verbindende Brooklyn Bridge sowie die unmittelbar vor ihrer Fertigstellung stehende Williamsburgh Bridge. Außer diesen ist der Bau von noch zwei Brücken in ähnlichem Umfange in Angriff genommen worden.

In der Stadt Newyork selbst wird der Verkehr durch Straßenbahnen, Hochbahnen und die am 27. Oktober 1904 teilweise dem Betrieb übergebene Untergrundbahn, von deren Beschreibung hier abgesehen wird (sehr sachliche und ausführliche Abhandlungen darüber findet man in den amerikanischen Straßenbahnzeitungen, z. B. „Street Railway Journal"), vermittelt. Eine unwesentliche Rolle spielen Omnibus und Droschke. Die Straßenbahnen, soweit sie von Süden nach Norden gehen, sind alle elektrisch betrieben; diejenigen auf den von Osten nach Westen laufenden Straßen sind zum Teil elektrisch, zum kleineren Teil Pferdebahnen.

Die Hochbahnen durchziehen in je zwei östlichen und westlichen Straßen die Stadt von Süden nach Norden, sowohl im Süden als auch im Norden zusammenschließend. Sie laufen über die 2., 3., 6. und 9. Avenue. Die Hochbahnlinien sind zwei- und dreigleisig; teils liegen die Gleise nebeneinander über der Mitte der Straße, teils auseinandergezogen auf beiden Seiten der Straße. Der Bahnkörper ist in Eisenkonstruktion in einfachster Weise hergestellt. Auf senkrechten Blechträgern mit beiderseitig gleichlangen Auslegern ruhen Gitterträger, welche hölzerne Querschwellen tragen, auf denen die Schienen befestigt sind. Die Gleise sind nicht abgedeckt, nur neben oder zwischen den Gleisen ist ein Steg aus Bohlen hergestellt. Da, wo die Gleise auseinandergezogen sind, verbinden die Gleiskonstruktionen Gitterträger. Diese Bauart ist die denkbar einfachste, ohne daß man sie im entferntesten schön nennen könnte; im Gegenteil. Allerdings ist schließlich bei den in Frage kommenden Straßenbildern nicht viel zu verderben, aber die Anlage ist praktisch und billig. Wenn man damit die Weststrecke unserer Berliner Hochbahn vergleicht, so ist diese ungleich schöner, aber sie hat eben auch unendliches Geld gekostet, und es fragt sich noch, ob nicht ein bißchen mehr amerikanisch besser gewesen wäre.

Der Hauptverkehr auf den Hochbahnen, ebenso mehr oder weniger auf den Straßenbahnen ist ein stoßweiser. Zu gewissen Tagesstunden wird geradezu Erstaunliches in der Massenbeförderung geleistet und muß geleistet werden, denn der Amerikaner kennt Vorschriften über die Besetzung der Wagen nicht. Zu Zeiten des Hauptverkehrs ist die Menge der in einem Hochbahnwagen beförderten Personen derart, daß die Verhältnisse auf der Berliner Stadt- und Ringbahn an schönen Sonntagen noch als freundlich bezeichnet werden können. Nur eine Vorschrift kennt die Hochbahn: es dürfen nicht mehr Leute in den Wagen, als sitzen und stehen können, und es muß die Möglichkeit gegeben bleiben, die die Plattform abschließenden Türen zu handhaben. Die Betriebsmittel der Hochbahn sind ähnlich den unserigen, es gibt aber nur eine Wagenklasse. Auch Raucher- und Nichtraucherabteile kennt man nicht. Das Rauchen ist auf der Hochbahn verboten.

Die Haltestellen der Hochbahn fallen dem an deutsche Verhältnisse gewöhnten Beobachter am meisten auf. Die Bahnsteige sind geradezu erschreckend schmal. Etwa auf ein Drittel der Länge der meistens aus sechs Wagen bestehenden Züge ist in der Mitte des Stationshäuschens eine 2—3 m breite, in Höhe

der Wagenböden liegende hölzerne Plattform, an die sich rechts und links etwa ebensolange 1 m breite Stege anschließen. Die Haltestellen sind zum großen Teil mit zwei je rechts in der Fahrrichtung liegenden Bahnsteigen ausgebaut; einzelne haben Mittelbahnsteige, die dann auch nicht über 2 m breit sind. Die Stationshäuschen sind mit Brettern verkleidete Eisenfachwerkbauten. Vom Bahnsteig zur Straße führen drei Öffnungen. Die mittlere wird als Eingang benutzt, die beiden seitlichen als Ausgänge. Vor dem Eingang befindet sich ein Kassenschalter, an welchem die Fahrkarten gelöst werden, die der Fahrgast dann in einen Glaskasten wirft, den ein davorsitzender Beamter nach

Newyork: Hochbahnstrecke.

Bedürfnis leert. Die Ausgangsöffnungen sind durch Schiebegitter geschlossen. Nach Eintreffen eines Zuges öffnet der die Fahrkartenabgabe beaufsichtigende Beamte von seinem Platze aus beide Schiebetüren zugleich und der Fahrgast erlangt dann die Straße auf überdachten eisernen Treppen, welche direkt auf die Bürgersteige münden, aber auch nur gerade zwei nebeneinandergehenden Personen Raum geben.

Diese Stationen, welche über das Netz mit ziemlicher Regelmäßigkeit verteilt sind, bewältigen einen Verkehr von mehr als 250 000 000 Fahrgästen im Jahre, allerdings von Fahrgästen, welche dazu erzogen sind, ohne Anleitung sich schnell und zweckmäßig zu bewegen. So wird z. B. der mittlere Teil des Bahnsteiges von den einsteigenden Fahrgästen fast ausschließlich benutzt und die schmalen Steige nur von den aussteigenden Personen. Erleichtert wird diese Art der Verkehrsabwicklung dadurch, daß die Fahrgäste durch den ganzen Zug, über die Plattformen, sich frei bewegen können. Der äußere Betrieb wird von den Endstationen geregelt. Der Zugabstand, auf den meisten Linien in Zweiminuten-Zwischenräumen, wird durch Signale aufrecht erhalten. Stationsbeamte gibt es nicht. Die Züge werden von Schaffnern begleitet, deren jeder zwei Plattformtüren zu bedienen hat, was ohne jede Zeitversäumnis durch praktische Verschlüsse bequem ermöglicht wird. Das Abfahrtszeichen geben dem Motorführer die Schaffner durch Glockensignale von Wagen zu Wagen.

Die Wagen der elektrischen Straßenbahnen entbehren jeden Zierrats, man kann sie sogar nicht immer besonders reinlich nennen. Das liegt aber nicht zum wenigsten an den in den Straßen von Newyork herrschenden Reinlichkeits-, besser Unreinlichkeitsverhältnissen, auch daran, daß oft die Straßenbefestigung viel zu wünschen übrig läßt. Es gibt Hauptstraßen, deren Fahrdämme seitlich neben den überall in der Mitte liegenden Straßenbahngleisen asphaltiert, zwischen den Schienen gepflastert sind, während der Zwischenraum zwischen den Gleisen unbefestigt blieb.

Sowohl auf den Hochbahnen, als auf den Straßenbahnen geht, mit Ausnahme einiger Linien, der Betrieb Tag und Nacht. Bei beiden ist der einheitliche Fahrpreis 5 Cents mit einmaliger

Brooklyn: Blick von einer Hochbahnstation auf die Strecke.

Umsteigeberechtigung, in bezug auf welche die beiden hauptsächlich in Frage kommenden Gesellschaften, die Manhattan Railway Comp. und die Metropolitan Street Railway Comp., miteinander in Kartell stehen.

Auf den Straßenbahnen herrschen in der Hauptverkehrszeit in der Besetzung der Wagen unglaubliche Zustände. Im Wagen sitzen und stehen die Leute, wie die Heringe im Faß, zusammengedrängt, auf den Trittbrettern soviel, als Füße Platz haben. Selbst auf dem hinteren Puffer, ja von turnerisch Begabten wird sogar auf den Dächern Platz genommen. Dagegen darf die vordere Plattform auf den Linien des Broadway nicht besetzt werden.

Aus wie bescheidenen Anfängen die Verkehrsmittel der Stadt Newyork entstanden sind, sieht man heute noch an den be-

stehenden Pferdebahnlinien. Die Wagen sind in jeder Beziehung einfach scheußlich zu nennen, und der Kutscher, den nur ein an der Weste befindliches Schild als Beamten erkennen läßt, glänzt meist im fragwürdigsten Gewande. Überhaupt ist das Äußere des Personals für unser Auge nichts weniger wie lieblich. Einen Schaffner, der nicht einen schmutzigen oder zerrissenen Anzug, eine Mütze mit mehreren Löchern getragen hätte, habe ich nicht zu sehen bekommen. Das Fahrgeld steckt der Mann, je nachdem es ihm gut erscheint, in die Hosen-, Westen- oder Jackentasche. Die Umsteigekarten holt er ebenfalls aus einer Tasche seines fragwürdigen Gewandes. Eine Bescheinigung über den gezahlten Fahrpreis, einen Fahrschein oder ähnliches erhält man nicht, angeblich, weil bei dem großen Verkehr dem Schaffner zur Aushändigung die Zeit fehlen würde. Zu seiner Kontrolle muß er jedesmal die Zahlung des Fahrpreises auf einer allen Fahrgästen sichtbar angebrachten Zähluhr durch Ziehen an einer Schnur bescheinigen, eine Verrichtung, die mir nicht einfacher als die Fahrscheinverabfolgung dünkt und die in bezug auf die Kontrolle des Personals sehr viel weniger sicher wirkt. Selbst ein aufmerksamer Kontrolleur wird schwer feststellen können, ob der Schaffner, wenn er über fünf Fahrgelder quittiert, nicht sechs erhalten hat, und bei dem starken Verkehr und dem häufigen Wechsel der Fahrgäste kann der Schaffner mit Bestimmtheit Fahrgäste, die das Bezahlen nicht lieben, auch nicht ermitteln.

Alle elektrisch betriebenen Straßenbahnen in Newyork haben unterirdische Stromzuführung. Die Stromleitung liegt in einem in der Mitte der Gleise liegenden Schlitzkanal. Von den Gleisen ist nur zu bemerken, daß sie nicht immer in tadellosem Zustande sind. Trotzdem fahren die Wagen infolge vorzüglicher Federung ruhig und ohne Stoß. Teilweise sind die Straßenbahnwagen mit Schutzvorrichtungen — Weste und Fangmatratze — ausgerüstet, welch letztere mehr als 2 m vor der äußeren Plattform vorsteht; in der Straße aber, die den stärksten Verkehr hat, dem Broadway, fehlen diese Einrichtungen, sehr bezeichnend für den Wert, den man ihnen auch dort drüben beimißt. Auf einzelnen mit Pferden betriebenen Linien sieht man noch recht veraltete Gleisanlagen.

Im allgemeinen ist die Fahrgeschwindigkeit der Straßenbahnen wesentlich höher als bei uns. Es ist dies namentlich außerhalb der Geschäftsstadt schon deshalb möglich, weil dort der fast ausschließlich durch die Lastfuhrwerke gebildete Wagenverkehr ein ziemlich geringer ist. Von einem Equipagen- und Droschkenverkehr kann man nur in bestimmten Straßen, die von den Straßenbahnen nicht berührt werden, sprechen. Der Straßenbahnverkehr wickelt sich ohne äußerlich sichtbare Betriebsanordnungen ab. Nur an einzelnen Stellen, wo mehrere Linien zusammen abfahren oder sich kreuzen, stehen Wärter, welche durch Flaggenwinke den Verkehr regeln. Ab und zu greift auch der Policeman regelnd ein.

Was oben von dem geringen Umfange des Fuhrwerkverkehrs gesagt ist, gilt nicht für den südlichen Stadtteil. Hier ist vielmehr ein derartig dichter Verkehr von Lastfuhrwerken, daß man staunen muß, wie dieser sich in den engen, krummen, schlecht gepflasterten Straßen verhältnismäßig glatt abwickelt. Für den Verkehr erschwerend wirkt es, daß man auch in Newyork einen großen Teil von Geschäften auf der Straße erledigt. Weil es Höfe nicht gibt, geschieht das Be- und Entladen der Lastwagen ausschließlich auf der Straße. Dazu nehmen gerade in verkehrsreichen Straßen einen Teil der Bürgersteige Geschäftsleute aller Art in Anspruch. Die für die Bewältigung der Arbeiten an Neubauten bestimmten Maschinen werden einfach auf dem Fahrdamm aufgestellt, und nicht nur bewegliche fahrbare Lokomobilen, sondern auch auf Ziegelmauerwerk aufgelagerte Dampfkessel sieht man. Die Bürgersteige der Straßen sind fast durchgehends unterbaut. Fast jedes Geschäftshaus besitzt eine eigene Maschinenanlage zur Erzeugung elektrischer Kraft, Bewegung der Fahrstühle usw. Diese Maschinenräume liegen unter den Fußgängersteigen, und nicht selten steigt der Abdampf der Maschinen einfach in die Straße.

Wenn man über Newyorker Verkehrsverhältnisse spricht, muß man die Newyork mit seiner Schwesterstadt Brooklyn verbindenden Brücken besonders erwähnen. Die große, 1870 bis 1883 von dem deutschen Ingenieur Röbling erbaute, 1826 m lange Brooklynbrücke, eine der großartigsten Hängebrücken der Welt, ist so vielfach beschrieben, daß davon füglich hier abgesehen werden kann. Nachdem der Verkehr auf dieser Brücke geradezu lebensgefährlich geworden war, ging man an den Bau neuer Brücken, von denen die Williamsburghbrücke jetzt vollendet ist, während die 1901 in Angriff genommene Manhattan- und die Blackwells Islandbrücke noch nicht über die Pfeilerfundamente hinaus sind. Die großartige Anlage der

Newyork: Fußgängerrampe und -steig der Williamsburghbrücke.

Williamsburghbrücke mag aus folgender kurzen Schilderung ersehen werden. Die Brücke hat auf beiden Seiten eine Fahrstraße von etwa 6 m Breite. Daran schließen sich die Gleise der Straßenbahn, auf jeder Seite zwei. In der Mitte läuft eine zweigleisige Hochbahn. Die Brücke steigt von den Ufern bis zu ihrem Scheitelpunkt gleichmäßig an. Etwa 500 m hinter dem Scheitelpunkt läuft der im Scheitelpunkt etwa 5 m über der Fläche der Fahrwege liegende Promenadenweg bis auf etwa gleiche Höhe der Fahrbahnen, während die Hochbahn auf ihrer alten Höhe verbleibt. Die Brückenrampe ist an jeder Seite, bis zum Flußufer, etwa 700 m lang, teils Eisenkonstruktion, teils Anschüttung, mit seitlichen Stützmauern aus Granitquadern. Die Brücke hängt in vier Seilen, welche von den Türmen gestützt werden und in einem mächtigen Block von Granitmauerwerk verankert sind, auf dem sich Türme befinden, welche sowohl von der Fahrstraße, als vom Promenadenweg zugängliche Bedürfnisanstalten enthalten. Die Rampen werden zu Markthallen und ähnlichen Verkaufsständen ausgenutzt.

Daß man zu gleicher Zeit vier derartige Riesenbauwerke in Angriff nahm und nicht längst nach und nach die seit Jahren

überlastete Brooklynbrücke entlastete, ist kein Beweis für die Tüchtigkeit der städtischen Verwaltung. Erst mußten unzählige Unglücksfälle vorkommen, ehe man sich entschloß, dem Verkehrsbedürfnis zu entsprechen. Nun man aber so weit war, löste man allerdings diese Verkehrsfrage geradezu großartig.

Die Verkehrsverhältnisse anderer amerikanischer Städte sind natürlich einfacher als diejenigen Newyorks. Immerhin war auch hier manches Interessante zu sehen. Über die elektrischen Straßenbahnen mit oberirdischer Stromzuführung in Philadelphia ist besonderes nicht zu sagen. Nur fällt auch hier auf, daß den ganzen Tag über mit großen vierachsigen Wagen gefahren wird, welche nur zu gewissen Stunden des Tages voll

Straßenbahnbau in Philadelphia.

besetzt, dann oft überfüllt sind, aber einen großen Teil des Tages mit kaum 20 % Besetzung fahren. Die Kohle und somit die elektrische Kraft kostet eben nicht viel.

Beim Neubau einer Strecke in Philadelphia war die ausgiebige Benutzung des elektrischen Stromes der Oberleitung als Arbeitskraft zum Bau der Gleise zu sehen, z. B. zum Betriebe von Betonmischmaschinen, von Bohrmaschinen und zur Vernietung der Stöße. Auch in kleineren Städten, wie Altoona, fehlen elektrische Straßenbahnen nicht, wenn man auch anscheinend die Besitzer nicht zu beneiden braucht, denn der Verkehr steht in keinem Verhältnis zu den Betriebsaufwendungen. Bei den Straßenbahnen in Pittsburg wird die magnetische Bremse der Westinghouse-Gesellschaft im Betriebe neben der elektrischen Kurzschlußbremse verwendet zur größeren Sicherheit bei der Befahrung der oft in starken Gefällen liegenden Straßen. Die Lage der Stadt Pittsburg — der Geschäftsteil liegt in einem Talkessel, die Wohnungsviertel auf den Abhängen der anschließenden Hügel — hat noch ein anderes, auch z. B. in Cincinnati vorkommendes Verkehrsmittel geschaffen. Es sind dies Seilbahnen, große Plattformen, auf denen Personen und Fuhrwerke gehoben werden. Bemerkenswert ist an allen bisher besprochenen Straßenbahnen, daß man bei ihnen lediglich einzelfahrende Motorwagen sieht. Betrieb mit Anhängewagen kommt in den bisher genannten Städten nicht vor, ausgenommen in der Stadt Washington, nach europäischem Geschmack wohl die schönste der nordamerikanischen Städte. Neben einer gut eingerichteten Straßenbahn besteht in Washington ein Omnibusbetrieb, der erwähnenswert ist wegen der alten, schmutzigen Wagen.

Von besonderem Interesse war angesichts der Weltausstellung das Verkehrswesen der Stadt St. Louis. Es kommen für den Verkehr in St. Louis elektrische Straßenbahnen in Betracht, die im allgemeinen angenehm in bezug auf saubere und gute Haltung der Wagen auffallen. Anschließend an den städtischen Verkehr der Suburban Comp. gehen Linien dieser Gesellschaft als elektrische Überlandbahnen aus. Für die Bequemlichkeit der oberen Zehntausend ist durch die Haltung besonderer sogenannter Privat Cars, welche mit allem Luxus und allen Bequemlichkeiten ausgestattet sind, selbst Küche enthalten, gesorgt. Auf einigen Linien werden Wagen, bei denen der Eingang in der Mitte liegt, verwendet. Bei anderen sieht man ungewöhnliche Plattformen, die oft mehr als 20 Fahrgäste aufnehmen. Der Verkehr zwischen der Stadt und der Weltausstellung, welche vom Mittelpunkt der Stadt 12—14 km entfernt liegt, wird in der Hauptsache durch elektrische Straßenbahnen bewältigt und ist infolgedessen ein sehr langsamer. Der Weg zur Ausstellung aus der City erfordert reichlich 1 Stunde, ungerechnet kleine Betriebsstörungen, die nicht gerade selten vorkommen sollen. Auch Eisenbahngesellschaften, z. B. die Wabash Comp., haben einen Verkehr nach der Ausstellung eingerichtet, der aber in der Beförderungsart geradezu unwürdig und in der Beförderungsschnelligkeit kläglich zu nennen ist. Nach dem Fahrplan sollen zwar die Züge die Strecke in 20 Minuten durchfahren, ich kann aber leider aus eigener Erfahrung feststellen, daß sie dazu ohne ersichtliche Gründe nahezu eine Stunde brauchen. Die Beförderungsweise geschah in hierzu hergerichteten Wagen, die unseren für Militärtransporte hergerichteten gedeckten Güterwagen verzweifelt ähnlich sahen. Auch bei dem Verkehr nach und von der Weltausstellung war die Geduld und Genügsamkeit des amerikanischen Publikums in Sachen des Verkehrs zu bewundern.

Die Verkehrsmittel in Chicago, der Stadt von mehr als 2 Millionen Einwohner, sind mit Ausnahme der Hochbahnen die schlechtesten. Es gibt hier zu ebener Erde elektrische Straßenbahnen und Kabelbahnen. Namentlich letztere sind veraltet, vernachlässigt und heruntergewirtschaftet. Es kommt dies wohl hauptsächlich daher, daß die den Gesellschaften erteilten Konzessionen vor dem Ablaufen stehen; ehe die Frage weiterer Konzessionserteilung entschieden ist, tut niemand mehr, als unbedingt notwendig ist, um die Bahn so gerade im Laufen zu erhalten. Auch Unfertiges bleibt liegen, und man hilft sich, so gut es geht. So kann man sehen, daß bei elektrischem Betriebe wegen fehlender Oberleitung vor den Motorwagen Pferde gespannt werden, die ihn mühsam weiter schleppen, bis er wieder auf eine mit Oberleitung versehene Strecke gelangt. Manchmal dienen statt der Pferde auch die Züge der Kabelbahnen als Vorspann. Außer diesen Straßenbahnen vermitteln 3 Hochbahnnetze den Verkehr zwischen der Stadt und den Vororten im Süden, Norden und Nordwesten. Diese drei verschiedenartigen, auch verschiedenen Gesellschaften gehörigen Linien haben in der Stadt einen gemeinsamen Bahnkörper, auf dem die Züge infolgedessen in den Hauptverkehrs-

zeiten in unheimlicher Dichte fahren. Die Zusammenlauf- und Kreuzungsstellen liegen alle in einer Ebene, und der Betrieb wird in ihnen von Weichenstellwerken aus geregelt.

Außer diesen Bahnen ist man im Begriffe, einen neuen Verkehrsweg für die Frachtbeförderung zu schaffen, und baut zu diesem Zwecke ein etwa 30 km langes Netz unterirdischer Schmalspurbahnen aus. Die Bahn liegt in 2 m breiten, 2,2 m hohen Tunneln und verzweigt sich unterhalb der eigentlichen Geschäftsstadt. Die Tunnel liegen durchschnittlich 12 m unter der Straßenmitte. Für die einzelnen Verfrachter zweigen Tunnel ab, welche entweder in Rampen zur Oberfläche auslaufen oder an Aufzügen münden, die dann die Frachtbeförderung an die Oberfläche zu besorgen haben. Die Gleise sind teils für Zahnstangenbetrieb auf den Rampen, sonst für Adhäsion ausgebaut. Zum Betriebe dienen auf den Adhäsionsstrecken

Elektrische Lokomotive mit Güterwagen der Tunnelbahn in Chicago.

elektrische Lokomotiven mit Rollenstromabnehmern von den im Scheitel des Tunnelgewölbes liegenden, mit 250 Volt Spannung arbeitenden Stromzuführungsleitungen. Für die Zahnradbetriebe dienen besondere elektrische Lokomotiven. Die in der Mitte des Gleises liegende Zahnstange ist gleichzeitig Arbeitsleitung, das Zahnrad Stromabnehmer. Die eisernen Wagen haben 6 t Tragfähigkeit und sind, je nach Art des zu befördernden Gutes, als Plattform-, Kastenwagen usw. ausgebildet. Die Tunnelbahn schließt sowohl an den Hafen als auch an die Eisenbahn an.

Die Tunnel dienen neben ihrem Hauptzweck auch zur Aufnahme der Kabel der Automatic Electric Comp., welche das System der selbstverbindenden Fernsprecher auszubauen im Begriff ist. Zur Zeit soll sich dieses auf 10000 Anschlußnehmer ausdehnen. Ob man mit diesem System der Tunnelbahn das gewollte Ziel, den Frachtverkehr von der Straße unter die Straße zu bringen, erreichen wird, muß die Zukunft lehren. Es scheint sehr zweifelhaft, da die Anlagekosten sehr hohe werden. An und für sich sind die Kosten des Tunnelbaues hoch, dann muß aber auch für jeden Teilnehmer ein besonderer Anschlußtunnel geschaffen werden. Dies wird entweder die Anlagekosten zu ertragloser Höhe schrauben oder, wenn die Anschlußnehmer sie tragen sollen, diesen die Beteiligung oft unmöglich machen. Jedenfalls scheint dieser Weg, die Straße zu entlasten, wenn überhaupt, nur da gangbar, wo, wie in amerikanischen Städten, sich ein ungeheurer Frachtverkehr auf einen sehr kleinen Raum zusammendrängt. Für deutsche, namentlich Berliner Verhältnisse ist diese Lösung nicht anwendbar. In Chicago hat man dem Fuhrwerksverkehr in den teils schlecht, teils gar nicht befestigten Straßen der unteren Stadt dadurch zu helfen gesucht, daß man den Straßenbahnen die Verwendung von Schienen auferlegte, die das Befahren durch Fuhrwerke besonders begünstigen; es sind Vignolschienen mit verbreitertem Fuß und Steg.

Zum Schlusse sei noch der ausgedehnten elektrischen Straßen- und Überlandbahnen, denen das Wasser der Niagarafälle die elektrische Kraft liefert, Erwähnung getan.

Wenn hier von städtischen Verkehrsmitteln die Rede ist, so darf man eines nicht vergessen: den Fahrstuhl, der in den himmelhohen Geschäftshäusern der Großstädte eine sehr wichtige Rolle spielt. Hier sind uns die Amerikaner wieder einmal weit über. Nicht ein schneckenhaft emporschleichendes Etwas, wie die unserigen, sondern sausend schnell wie der Blitz wird da der Mensch eine stattliche Zahl von Metern in Sekunden gehoben. Oft gibt es in den großen Häusern sechs und mehr Fahrstühle nebeneinander: solche, die von Stockwerk zu Stockwerk, und solche, die nur zu bestimmten Stockwerken führen. Die Abfahrt in solchem „Expreßelevator" erweckt selbst bei seefesten Menschen aufrührerische innere Gefühle. Eine wie große Bedeutung auch dieses Innenverkehrsmittel hat, ersieht man daraus, daß in Newyork Millionen Menschen sich dessen täglich bedienen. Eine Treppe zu steigen, wäre der Hast und Eile des amerikanischen Geschäftslebens nicht entsprechend.

Ich schließe die flüchtigen Betrachtungen mit dem Wunsche, daß sie zum Studium amerikanischer Verhältnisse anregen möchten. Wir können jedenfalls des Interessanten viel finden, und wenn wir das Beste nehmen und durch den Vergleich das Gute im eigenen Lande würdigen lernen, werden wir das Studium mit doppeltem Vorteil betreiben.

Über die Stückgutbeförderung.

In dem Aufsatz über „die Sicherheit im Verladedienst und das neue Abfertigungsverfahren" (Nr. 100 f. Jahrg. 1904 d. Ztg.) befinden sich Angaben und Vorschläge, die der Widerlegung bedürfen, damit sich nicht falsche Vorstellungen und Urteile über die bestehenden Beförderungsverhältnisse, namentlich in den der Praxis fernstehenden Kreisen, herausbilden und verbreiten. In dem Aufsatz wird zahlenmäßig nachzuweisen versucht, daß an gewissen Tagen die Zahl der fehlenden und überzähligen Güter seit 1901 erheblich gestiegen ist, und daraus der Schluß gezogen und die Behauptung aufgestellt, daß die gegenwärtigen Einrichtungen, namentlich aber die Beseitigung der Ladelisten, die Schuld an der fehlerhaften Verladung der Güter tragen. Dem muß, wenigstens soweit die preußisch-hessischen Staatsbahnen in Frage kommen, entschieden widersprochen werden. Zuzugeben ist, daß die Zahl der Fehlverladungen zugenommen hat, aber bei weitem nicht in dem Maße, wie aus den Zahlen

des Aufsatzes geschlossen werden könnte. Die Zunahme hat ihren Grund hauptsächlich in dem in letzter Zeit allmählich durchgeführten Akkordlohnverfahren, das, wie das neue Güterabfertigungsverfahren und überhaupt alle neuen Einrichtungen in einem großen Verkehrswesen, noch eine gewisse Zeit erfordern wird, ehe es völlig sicher und einwandfrei arbeitet. Ferner kommt für den ausgewählten Zähltag des letzten Jahres in Betracht, daß die Abwicklung des Herbstverkehrs, namentlich durch die Einstellung der Flußschiffahrt und die hierdurch verursachten Verkehrsstockungen, mit kaum zu bewältigenden Schwierigkeiten verbunden war und vereinzelte Verschleppungen von Gütern sich deshalb kaum verhüten ließen. Außerdem wurden früher die Differenzmeldungen nicht so pünktlich und in dem Umfange erstattet, wie sich dies nach Umgestaltung des Melde- und Beförderungswesens allmählich entwickelt hat. Namentlich wurden überzählige Güter vielfach erst sehr spät entdeckt und gemeldet, weil die Bodenrevisionen früher in weit längeren Pausen und in weniger gründlicher Weise erfolgten. Endlich war auch die Meldefrist früher länger, so daß sich ein ganz erheblicher Teil der Unregelmäßigkeiten inzwischen von selbst erledigte. Die in dem Aufsatz angeführten Zahlen können somit kein treffendes Bild für die allgemeine Zunahme der Fehlverladungen bieten, und daß die geschilderten Verhältnisse hier einen wesentlichen Einfluß ausgeübt haben, ergibt sich aus dem Vergleich anderer Tage. Beispielsweise betrug die Zahl der überzähligen Güter:

am 6/2. 01: 397,	am 13/3. 01: 476,	am 24/8. 01: 335	Stück
„ 5/2. 02: 358,	„ 15/3. 02: 237,	„ 23/8. 02: 368	„
„ 7/2. 03: 282,	„ 14/3. 03: 209,	„ 26/8. 03: 298	„
„ 6/2. 04: 431,	„ 16/3. 04: 392,	„ 24/8. 04: 501	„

Im Februar und August 1904 ist die Zahl der Meldungen sonach um 8,6 bezw. 49,6 % gegen 1901 gestiegen, im März 1904 dagegen um 17,6 % gegen 1901 gefallen. Die verhältnismäßig höhere Steigerung im August ist unzweifelhaft schon auf die teilweise Einstellung der Schiffahrt zurückzuführen. Dagegen beweist der Rückgang um 17,6 % im März, in welcher Zeit erfahrungsgemäß der Stückgüterverkehr bereits einen bedeutenden Aufschwung genommen hat, daß unter normalen Verhältnissen von einer erheblichen allgemeinen Zunahme der Unregelmäßigkeiten gar keine Rede sein kann. Auf wie schwachen Füßen überhaupt der ganze Zahlenaufbau in dem Aufsatz ruht, geht unter anderem auch daraus hervor, daß nach folgenden an zuständiger Stelle ermittelten Zahlen das Verhältnis der überzähligen zu den fehlenden Gütern noch nicht wie 1:5 ist, so daß den 1348 überzähligen Stücken nicht, wie in dem Aufsatz angeführt, 25 000, sondern nur etwa 6700 fehlende Stücke gegenüberstehen. Die Zahl der Fehl- und Überzähligmeldungen von 1901—1904 (das letzte Jahr konnte leider nur mit 3 Monaten Berücksichtigung finden) beträgt rund:

	fehlend	überzählig
1901	121 000	21 000
1902	104 000	21 000
1903	122 000	27 000
1904	32 000	8 000
	379 000	77 000 *)

Die vorstehenden Zahlen lassen überdies erkennen, daß die Zahl der Fehlmeldungen von 1901—1903 noch nicht einmal um 1 % gestiegen ist. Eine wesentliche Verschiebung der Verhältnisse für 1904 ist nach den obigen für 3 Monate festgestellten Zahlen nicht anzunehmen. Da aber die Zahl der Fehlmeldungen wegen der zu erwartenden Reklamationen der Empfänger eine weit sicherere Grundlage für die Beurteilung des Umfanges der Unregelmäßigkeiten bietet, so kann daraus nur geschlossen werden, daß die rechnungsmäßig stärkere Zunahme der Überzähligmeldungen von 1901—1903, wie schon vorher erwähnt, lediglich darauf zurückzuführen ist, daß in früheren Jahren bei den Bodenrevisionen nachlässiger verfahren und infolgedessen ein großer Teil der überzähligen Güter nicht rechtzeitig gemeldet wurde. Auch hieraus ergibt sich die Unsicherheit der Grundlagen, auf die sich der Verfasser des Aufsatzes stützt.

Der Verfasser glaubt nun alles Heil in der Wiedereinführung der bis auf vereinzelte Fälle als unzweckmäßig und teuer längst beseitigten Ladeliste zu finden, und versteigt sich sogar zu der sonderbaren Ansicht, daß nur ein Theoretiker die Verladung nach dem Frachtbrief für zweckmäßig halten könne, während der Praktiker die Ladeliste, mit der aber doch notwendigerweise eine Vermehrung des Schreibwerkes und damit wieder eine Erschwerung des ganzen Abfertigungsgeschäftes verbunden ist, vorziehen müsse. Insoweit die Ladeliste zur Beschleunigung der Beförderung und Auslieferung der Güter beitragen kann, ist sie selbstverständlich beibehalten worden. Wenn beispielsweise die nächste Beförderungsgelegenheit für die bis gegen 8 Uhr abends aufgelieferten Güter zwischen 9 und 10 desselben Abends liegt, werden die Frachtbriefe sofort nach der Einlieferung auf eine Ladeliste übertragen und der Abfertigung zugestellt, damit die Verladung nach der Liste und die Fertigstellung der Begleitpapiere gleichzeitig erfolgen können. Dieselbe Einrichtung besteht auch zur Beschleunigung der Auslieferung für einzelne Orte, Züge oder Ladeabschnitte im Güterempfang. So werden für die in den frühen Morgenstunden, etwa von 2—5, eingehenden Frachten meistenteils Ladelisten angefertigt, damit bei Bereitstellung der Wagen sofort entladen, gleichzeitig aber auch die Bearbeitung der Begleitpapiere und um 7 Uhr vorm. bereits die Avisierung bezw. Bestätterung der Güter stattfinden kann. Wo es also die Pflege des Verkehrs erfordert, werden Ladelisten, allerdings in der einfachsten Form und ohne Kosten, geführt. Die Ausdehnung dieses Schreibwerkes auf das gesamte Ladegeschäft wäre aber nicht nur völlig zwecklos und überaus kostspielig, sondern, wie wiederholt beobachtet, auch ein Hindernis für die flotte Verkehrsabwicklung. Die sicherste und billigste Unterlage für die Verladung kann immer nur die Urschrift, also der Frachtbrief, sein. Abgesehen davon, daß die Übertragung der Frachtbriefe auf die Ladelisten einen ungewöhnlichen Aufwand an Arbeitskräften und Geld verursacht — in Berlin allein würden beispielsweise 130 Beamte und Hilfskräfte mit einem Kostenaufwand von etwa 155 000 ℳ für Gehälter, Löhne, Formulare usw. nötig sein —, so ist diese Arbeit, namentlich bei größeren Abfertigungsstellen, stets nur mit Drängen und Hasten ausführbar. Unter solchen Umständen sind aber zahlreiche Fehler, die zu Störungen im Ladegeschäft und Fehlverladungen führen, unvermeidlich. Damit wird die Ladeliste zu einer neuen Fehlerquelle. Man ruft also mit Mühe und Geld ein Übel hervor, das doch gerade vermieden werden soll. Aber auch im Hinblick auf die übrigen Einwände und selbst, wenn die wirtschaftliche Seite ganz außer Betracht gelassen wird, verdient die Verladung nach dem Frachtbrief, wie sich aus folgendem ergibt, doch immer den Vorzug.

Die in dem Aufsatz betonten Schwierigkeiten in dem Abstreichen der Frachtstücke auf den Frachtbriefen lassen sich bei zweckmäßiger Einrichtung, wie solche bereits vielfach besteht, ohne weiteres vermeiden. Die Frachtbriefe werden auf notenpultähnlichen Gestellen derart nebeneinander (mit Zwecken) angesteckt, daß der für die Verladung wesentliche Inhalt des Frachtbriefes (Zeichen, Verpackung, Inhalt, Gewicht usw.) sichtbar bleibt. Auf diese Weise ist das Auffinden und Abstreichen der einzelnen Frachtstücke noch bequemer und schneller möglich, als auf einer oder mehreren langen, je zwanzig oder noch mehr Nummern enthaltenden Ladelisten. Die nach diesem System verladenden Arbeiter haben sich zum großen Teil bereits so an die Einrichtung gewöhnt, daß sie von der Wiedereinführung der Ladeliste durchaus nichts mehr wissen wollen. Der in dem Aufsatz hervorgehobene Vorteil der Ladeliste, daß durch ihre Angaben die Ent- oder Belader ermittelt werden können, trifft für die Ver- und Entladung nach den Frachtbriefen ebenfalls zu, weil das Akkordlohnbuch sowohl die beteiligte Arbeiterkolonne, als die Nummer jedes be- und entladenen Wagen des Zuges und des Ladeabschnittes nachweist. Mittels des Akkord-

*) Von diesen Unregelmäßigkeiten haben rund 263 000 ihre Erledigung durch sich selbst gefunden.

lohn- und Wagenbezirkskontrollbuchs läßt sich auch der Aufenthalt jedes Wagens und der darin verladenen Güter feststellen. Wozu also noch mehr schreiben? Einen vollständigen Ausweis über die Verladung gibt übrigens die Ladeliste auch nicht, da die zahlreichen direkt in die Wagen gekarrten Güter — auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin sind dies beispielsweise täglich gegen 60 Wagen — darin nicht aufgenommen werden können. Bei Nachforschungen ist deshalb die Einforderung des Frachtbriefes nötig, aus dem erst die Wagennummer und das Annahmepersonal festgestellt werden können. Die eigentlichen Quellen des beklagten Mißstandes liegen lediglich in Fehlern bei der Annahme und in der Verkarrung der Güter in falsche Wagen. Was zunächst die Annahme betrifft, so wird ein großer Teil der Unregelmäßigkeiten durch mangelhafte Bezeichnung der Frachtstücke (Zeichen, Nummer, Bestimmungsstation mit genauer Bahnhofsbezeichnung) herbeigeführt. Hierbei kommt die Benutzung der Ladeliste überhaupt nicht in Frage. Die falsche Verkarrung wird bei Verwendung der Ladelisten viel weniger verhindert werden, als bei der Verladung nach Frachtbriefen, weil diese zum Teil von dem karrenden Arbeiter zugleich mit dem Gute in den Wagen gebracht werden müssen und deshalb vor Schließung des Wagens eine Nachprüfung der Papiere, in vielen Fällen auch ein Vergleichen der Frachtbriefe mit den Gütern leicht ausführbar ist. Für die in dem Aufsatz enthaltene Behauptung, daß „die Ladeliste mit einer tadellosen Sicherheit arbeitet und eine vollständig genaue Kontrolle des Personals bildet sowie bei der Verladung das einzige leicht aufzulegende Papier bildet, nach welchem die Güter verkarrt werden", wird sich danach wohl kaum aufrecht erhalten lassen, denn wenn ein Arbeiter zehn in 6—8 Wagen gehörige Frachtstücke zur Verladung auf der Karre hat und sie aus Unachtsamkeit, Bequemlichkeit oder anderen Gründen falsch in die Wagen verteilt, so ist es gleichgültig, ob der Lademeister oder Vorarbeiter die betreffenden Frachtpositionen auf einem Frachtbrief oder einer Ladeliste abgestrichen hat. Die Sicherung der Verladung wird also nicht durch Vermehrung des Schreibwerkes erreicht. Dies ist vielmehr nur durch die Verbesserung der Aufsicht bei der Annahme und dem Einkarren der Güter in die Wagen möglich. Daneben würde es allerdings von großem Nutzen sein, wenn das Interesse des Annahmepersonals für eine richtige und vollständige Bezeichnung der Güter durch Gewährung einer Prämie (als Zuschlag zum Akkordlohn), die aus den Signiergebühren bestritten werden könnte, fortgesetzt angeregt würde.

Nach Einführung des Akkordlohnverfahrens, das nicht nur zu großen wirtschaftlichen Erfolgen, sondern auch zu der wiederholt vergeblich angestrebten Beschleunigung des Güterbodendienstes geführt hat und deshalb unbedingt beibehalten werden muß, haben sich, wie bereits erwähnt, die Fehlverladungen allerdings etwas vermehrt, wenigstens an den Orten, an denen der eigenartigen Anlagen wegen oder aus anderen Gründen eine wirksame Aufsicht erschwert ist. Zu einem sehr großen Teil wird aber die Aufsicht auch dadurch erheblich beeinträchtigt, daß sie Personen übertragen ist, die zur Akkordgemeinschaft gehören und deshalb mehr Interesse an der schnellen als der sicheren Arbeit haben. Ein erfolgreiches Mittel zur Verbesserung der Verladung würde deshalb darin bestehen, daß die Aufsicht in ausreichendem Umfange durch geeignete Beamte oder Hilfskräfte geführt wird, die außerhalb der Akkordgemeinschaft stehen und deshalb kein Interesse an deren Gewinn, sondern als verantwortliche Ladebeamte nur die sorgfältige Behandlung sowie die zweckmäßige und richtige Verladung der Güter im Auge haben. Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen ist dem Vernehmen nach die Durchführung dieser Einrichtung bereits im Gange.

Die in dem Artikel weiter aufgestellte Behauptung, daß „das frühere mit Recht angeordnete Verfahren, die Begleitpapiere mit Personen- und Schnellzügen vorauszuschicken, gar keinen Wert mehr habe und vollständig unterbleiben könne, so lange die Entladung vom Frachtbriefe abhänge", ist ebenfalls vollständig verfehlt, denn ohne die Voraussendung der Papiere, die auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen im weitesten Umfange durchgeführt ist, würde die pünktliche Auslieferung der Güter unmöglich sein. Zwischen allen größeren und meist auch den mittleren Plätzen werden die Papiere vorausgeschickt um schon vor der Ankunft des Gutes die Nachprüfung der Frachtberechnung, die Ausfertigung der Avise und das sogen. Auszeichnen der Frachtbriefe nach Anschlüssen, Rollkarten usw. auszuführen. Damit sind die Arbeiten bis auf die Verrechnungskarten fertig, die Frachtbriefe stehen bei Ankunft der Güter für die Entladung zur Verfügung und die Avise können sofort abgesandt werden. Die Einrichtung erweist sich überall als überaus nützlich und unentbehrlich und trägt, wie aus den Ladeplänen der preußisch-hessischen Stationen ersichtlich ist, wesentlich zur Beschleunigung der Güterauslieferung bei.

Schließlich hat der Verfasser noch zur Ersparnis an Arbeit und Kosten empfohlen, aus dem Versandbuch alle diejenigen Angaben wegzulassen, die für die Ladeliste gemacht werden müssen, und diese Arbeit der Akkordgemeinschaft zu übertragen. Wenn schon dringend davon abgeraten werden muß, an einer so wichtigen Einrichtung wie dem neuen Abfertigungsverfahren schon wieder einschneidende Änderungen und zwar gerade zu einer Zeit, in der es auf den deutschen Eisenbahnen erst allgemein eingeführt werden soll, vorzunehmen, so beruht die vom Verfasser gezogene Schlußfolgerung, daß der Eisenbahnverwaltung die Kosten für dieses Schreibwerk erspart würden, weil es von den Akkordkolonnen mit bewirkt werde, auch wieder auf einem Irrtum. Denn, wenn durch eine Anzahl von in die Akkordgemeinschaft aufzunehmenden Schreibkräften der Verdienst des Einzelnen herabgedrückt wird, so würde die Eisenbahnverwaltung aus leicht erklärlichen Gründen genötigt sein, den Akkordsatz bald wieder so weit zu erhöhen, daß das Einkommen der Ladearbeiter nicht geschmälert wird.

Auf dem Gebiete des Verkehrswesens muß fortwährend auf neue Mittel zur Verbesserung gesonnen und zu Versuchen geschritten werden. Aus diesem Grunde sind auch Anregungen jederzeit willkommen. Daß aber die in dem Aufsatz enthaltenen Vorschläge zur Verbesserung des Verkehrs geeignet sein sollten, muß nach allen bisherigen praktischen Erfahrungen in Abrede gestellt werden.

Berlin, 29. Dezember 1904. Michalke.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verlängerung der Verträge über die Lieferung von Schienen, Eisenschwellen und Kleineisen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, zugleich als Chef des Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, hatte sich im vergangenen Jahre beim Abschlusse der Verträge mit dem Stahlwerksverband über die Lieferung von Schienen, Eisenschwellen und Kleineisen das Recht vorbehalten, bis zum Jahresschlusse 1904 die Verlängerung eines jeden dieser Verträge zunächst um ein Jahr auszusprechen. Von diesem Rechte hat er nun Gebrauch gemacht. Die genannten Verträge laufen sonach mit ihren bisherigen Preisen und Bedingungen zunächst um ein Jahr weiter, d. h. für die Bestellung des Materials bis zum 31. März 1906 und für die Lieferung bis Ende desselben Jahres. Dies gilt auch für den mit den Westfälischen Stahlwerken in Bochum abgeschlossenen Sondervertrag über die Lieferung von Schienen und Eisenschwellen.

— **Kohlenwagen mit selbsttätiger Mittelkupplung.** Dem Bezirk der Eisenbahndirektion zu St. Johann-Saarbrücken sind zu Probezwecken 30 Kohlenwagen mit selbsttätiger Mittelkupplung überwiesen worden. Sie sind mit vier verschiedenen Arten von Kupplungen versehen, deren Bedienung jedoch bei allen die gleiche ist. Zum Entkuppeln dient eine von beiden Wagenseiten aus zugängliche Vorrichtung. Zur Erprobung der Wagen werden zunächst zehn von ihnen zur Abfuhr von Dienstkohlen zwischen der Grube Dudweiler und der Station

Karthaus verwendet werden, und zwar hat ihre Beförderung in bestimmten Zügen in einem dreitägigen Kreislauf zu erfolgen. Während der ersten Tage werden diese Züge von solchen Beamten und Schlossern der Werkstätte Saarbrücken begleitet, die mit der Handhabung der neuen Kupplung vertraut sind, und diese haben hierbei das Rangier- und Zugpersonal, ferner die Wagenmeister und Revisionsschlosser sowie die Kohlenlader in Dudweiler und die betr. Beamten und Arbeiter in Karthaus über die Handhabung der Entkupplung zu belehren. Den Inspektionen sowie den beteiligten Dienststellen wird eine besondere Dienstanweisung über die Handhabung der neuen Kupplung zugestellt werden.

— **Über die Haffuferbahn**, deren Betriebsergebnisse seit ihrer vor etwa fünf Jahren erfolgten Eröffnung den Erwartungen nicht entsprochen haben, ist bei einer am 22. Dezember 1904 in Elbing stattgehabten Sitzung eine vorläufige Vereinbarung dahin getroffen worden, daß das gesamte für das Unternehmen aufgewendete Kapital von rund 4 660 000 *M.* in ein gleichberechtigtes Aktienkapital verwandelt werden soll. An der Sitzung nahmen dem „Berl. Akt." zufolge die Oberpräsidenten der Provinzen Ost- und Westpreußen und die Landeshauptleute von Königsberg und Danzig sowie verschiedene Vertreter der Staatsregierung teil. Für den Bau der 48 km langen Bahn hatte das ursprünglich auf 2 750 000 *M.* bemessene und von der Baufirma Lenz & Cie. zu Berlin im Verein mit den beteiligten Provinzen, den Kreisen Elbing und Braunsberg sowie der Stadt Elbing aufgebrachte Aktienkapital nicht zugereicht, und das Unternehmen hat daher mit einer Hypothekenschuld von 1 790 000 *M.* belastet werden müssen. Diese Schuld gedenkt man nun dadurch abzulösen, daß der preußische Staat — gleichwie das bei anderen Kleinbahnen geschehen ist — 40 % des Anlagekapitals in Aktien übernimmt. Hierzu ist die Staatsregierung nach den von ihren Vertretern abgegebenen Erklärungen geneigt unter der Voraussetzung, daß auch die beiden Provinzen sich an dem Unternehmen im gleichen Rahmen, wie es sonst bei Kleinbahnbauten üblich gewesen, beteiligen. Einstweilen stehen jedoch die Zustimmungserklärungen der Elbinger Stadt- und Kreisvertretungen noch aus.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 16. bis 31. Dezember 1904 in 13 Arbeitstagen 51 310 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 3947 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 58 085 und auf den Arbeitstag 4174 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Dezember 1904 auf den Arbeitstag 227 Wagen weniger und im ganzen 1225 Wagen oder 2,4 % mehr zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Verwaltungsbericht der württembergischen Verkehrsanstalten für das Etatsjahr 1903.** Der Staatsanzeiger für Württemberg bringt einen Auszug aus diesem soeben im Druck erschienenen Bericht, dem wir folgendes entnehmen:

E i s e n b a h n e n. Die Länge der vom Staat Württemberg gebauten und betriebenen Eisenbahnen beträgt 1925,41 km, wovon 329,37 km als Nebenbahnen betrieben werden und 430,43 km mit zwei Gleisen versehen sind. Im Berichtsjahr ist die 21,26 km lange Nebenbahnstrecke Geislingen - Wiesensteig eröffnet worden. Die Gesamtzahl der Stationen betrug am 31. März 1904 522 gegen 502 im Vorjahr.

An Betriebsmitteln waren vorhanden: 682 Lokomotiven (11 mehr als im Vorjahr), 13 Motorwagen (+ 2), 1447 Personenwagen (+ 53) und 9396 Gepäck- und Güterwagen (+ 5).

Es wurden geleistet:

von den Lokomotiven	27 409 099	Lokomotivkm
„ „ Motorwagen	402 758	„
„ „ eigenen Personenwagen	177 289 285	Achskm
„ „ Gepäck- und Güterwagen	354 507 416	„

Die Zahl der beförderten Personen berechnet sich auf 39 751 033 (+ 4 208 906 oder 11,84 %). Auf 1 km Betriebslänge wurden 391 139 Personen befördert (+ 20 999). Die Einnahmen aus dem Personenverkehr mit 20 221 918 *M.* haben die des Vorjahres um 911 299 *M.* oder 4,72 % überstiegen. Von dieser Mehreinnahme rühren 745 592 *M.* aus dem Binnenverkehr und 165 707 *M.* aus dem direkten und Durchgangsverkehr her.

Das Gewicht der beförderten Güter hat sich auf 9 257 796 t (+ 8,49 %) belaufen. Tonnenkilometer wurden zurückgelegt 784 018 544 oder 7,82 % mehr als im Vorjahr. Die Einnahmen aus dem Güterverkehr mit 35 765 701 *M.* haben die des Vorjahres um 2 496 923 *M.* oder 7,51 % überstiegen.

Die Gesamteinnahmen der Staatseisenbahnen aus dem Betrieb haben 62 279 743 *M.* betragen, gegen 58 575 794 *M.* im Verwaltungsjahr 1902. An Betriebsausgaben sind 42 837 636 *M.* erwachsen, gegen 41 642 682 *M.* im Vorjahr. Die wirklichen Einnahmen haben die Etatssätze für 1903 überstiegen beim Personen- und Gepäckverkehr um 231 239 *M.*, beim Güterverkehr um 2 265 701 *M.* und im ganzen um 2 629 743 *M.*, während sich bei den Ausgaben gegenüber dem Etat eine Ersparnis von 505 594 *M.* ergeben hat. Die e i g e n t l i c h e n B e t r i e b s a u s g a b e n berechnen sich auf **61,50 %** d e r B e t r i e b s e i n n a h m e n. Dieser Prozentsatz betrug 1902: 66,90, 1901: 69,18 und 1900: 63,84.

Als Reinertrag hat sich die Summe von 19 442 107 *M.* ergeben, wovon 16 300 000 *M.* zur laufenden Staatsverwaltung und 3 142 107 *M.* zum Eisenbahn-Reservefonds abgeliefert worden sind. Das Vermögen dieser Fonds betrug am 31. März 1904 4 269 945 *M.*

Auf 1 km Betriebslänge kommen:

Einnahmen aus dem	1903	1902
Personen- und Gepäckverkehr . .	11 048 *M.*	10 669 *M.*
Güterverkehr	18 576 „	17 472 „
Betriebsausgaben	20 016 „	19 444 „
Reinertrag	10 660 „	9 608 „

Das Gesamtanlagekapital der württembergischen Staatseisenbahnen betrug am 31. März 1904: 652 032 711 *M.* gegen 637 668 474 *M.* im Vorjahr und das Anlagekapital der im Betrieb befindlichen Bahnen im Jahresdurchschnitt 610 476 452 *M.* und hat sich durch den eigentlichen Betriebsüberschuß zu 3,34 % verzinst, gegenüber 3,03 % im Vorjahr.

Die eigentliche Eisenbahnschuld ist auf 1. April 1903 zu 460 584 887 *M.* und die zur Verzinsung der Eisenbahnschuld während des Rechnungsjahres 1903 erforderliche Summe zu 17 181 330 *M.* berechnet. Der Reinertrag der Staatseisenbahnen überstieg diesen Zinsenbedarf um 2 260 777 *M.*, während im Vorjahr von dem Zinsenbedarf 27 805 *M.* ungedeckt geblieben waren.

Durch den e r z i e l t e n B e t r i e b s ü b e r s c h u ß wird das n o c h z u v e r z i n s e n d e A n l a g e k a p i t a l zu 4,2 % (gegen 3,7 % im Vorjahr) v e r z i n s t, wenn ein Beitrag aus Betriebsüberschüssen zur Tilgung der Eisenbahnschuld nicht in Rechnung genommen wird.

W ü r t t e m b e r g i s c h e B o d e n s e e d a m p f s c h i f f f a h r t. Die Bodenseedampfschiffahrt wurde im Verwaltungsjahr betrieben mit 7 Dampfschiffen, 1 Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten und 2 Trajektkähnen, von welchen die Dampfschiffe 4001 Fahrten auf 170 666 km und die Trajektkähne 795 Fahrten auf 27 018 km ausgeführt haben. Es wurden befördert von und nach württembergischen Uferplätzen 338 473 Personen (33 818 mehr als im Vorjahr), 98 750 t Einzel- und Wagenladungsgüter (+ 3529 t), 10 012 Eisenbahnwagen (+ 1777).

Im Jahre 1903 betrugen bei der Bodenseedampfschiffahrt: die Gesamteinnahmen 394 694 *M.* (gegen 366 165 *M.* im Vorjahr), die Gesamtausgaben 353 269 *M.* (gegen 348 187 *M.*). Hiernach ergibt sich ein Reinertrag von 41 425 *M.* (gegen 17 978 *M.* im Vorjahr), 36 005 *M.* mehr als im Etat vorgesehen. Das Anlagekapital der Bodenseedampfschiffahrt ist berechnet zu 2 135 896 *M.*

— **Geh. Baurat a. D. Heinrich Claus** ist am 30. Dezember 1904 zu Cassel infolge eines Schlaganfalls verstorben. Wir teilen zunächst über seinen Lebenslauf nachstehendes mit. Heinrich Claus, geboren am 27. Januar 1835 in Hünfeld, unterzog sich nach Besuch des Gymnasiums in Fulda seinen technischen Studien auf der vormaligen polytechnischen Schule zu Cassel und der Königlichen Bauakademie zu Berlin; seiner Militärpflicht genügte er bei dem ehemaligen kurhessischen Artillerieregiment. Nachdem er 1867 das Baumeisterexamen bestanden, war er in Salmünster und Schlüchtern beim Bau der Bebra-Hanauer Eisenbahn beschäftigt. 1869 in den Dienst der Thüringischen Eisenbahn eingetreten, war er als Abteilungsbaumeister in Gera und Weißenfels tätig, bis er 1873 von der „Deutschen Eisenbahn-Baugesellschaft" als Leiter des Baues der Unstrutbahn Naumburg-Artern nach Naumburg a. S. berufen wurde. Der Bau dieser in den 80er Jahren vom Staate gebauten Bahn wurde jedoch damals wieder eingestellt, infolgedessen Claus in den Staatseisenbahndienst zurücktrat. Hier war er mehrere Jahre bei den Vorarbeiten für die umfangreichen Neubaulinien der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg und demnächst bei der Eisenbahnkommission bezw. dem Betriebsamt Schneidemühl beschäftigt. 1881 unter Ernennung zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, verblieb er in diesem als Hilfsarbeiter bis 1889, in welchem Jahre er zum Regierungs- und Baurat ernannt wurde. Nachdem er die Stelle eines Mitgliedes bei den Betriebsämtern in Kiel und Breslau (Breslau-Halbstadt) bekleidet, rückte er bei der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung im Jahre 1895 in die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion in Hannover ein, in welcher ihm ein betriebstechnisches Dezernat übertragen war. Schon im Jahre 1897 zwang ihn ein Herzleiden, in den Ruhestand überzutreten, den er in Cassel verlebte.

Der Verstorbene war ein tüchtiger Beamter und ein Mann von hoher allgemeiner Bildung und vielseitigen Interessen. Er beteiligte sich an gemeinnützigen Bestrebungen aller Art in Vereinen und Versammlungen und war ein fleißiger Mitarbeiter vieler Fachzeitschriften, insbesondere auch des Archivs für Eisenbahnwesen und in früheren Jahren der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. Seine besondere Begabung lag auf dem Gebiete der Sprachkenntnis. Er beherrschte fast alle lebenden Sprachen Europas, und gerade diese seltene Befähigung kam seinen literarischen Arbeiten in hohem Grade zugute. Seine liebenswürdige, bescheidene Persönlichkeit wird allen seinen Freunden und Amtsgenossen in dankbarer Erinnerung bleiben.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind folgende Personalveränderungen eingetreten: Dem Regierungs- und Baurat Thomsen, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Hannover, ist beim Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Baurat verliehen worden.

Versetzt sind: die Regierungs- und Bauräte Deufel, bisher in Berlin, unter Verleihung der Stelle eines Eisenbahndirektionsmitgliedes zur Eisenbahndirektion nach Hannover, Kloos, bisher in Cöln-Deutz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cassel, und Jeran, bisher in Schneidemühl, als Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 13 nach Berlin; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Pusch, bisher in Gelsenkirchen, unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 4 nach Essen a/R., Schnock, bisher in Essen a/R., nach Bochum als Vorstand der dort errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, Stahl, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Schneidemühl, und Genth, bisher in Essen a/R., als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 nach Osnabrück; die Eisenbahn-Bauinspektoren Brosius, bisher in Saarbrücken, als Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Cöln-Deutz, Nellessen, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Flensburg, Busse, bisher in Essen a/R., als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte nach Saarbrücken, und Otto Wolff, bisher in Dortmund, zur Eisenbahndirektion in Bromberg; der Eisenbahndirektor Wirtz, bisher in Königsberg i/Pr., zur Eisenbahndirektion in Posen; die Regierungsassessoren Boetticher, bisher in Cottbus, zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., Dr. Pitschke, bisher in Berlin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion nach Altena, Grospietsch, bisher in Elberfeld, zur Eisenbahndirektion in Bromberg, und Gerike, bisher in Cassel, zur Eisenbahndirektion in Elberfeld sowie der Großherzoglich hessische Regierungsassessor Böß, bisher in Altena, zur Eisenbahndirektion in Berlin.

Verliehen ist: die Stelle eines Eisenbahndirektionsmitgliedes dem Regierungs- und Baurat Estkowski in Cassel und dem Regierungsassessor Goldkuhle in Kattowitz; die Stelle eines Eisenbahn-Betriebsinspektionsvorstandes den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Riemann (Betriebsinspektion 1) in Nordhausen, Umlauff (Betriebsinspektion 2) in Schneidemühl, Richard Lemcke in Angerburg und Prelle (Betriebsinspektion 2) in Hagen.

Der Regierungsrat Reichart, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, ist zur Wahrnehmung der Geschäfte eines Referenten in das Ministerium der öffentlichen Arbeiten (Eisenbahnabteilungen) berufen und der Regierungsrat Dr. Schrader, Mitglied der Eisenbahndirektion in Berlin, von der Beschäftigung als Hilfsarbeiter bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten entbunden.

Ernannt sind: zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Eduard Senst in Altona sowie die Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufachs Gustav Klostermann in Gladbeck, Richard Fahl in Altona und Arnold Kuhnke in Danzig; zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor der Eisenbahnsekretär Alexander Seibel in Lyck unter Verleihung der Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Verkehrsinspektion daselbst; zum Eisenbahn-Hauptkassenrendanten bei der Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr der Eisenbahn-Hauptkassenkassierer, Rechnungsrat Heinrich Matthias; zu Regierungsbaumeistern die Regierungsbauführer Oskar Stübel aus Weißenburg i. Els., Wilhelm Kesselhut und Ernst Eggert aus Hannover (Eisenbahnbaufach); Kurt Fleck aus Berlin, Martin Cohn aus Breslau, Erich Rosenthal aus Beuthen O/Schl. und Friedrich Werner aus Stendal (Maschinenbaufach).

Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs v. Czarnowski der Eisenbahndirektion in Essen a. Ruhr und Schumann der Eisenbahndirektion in Berlin.

In den Ruhestand sind getreten: der Geheime Regierungsrat Ernst Schmidt, Mitglied der Eisenbahndirektion in Magdeburg, die Geheimen Bauräte Zickler, Mitglied der Eisenbahndirektion in Cassel, und Boie, Mitglied der Eisenbahndirektion in Hannover sowie der Baurat z. D. Neuschaefer in Thale a. Harz, zuletzt Mitglied des ehemaligen Eisenbahn-Betriebsamts Wiesbaden.

Dem Regierungsrat Wulff in Carlshof bei Tarnowitz, zuletzt Mitglied der Eisenbahndirektion in Breslau, ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Walter Oberländer infolge Ernennung zum Kaiserlichen Eisenbahn-Bauinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen aus dem preußischen Staatseisenbahndienste ausgeschieden. —

Im Bereich der badischen Staatseisenbahnverwaltung sind ernannt: der Oberbetriebsinspektor Christian Rebmann in Basel zum Regierungsrat, der Betriebsinspektor Emil Prall in Lauda zum Oberbetriebsinspektor und der Zentralinspektor, Maschineninspektor Friedrich Zimmermann bei der Generaldirektion zum Oberingenieur.

Österreich.

— **Die Steuerpflicht der Elbetalbahn.** Die Frage des Zeitpunktes des Eintritts der Steuerpflichtigkeit des Ergänzungsnetzes der Österreichischen Nordwestbahn (Elbetalbahn) ist bekanntlich streitig. Im Sinne der Konzessionsurkunde soll die Steuerfreiheit nach Ablauf von 30 Jahren nach Inbetriebsetzung der Bahn erlöschen. Es fragt sich nun, ob die 30jährige Steuerfreiheit von der Inbetriebsetzung der ersten Teilstrecke der Elbetalbahn, die am 4. Oktober 1873 erfolgte, für das ganze Netz zu rechnen sei, so daß die Steuerfreiheit am 4. Oktober 1903 für sämtliche Linien erlischt, oder ob die 30jährige Frist für jede einzelne Teilstrecke nach Maßgabe ihres Eröffnungstermins in Rechnung komme. Die Wiener Steueradministration hat seinerzeit entschieden, daß die Zeit der Steuerfreiheit für das gesamte Netz von der Inbetriebsetzung einer Teilstrecke an beginne, demnach am 4. Oktober 1903 erloschen sei. Gegen diese Entscheidung der ersten Instanz hat die Österreichische Nordwestbahn den Rekurs an die zweite Instanz, das ist die niederösterreichische Finanz-Landesdirektion, ergriffen. Diese hat nun, wie verlautet, den Rekurs abschlägig beschieden und die erstinstanzliche Entscheidung vollinhaltlich bestätigt. Die Nordwestbahn wird aller Voraussicht nach die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof überreichen, welcher in früheren ähnlichen Fällen entschieden hat, daß der Ablauf der Steuerfreiheit für die einzelnen Strecken nach Maßgabe des Zeitpunktes ihrer Eröffnung zu beurteilen sei.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Wie das Amtsblatt verlautbart, hat der Kaiser das vom niederösterreichischen Landtage beschlossene Gesetz betreffend die finanzielle Sicherstellung einer vollspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Wien bis an die Landesgrenze gegen Preßburg vollzogen.

— **Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn** beförderte auf ihren Linien im abgelaufenen Jahre 11 600 000 (+ 170 000) Personen und 14 870 000 (+ 200 000) t Güter. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr in der Höhe von 18 150 000 Kr. sind um 180 000 Kr., die Einnahmen aus dem Güterverkehr im Betrage von 71 300 000 Kr. um 1 780 000 Kr. höher als im Jahre 1903. Die Gesamteinnahme des Hauptbahnnetzes stellt sich unter Berücksichtigung der Richtigstellung, die für den Monat September eine Mehreinnahme von 294 839 Kr. ergeben hat, auf 89 450 185 Kr., d. i. um 1 962 885 Kr. höher als die endgültig ermittelten Einnahmen des Vorjahres betragen haben. Gegenüber den nur bis Ende September richtiggestellten vorläufig ermittelten Einnahmen des Vorjahres ergibt sich eine Steigerung um 3 144 498 Kronen.

— **Eisenbahndirektoren-Konferenz.** Mit 1. d. M. ist die Geschäftsführung der österreichischen und der gemeinschaftlichen Eisenbahndirektoren-Konferenz von der Generaldirektion der Südbahn an die Direktion der Österreichischen Nordwestbahn übergegangen.

— **Personalnachrichten.** Der mit dem Titel und Charakter eines Ministerialrates bekleidete Vorstand des technischen Lokalbahndepartements des Eisenbahnministeriums, Oberbaurat Gottsleben, wurde zum wirklichen Ministerialrat ernannt und der im Departement für Budget- und Finanzangelegenheiten tätige Regierungsrat Kaisler durch Verleihung des Titels und Charakters eines Hofrates ausgezeichnet. Ferner wurde der Vorstand des Departements für Personalangelegenheiten, Ministerialsekretär Graf Chorinski, zum Sektionsrat ernannt. Die Ministerialsekretäre Dr. v. Dobner und Dr. Gaber

wurden durch Verleihung des Titels und Charakters von Sektionsräten und der Baurat Rank durch Verleihung des Titels und Charakters eines Oberbaurates ausgezeichnet.

Ungarn.

— **Die Investitionen der Staatsbahnen im Jahre 1904.** Auf Grund des Investitionsgesetzes vom Jahre 1904 ist in diesem Jahre der Bau mehrerer neuer Linien eingeleitet und eifrig gefördert worden. Für den Ausbau der Eisenbahnlinie Nagyberezna-Landesgrenze einschließlich der Betriebsmittel und Ausrüstung wurden laut Gesetzartikel XIV vom Jahre 1904: 22 400 000 Kr. bewilligt, von welcher Summe auf die Jahre 1903/04: 15 400 000 Kr. entfallen. Auf der schwierigeren Bergbahnlinie (Sztavna-Landesgrenze, 27 km) wurden die Bauarbeiten im Herbst 1903 in Angriff genommen, während der Bau der Talbahnlinie Nagyberezna-Sztavna, 29 km, im Jahre 1904 begann. Für die Umgestaltung der Linie Csap-Ungvár in eine Hauptlinie zweiten Ranges wurden 2 500 000 Kr. unter der Bedingung bewilligt, daß die Umgestaltung in den Jahren 1904/05 durchgeführt sein muß. Die Baulänge der umzugestaltenden Linie beträgt 22,7 km. Auf ihr sind die Unterbau-, Oberbau- und Hochbauarbeiten im Jahre 1904 in Angriff genommen und so weit gefördert worden, daß die Umgestaltung in diesem Jahre beendet werden kann.

Auf der zu dem Székler Eisenbahnnetz gehörenden Teilstrecke Szászrégen-Déda wurde im Jahre 1904 ein Teil der Erdarbeiten hergestellt, das Material für die Oberbauten beschafft und die Ausführung der Gebäude in Angriff genommen. Die veranschlagten Kosten betragen 3 440 000 Kr., von welchem Betrage in den Jahren 1903/04: 2 260 000 Kr. zur Verfügung standen. Die Fertigstellung des Ausbaues der 26 km langen Teilstrecke ist in diesem Jahre zu erwarten.

Der Bau der 47,2 km langen Teilstrecke Gyertyószentmiklos-Mádéfalva wird in den Jahren 1905 bis 1907 durchgeführt werden. Vorgesehen sind für sämtliche Arbeiten 8 600 000 Kr. Die Trassierung der Hauptlinie Ersekujvár-Komárom und des Baues der Donaubrücke ist bereits durchgeführt, auch hat die administrative Begehung am 19. Oktober 1904 stattgefunden; die Probebohrungen und sonstigen Vorarbeiten sind bereits beendet. Für den Ausbau dieser Linie wurden 13 400 000 Kr. in das Gesetz eingestellt; die Beendigung des Baues ist für das Jahr 1908 in Aussicht genommen.

Für den Bau der Hauptlinie Baja-Báttaszék wurden im Jahre 1904: 300 000 Kr. bewilligt; der Betrag ist zu Trassierungen, Vorarbeiten und Probebohrungen verwendet worden. Die Baukosten dieser Eisenbahn einschließlich der Betriebsmittel und der entsprechenden Erweiterung der Endstationen wurden auf 8 000 000 Kr. festgestellt; der Bau ist innerhalb vier Jahren — vom Jahre 1904 angefangen — durchzuführen. Die administrative Begehung hat am 4. Juli 1904 stattgefunden, während die Ausschreibung des Baues zu Beginn dieses Jahres erfolgen wird.

Für die Legung eines zweiten Gleises auf der Staatsbahnlinie Galánta-Zsolna standen im Jahre 1904: 2 000 000 Kr. zur Verfügung. Die Kosten dieses zweiten Gleises einschließlich der Erweiterung der Zwischenstationen und entsprechender, in größerem Ausmaße vorzunehmender Ergänzungen der Stationen Lipótvár und Ujzsolna betragen 18 000 000 Kr. Mit der auf das Jahr 1904 fallenden ersten Rate von 2 000 000 Kr. wurde das zweite Gleis zwischen Lipótvár-Pystian in einer Länge von 18 km soweit fertiggestellt, daß es im Frühjahr dieses Jahres wird in Betrieb genommen werden können.

— **Projektiertes Lokalbahnnetz in Ungarn.** Die Ungarische Vizinalbahnen-Aktiengesellschaft in Budapest gedenkt von den ihr bewilligten 27 Vizinalbahnen im Laufe dieses Jahres mehrere auszuführen und läßt vorläufig die Pläne für eine größere Anzahl Strecken vorbereiten.

Übrige europäische Länder.

— **Die Kommissare der Verwaltungsüberwachung der französischen Eisenbahnen**, welche bisher in vier Klassen eingeteilt waren, werden nach einer neuen Verordnung künftig auf sechs Klassen verteilt sein. Ihre Besoldung steigt, abgesehen von dem Wohnungsgeldzuschuß, welcher ihnen vom Minister der öffentlichen Arbeiten bewilligt werden kann, von 2000 Fr. in der sechsten Klasse um je 400 Fr. auf 4000 Fr. in der ersten Klasse. Alle Kommissare müssen von der sechsten Klasse auf dienen und keiner kann in eine höhere Klasse befördert werden, bevor er nicht wenigstens drei Jahre Dienstzeit in der vorangehenden zählt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten bestimmt die jeweilige Zahl der Kommissare nach dem Maße der budgetmäßigen Mittel. Die Stellen von Inspektoren des „kommerziellen Betriebs der Eisenbahnen" können nach Wahl Kommissaren der dritten Klasse, welche in dieser wenigstens drei Dienstjahre haben, übertragen werden.

— **Die Seilbahn bei Bourboule (Département Puy de Dôme)** wird in Nr. 20 des „Génie Civil" in einem längeren Aufsatze beschrieben, dem die Schweiz. Bauztg. folgende Angaben entnimmt:! Die dem Touristenverkehr im Berglande der Auvergne dienende Bahn beginnt in 877 m Meereshöhe und hat eine Steigung von 253 m auf einer wagerechten Entfernung von 519 m zu überwinden, so daß also die durchschnittliche Steigung 40 % beträgt. Während aber diese Steigung an den Enden der Bahn sich auf 59, ja bis zu 62 % erhöht, ist sie auf der mittleren Strecke weit geringer. Dabei war das Berggelände, an dem die Bahn emporgeführt werden mußte, so unregelmäßig, daß bedeutende Erdarbeiten erforderlich gewesen wären, um eine Fahrbahn herzustellen, bei der das Kabel durch sein Eigengewicht auf den Führungsrollen aufgelegen hätte. Die großen Kosten, die durch die Herstellung einer solchen Fahrbahn nötig geworden wären, hat man durch folgende eigenartige Lösung vermieden. Die mit einer mittleren Sicherheitszahnstange versehene Fahrbahn — auf welcher die Schienen in 1,44 m Abstand angeordnet sind — ist in zwei gleiche Strecken geteilt, wobei die Achse des oberen Schienenstranges nicht in der Verlängerung des unteren liegt, sondern in einem Abstande von 3 m parallel zu jenem verschoben ist. Die beiden Wagen der Seilbahn sind an den Enden eines Kabels befestigt, das um eine am oberen Ende der Anlage angeordnete Tragrolle läuft; sie gehen gleichzeitig von den beiden Endstationen nach entgegengesetzter Richtung ab und gelangen zu einer in der Mitte des Weges gelegenen Zwischenstation, auf der die Fahrgäste die Wagen wechseln müssen, worauf letztere sich wieder in entgegengesetzten Richtungen zurückbewegen. Es läuft also jeder Wagen nur über die halbe Länge der Fahrbahn. Bei dieser Anordnung wurde es durch die Änderung des Neigungswinkels leicht ermöglicht, daß das Kabel auf beiden getrennten Strecken überall auf den Führungsrollen aufliegt, und der Nachteil, daß die Fahrgäste umsteigen müssen, wird als solcher kaum unangenehm empfunden, da die Zwischenstation einen schönen Aussichtspunkt bildet. Diese Ausführungsart der Bahn bietet ferner den Vorteil, daß die bei Seilbahnen sonst allgemein üblichen Ausweichschienen, die eine zweite Zahnstange bedingen und die Arbeit des Kabels vermehren, fortfallen. Die Wagen sind zur Aufnahme von je 40 Personen eingerichtet und werden durch Wasserballast bewegt, der den Wagen abwechselnd zugeführt wird. Das Wasser wird Gebirgsquellen entnommen und mittels Rohrleitungen zwei Behältern zugeführt, von denen sich der eine auf der oberen Station, der andere auf der Zwischenstation befindet.

— **Berninabahn.** Wie dem Staatsanzeiger für Württemberg aus Chur gemeldet wird, haben laut „Grigione Italiano" die Handelsbank in Mailand, die elektrische Gesellschaft Brusio und die Rhätische Bahn ein Abkommen betreffend Bau und Betrieb einer Bahn von Samaden über den Berninapaß und durch das Puschlavtal nach Tirano beschlossen. Die Bauzeit ist auf drei Jahre berechnet.

— **Italienische Eisenbahnfrage.** Die „Tribuna", das römische Organ der Regierung, bringt am 2. d. M. einen längeren Bericht über die Verhandlungen in der Eisenbahnfrage, in welchem sie die Regierung wegen der Verzögerung in der Lösung der Angelegenheit zu rechtfertigen und die unabwendbare Notwendigkeit des Staatsbahnbetriebes hervorzuheben versucht. Der Bericht läßt sich in folgende drei Hauptmomente zusammenfassen: 1. Die Regierung hält die von der Adriatica für den Rückkauf ihrer Stammlinien (etwas über 2000 km) gestellten Forderungen für unannehmbar und verzichtet darauf, den Rückkauf dem Parlamente vorzuschlagen. 2. Nachdem die Bahngesellschaften den Vorschlag der Regierung, die seit langen Jahren strittige Angelegenheit der Mitbeteiligung an der Begleichung des Fehlbetrags in den Pensionskassen einem außerordentlichen Schiedsgerichte zur Entscheidung zu unterbreiten, abgelehnt haben, wird die Regierung die Sache vor das ordentliche Schiedsrichterkollegium bringen. 3. Da diese schiedsrichterliche Behandlung längere Zeit beansprucht und somit bis zum 30. Juni nicht möglich sein wird, neue Betriebsverträge abzuschließen, muß die Regierung daran denken, den Betrieb der Bahnen zu übernehmen, mit Ausnahme der Stammlinien der Adriatica.

— **Eisenbahnverbindung Venedig - Bassano - Primolano-Tezze (Landesgrenze).** Die Stadt und Provinz Venedig haben die Konzession für den Bau und Betrieb der vorgenannten Linie erhalten, welche sich bei der Landesgrenze an die bereits seit

Jahren erbaute österreichische Valsuganabahn Trient-Tezze anschließen soll. Die Linie Venedig-Primolano-Tezze wurde bereits im Jahre 1854 zum Bau vorgeschlagen, aus strategischen Gründen aber damals der Linie Verona-Ala der Vorzug gegeben. Nun endlich nach so vielen Jahren wird den berechtigten Forderungen der beteiligten Bevölkerung und besonders der Stadt Venedig Folge gegeben. Die neue Linie hat eine Gesamtlänge von 72 km, soll sich in Mestre von der Linie Venedig-Verona abzweigen und nach einem ebenen Verlaufe von 33 km Castelfranco-Veneto erreichen, darauf den Fluß Musone überschreiten, dann noch weitere 17 km gleichfalls eben und geradlinig nach Bassano führen. Dort tritt sie in die Gebirgslandschaft. Die 32 km bis Primolano und von dort zur österreichischen Grenze bei Tezze erheischen bedeutende Kunstbauten und auch einen längeren Tunnel durch den Monte Cornone. Die Bahn verläuft in dieser Strecke meistens im malerischen Brentatale. Die Bahnentfernung zwischen Venedig und Trient wird über die neue Linie 158 km betragen, während die jetzt bestehende über Verona-Ala 210 km ausmacht. Allerdings darf nicht außer acht gelassen werden, daß die österreichische Valsuganababn nicht als internationale Verkehrslinie gebaut ist, sondern mehr die Natur einer Nebenbahn hat und deshalb infolge ihrer scharfen Krümmungen und bedeutenden Steigungen den Anforderungen eines großen Verkehres nicht in dem Maße gerecht werden kann, wie die Linie über Verona. Der Bau der neuen Linie ist an eine italienische Unternehmung übertragen.

— **Neue Bahn Varese-Luino.** Seit Frühjahr 1904 befindet sich die Teilstrecke Varese-Ghirla-Cunardo dieser elektrisch betriebenen Schmalspurbahn im öffentlichen Betriebe; nun wurde auch die Reststrecke Cunardo-Luino am Langen See (Lago Maggiore) dem Verkehre übergeben. Die neue Linie ist 27 km lang und durchquert den hübschen, hügeligen und sehr bevölkerten Landstrich zwischen dem Langen See und Varese.

— **Gürtelbahn um den Vesuv.** Am 27. Dezember 1904 fand in Anwesenheit eines Vertreters des Ministers der öffentlichen Arbeiten und der Behörden die feierliche Eröffnung des Betriebes der vollständig ausgebauten Gürtelbahn um den Vesuv statt. Von ihr ist bereits seit 1898 die Strecke Neapel-Ottajano, 24 km lang, im Betrieb, welche nun längs des Nord- und Ostabhanges des Vesuv über Poggiomarino bis Sarno weitergeführt ist. Längs des entgegengesetzten, nach dem Meere gerichteten Abhanges zweigt bei der Station Barre der Strecke Neapel-Ottajano eine Linie ab, welche sich mit der obengenannten in Poggiomarino vereint und so den Eisenbahnring um den Vesuv vervollständigt (mit den zwei Fortsetzungen von Barre nach Neapel und von Poggiomarino nach Sarno). Die Gesamtlänge der Gürtelbahn beträgt 70 km, von denen also 46 km neu eröffnet worden sind. Die Gürtelbahn ist schmalspurig mit 95 cm Spurweite; sie hat geringe Steigungen, gute Krümmungsverhältnisse mit langen, geradlinigen Strecken und zählt 14 Stationen und 7 Haltestellen. Von den Stationen sind außer den obengenannten besonders anzuführen: Portici, Torre del Greco, Torre Annunciata, Pompei und Valle di Pompei, alles Orte, welche den Fremden wegen ihrer Lage und der Baudenkmäler aus der Römerzeit wohlbekannt sind. Die Bahn hat Dampfbetrieb mit Ausnahme der Strecke Neapel-Valle di Pompei (27 km), auf welcher binnen kurzem der elektrische Betrieb mit Luftleitung und Gleichstrom zu 650 Volt eröffnet werden soll.

— **Westsizilianische Eisenbahn.** Der italienische Verkehrsminister hat der Verwaltung der Westsizilianischen Eisenbahngesellschaft eröffnet, daß er die Bahn vom 1. d. M. ab übernehme. Der Minister hat das Recht auf Übernahme durch den italienischen Staat anerkannt. Die Gesellschaft führt demzufolge seit 1. d. M. den Betrieb für Rechnung des Staates.

— **Eisenbahnunfälle auf den italienischen Bahnen.** Die italienische Mittelmeerbahn hatte in den letzten Tagen des Dezember zwei bedeutendere Unfälle zu verzeichnen; darunter war besonders schwer wegen seiner Folgen der Zusammenstoß bei C e p r a n o am 29. Dezember 1904, über den wir schon kurz in Nr. 1 S. 10 d. Ztg. berichtet haben. Der beschleunigte Personenzug 244 der zweigleisigen Linie Neapel-Rom hatte bedeutende Verspätung und mußte wegen Beschädigung der Luftbremse eines Wagens auf offener Strecke zwischen den Stationen Ceprano und Pofi halten; während das Zugpersonal mit der Instandsetzung der Bremse beschäftigt war und noch nicht den Zug von hinten gedeckt haben konnte, wurde der Zug vom darauffolgenden Personenzug 232 angefahren, welchen der diensthabende Beamte von Ceprano hatte abfahren lassen, ohne sich zu vergewissern, ob Zug 244 die Zwischenstrecke bis Posi bereits freigegeben; dieser Beamte wurde verhaftet, ebenso der Wärter, der die Einhaltung der Entfernung zwischen den beiden Zügen zu überwachen hatte, da der angefahrene Zug bereits früher seine Geschwindigkeit mäßigen mußte und so der vorgeschriebene Raumabstand zwischen den beiden Zügen nicht mehr vorhanden war. Die Folgen waren schwer. Die beiden letzten Wagen des angefahrenen Zuges wurden zertrümmert und darin etwa 60 Reisende (meistens Marinesoldaten) verwundet, darunter sechs schwer; Tote sind zum Glück nicht zu beklagen.

Am 31. Dezember 1904 ist in der Station B a t t i p a g l i a (Linie Neapel-Reggio-Calabria) der Eilzug auf die Mitte des dort verschiebenden gemischten Zuges 903 aufgefahren. Dadurch wurde ein großer Materialschaden verursacht und fünf Personen verwundet, darunter zwei schwer. Die Ursache dieses Unfalls ist dem Überfahren der Haltsignale in der stürmischen Nacht zuzuschreiben.

— **Russische Fahrplankonferenz.** Die Konferenz der Vertreter des Verkehrsdienstes der großen Eisenbahnen Rußlands (einschließlich der Sibirischen, der Transbaikal- und der Baikal-Umgehungsbahn, der Zentralasiatischen und der Ussuribahn), welche gegenwärtig, wie alljährlich, in St. Petersburg tagt, hat in diesem Jahre insofern eine größere Bedeutung für die Bahnen des russischen Eisenbannetzes, als diesmal neben der gewohnten Ausarbeitung des Sommerfahrplans auch noch der Plan zu einem ganz neuen Fahrplan für den Personen- und Warenverkehr ausgearbeitet werden soll. Die bisherigen Fahrpläne sind zum großen Teil veraltet und entsprechen auch nicht mehr der Anforderung der Zeit, weil sie bisher alljährlich nur in geringem Maße verändert, ergänzt und den unabweisbaren Forderungen der anschließenden Linien angepaßt worden sind. Aus dieser Flickarbeit ist dann im Laufe der Zeit ein Fahrplan entstanden, der lange nicht mehr genügt. Es kann daher begrüßt werden, daß jetzt nach längerer Zeit für das russische Eisenbahnnetz einmal wieder ganze Arbeit gemacht werden soll und damit Einheitlichkeit in den Fahrplan gebracht werden wird. Namentlich kann hieraus für den Güterverkehr vielleicht der Vorteil herausspringen, daß die Ruhepausen auf den Übergangsstationen abgekürzt werden und damit der außerordentlich schleppende Gang der Güterzüge eine Beschleunigung erfährt. Zu den Beratungen sind auch Vertreter der Militär- und Postverwaltung hinzugezogen worden.

— **Die russischen Sanitätszüge.** Von diesen Zügen entwirft der Berichterstatter der „Now. Wr.“ ein wenig erfreuliches Bild; er schreibt: „Die komfortabel und luxuriös eingerichteten Sanitätszüge reichen, obwohl es deren 20 gibt, nicht aus und sind im Betriebe unbequem, denn mit Rücksicht auf die Länge eines solchen Sanitätszuges ist es schwer, mit ihnen die Ausweichstellen zu durchfahren, und sodann vermögen sie nur 250, im Höchstfalle 300 Personen aufzunehmen. Was will diese kleine Zahl angesichts von 17 000 Verwundeten besagen! Man ist daher genötigt, Zuflucht zu gewöhnlichen Güterwagen, zu den sogenannten Tepluschki (d. h. Güterwagen, die innen mit Woilock verkleidet und mit einem Ofen ausgestattet sind), zu nehmen. Leider ist nur ein sehr kleiner Teil von diesen Wagen für den Transport Verwundeter eingerichtet; die meisten Verwundeten werden in den gewöhnlichen Güterwagen mit der Aufschrift ‚40 Menschen, 8 Pferde‘ befördert. An einem Tage dienen diese Wagen zur Beförderung der Intendanturfrachten, Holz und vielleicht auch Pferden, und schon am nächsten Tage werden sie, nachdem sie mit etwas Stroh und dürrem Kaoljan versehen worden sind, zum Verwundetentransport benutzt. Ein derartiger ‚Sanitätszug‘ ist imstande, etwa 1000 Verwundete fortzuschaffen. Die Speisung der Verwundeten findet auf besonderen, vorher bestimmten Stationen statt. Solcher Verpflegungspunkte gibt es aber nach den Angaben der ‚Nowoje Wremjä‘, der wir natürlich die Verantwortung für die Richtigkeit der Mitteilung voll überlassen müssen, auf der Strecke Mukden-Charbin nur zwei: auf den Stationen Huntschulin und Fansiatun. Die Entfernung zwischen diesen Punkten beträgt freilich nur 400 Werst (= 427 km), doch zum Zurücklegen dieser Strecke brauchen die Sanitätszüge vier bis fünf Tage. (! Die Regelmäßigkeit des Verkehrs ist seit langer Zeit infolge verschiedener Ursachen gestört; auf den Ausweichestellen, wo nicht einmal ein Stück Schwarzbrot zu haben ist, stehen die Sanitätszüge 8—12 Stunden und die Verwundeten müssen hungern. Ich habe persönlich, schreibt der Berichterstatter, die ein bis zwei Schwestern, welche die Verwundeten begleiten, Tränen über ihre Hilflosigkeit vergießen sehen, und selbst habe ich die abgehärmten und elenden Gestalten der Verwundeten gesehen, habe ihre Erzählungen angehört. Auf Grund des von ihnen vergossenen Blutes schreibe ich: öffentliche Hilfe im weitesten Umfang ist nötig; es ist notwendig, daß die Paradebeförderung in den luxuriösen Zügen aufhört. Es ist kein Wort zu verlieren — die Sanitätszüge sind schön, aber nur, um mit ihnen vor den Ausländern zu renommieren, denn nach jeder ernsten Schlacht tritt deren Unzulänglichkeit grell zutage.“

Soweit das russische Blatt, von dem man wohl annehmen sollte, daß es die traurigen Verhältnisse, unter denen die Ver-

wundeten leiden müssen, nicht in so entsetzlich grellen Farben schildern würde, wenn es nicht hoffte, durch das Bekanntwerden des Elends Besserung der Verhältnisse und Hilfe aus dem europäischen Rußland herbeischaffen zu können.

Fremde Weltteile.

— **Orenburg-Taschkenter Bahn.** In Erwartung der Eröffnung des Güterverkehrs auf dieser Bahn sind schon jetzt ziemlich erhebliche Gütermengen angemeldet worden. Taschkent verspricht 3 500 000 Pud Baumwolle aufzugeben, Kasalinsk 500 000 Pud Fische, Orenburg hat etwa 1000 Wagenladungen (750 000 Pud) Bauholz nach Mittelasien zu senden. Ferner sind zu erwarten 3 000 000 Pud an Manufakturwaren, Getreide und Salz (aus Ilezk). Kurz, schon die Hoffnung, daß der neue Schienenweg für den Verkehr eröffnet werden soll, belebt den Handel. Wie die Verhältnisse liegen, wird die Orenburg-Taschkenter Bahn aller Voraussicht nach bald ein sehr viel benutztes Verbindungsglied zwischen Rußland und Mittelasien bilden. Schon für die nächsten Monate hofft man auf 7—8 000 000 R. Einnahme. Bei einer kürzlich stattgefundenen Beratung der Ingenieure hinsichtlich der Eröffnung eines zeitweiligen Güterverkehrs auf der ganzen Linie der Bahn erwies es sich, daß das wesentlichste Hindernis darin liegt, daß die Bahn auf der Nordhälfte sehr starken Schneewehen ausgesetzt ist, die zu bekämpfen es an Mitteln und Kräften fehlt. Auf einer 500 Werst langen Strecke von Orenburg südwärts treten die Schneewehen in großartiger sibirischer Form auf und hemmen den Verkehr, wie es im vorigen Winter geschah, für Wochen. Alle bisher hergestellten Vorrichtungen zur Freilegung des Gleises vom Schnee haben sich hier nicht bewährt.

So stehen sich auf der einen Seite die Hoffnung auf eine baldige Eröffnung des Verkehrs auf der Bahn, auf der anderen Seite die Macht der Naturereignisse entgegen, die aber — falls sie wirklich nicht durch Kunstanlagen in ihren schlimmen Folgen unschädlich gemacht werden können — nicht nur jetzt, sondern überhaupt ein Hemmnis sein würden, das den Nutzen der Bahn außerordentlich in Frage stellen müßte. Es kann daher die vorstehende Mitteilung, die wir der St. Petersburger Zeitung entnommen haben, kaum in dem Umfange zutreffend sein; denn daß die Technik so hilflos den Schneewehen gegenüberstehen sollte, daß der Verkehr gleich auf Wochen nicht wieder hergestellt werden kann, ist doch sehr auffallend. Sieht man aber zunächst von dieser in Aussicht gestellten Störung in der Hoffnung, daß es nicht gar so schlimm werden wird, ab, so kann die Bahn von sehr großem Einfluß auf den Handelsverkehr werden.

— **Syrische Eisenbahn.** Einer Meldung der Frankf. Ztg. aus Konstantinopel zufolge hat die Pforte der Syrischen Eisenbahngesellschaft, welche die Strecke Damaskus-Mezerib infolge der parallel gelegten Mekkabahn erst an die Türkei verkaufen wollte, aber durch die französische Regierung am Verkauf gehindert wurde, eine Entschädigung vorgeschlagen. Die Pforte erkennt an, daß die Interessen der Damaskus-Mezeribbahn durch die Mekkabahn geschädigt werden, und will der ersteren eine jährliche Entschädigung von 10 000 Pfund während der Dauer der Konzession zahlen. Die Syrische Eisenbahngesellschaft fordert jedoch 18 000 Pfund.

— **Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft.** Nachdem diese Gesellschaft der dabei beteiligten Firma Philipp Holzmann & Cie. in Frankfurt a/M. den Bau der Strecke Dar=es=Salaam-Mrogoro übertragen hat, ist eine seit Monatsfrist zusammengestellte Technikerabteilung am 27. Dezember 1904 abgereist. Bei ihrem Eintreffen in Daar=es=Salaam wird sofort mit dem Bau begonnen, da die Vorarbeiten soweit vorgeschritten und Material und Geräte zur Stelle sind. Während sich bei Mrogoro ausgedehnte Erz- und Glimmerlager befinden, für die sich unsere Elektrotechniker besonders interessieren, kommen für die Anfangsstrecke lediglich landwirtschaftliche Erzeugnisse als Ausfuhrgegenstände in Betracht. Die Eisenbahnfracht wird sich dabei etwa zehnmal billiger stellen als die bisherige Warenbeförderung durch Träger. Für die Heranschaffung der Güter zur Bahn wird die neugegründete Ostafrikanische Transportgesellschaft sorgen.

— **Zur Eisenbahndurchquerung von Südamerika.** Die chilenische Regierung hat bekanntlich die Konzessionsurkunde für die Vollendung der Eisenbahn durch das Andengebirge vor einiger Zeit unterzeichnet. Der Bau wird das letzte Glied der großen Kette von Eisenbahnstrecken bilden, die von Buenos=Aires am Atlantischen Ozean ziemlich genau westwärts durch Argentinien nach dem Gebirge der Cordilleren und jenseits dieser nach Valparaiso am Stillen Ozean führen. Der noch fehlende chilenische Anteil, der möglichst schnell hergestellt werden soll, beginnt bei Los=Andes, dem jetzigen Endpunkt der Eisenbahn von Valparaiso, und wird bis zur Gipfellinie der Anden führen, die gleichzeitig die Grenze gegen Argentinien bezeichnet. Der von der Regierung abgeschlossene Vertrag sieht eine Fertigstellung des Baues bis zum Ende des Jahres 1907 voraus, und in dieser Zeit soll demnach die Verbindung zwischen Buenos=Aires und Valparaiso vollendet sein, dies Riesenwerk, dessen Plan von den Brüdern Juan und Mateo Clark ausgegangen ist. Da das Gelingen der ganzen Unternehmung jetzt gesichert erscheint, dürfte es gerechtfertigt sein, auf die Geschichte seiner Entwicklung einen Rückblick zu werfen. Zuerst erhielten die Brüder Clark von der argentinischen Regierung die Konzession für eine Eisenbahn von Buenos=Aires über Villa de Mercedes und Mendoza bis zum Fuß des Gebirges. Diese Linie wurde Eigentum der argentinischen Republik, aber die Gebrüder Clark kauften sie zurück und verkauften sie dann weiter an die Gesellschaften, von denen sie heute verwaltet wird. Der erste Teil bis Mercedes gehört der Buenos=Aires- und Pacific-Eisenbahngesellschaft, das übrige der Buenos=Aires- und Valparaiso-Transandengesellschaft, die auch den Bau der letzten wenigen Meilen bis zur chilenischen Grenze übernommen hat. Argentinien ist hinsichtlich der Vollendung der großen Querbahn gegen Chile beträchtlich im Vorsprung. Erst nach dreijährigen Verhandlungen haben Volk und Regierung die Wichtigkeit der Unternehmung erkannt und sich dazu herbeigelassen, dem Erbauer eine Verzinsung von 5 % unter der Annahme einer Mindesteinnahme von etwa 30 000 000 ℳ auf 20 Jahre zu gewährleisten. (Nordd. Allg. Ztg.)

Rechtspflege.

— **Erlöschen des Anspruchs auf Entrichtung eines Frachtzuschlags.** Die Firma H. hatte in der preußischen Station D. eine Wagenladung Eisenstäbe im deklarierten Gewichte von 15 741 kg an die Firma S. in der bayerischen Station A. zur Aufgabe gebracht. Der Wagen besaß ein Ladegewicht von 10 000 kg und eine Tragfähigkeit von 10 500 kg, welche am Wagen angeschrieben waren. Unterwegs wurde die Sendung in der preußischen Station H. in einen anderen Wagen mit 15 750 kg Tragkraft umgeladen, weil der erstere Wagen während des Transportes eine Beschädigung, die aber nicht nachweislich die Folge der Überlastung war, erlitten hatte. Auf diesem letzteren Wagen kam die Sendung in A. an und wurde der Firma S. gegen Entrichtung der Fracht ohne Anstand ausgehändigt.

Als die Empfängerin S. wegen Versäumung der Lieferfrist, die eine Folge der unterwegs notwendig gewordenen Umladung war, bei der bayerischen Staatsbahn als der Empfangsbahn reklamierte, wurde diese gewahr, daß der erste Wagen bereits bei der Aufgabe überlastet gewesen war, und verlangte nachträglich vom Absender die Bezahlung des in § 53 Ziff. 6 der Deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung festgesetzten Frachtzuschlags im Betrage von 475,80 ℳ.

Da der Absender die Zahlung verweigerte, erhob die Empfangsbahn gegen ihn Klage, wurde aber sowohl von dem Landgerichte Dortmund mit Urteil vom 28. November 1903, als von dem Oberlandesgericht Hamm durch Urteil vom 11. Juli 1904 mit ihrer Klage abgewiesen.

Das Urteil des Oberlandesgerichts führt hierbei folgendes aus:

Zutreffend und in Übereinstimmung mit der Entscheidung des Reichsgerichts Bd. 47 S 37 hat das Landgericht dargelegt, daß der mit der Klage beanspruchte Frachtzuschlag wegen Überlastung eines der beklagten Firma von der preußischen Eisenbahnverwaltung gestellten Eisenbahnwagens nicht zu den im § 61 der Eisenbahn-Verkehrsordnung erwähnten Frachtgeldern gehört, vielmehr seiner rechtlichen Natur nach als Vertragsstrafe aufzufassen ist. Bezüglich ihrer bestimmt der § 341 Satz 3 des Bürgerlichen Gesetzbuchs, daß ein Gläubiger, der die Erfüllung eines Vertrages annimmt, die Strafe nur verlangen könne, wenn er sich das Recht dazu bei der Annahme vorbehält. Es kann nun allerdings nicht zweifelhaft sein, daß von der Notwendigkeit eines derartigen Vorbehalts nicht die Rede sein kann, wenn der Gläubiger trotz gehöriger Aufmerksamkeit von dem Bestehen des Rechts auf Zahlung der Vertragsstrafe oder vielmehr von der den Anspruch begründenden Tatsache keine Kenntnis haben konnte.

Diese Ausnahme trifft aber hier nicht zu. Denn die Vertragsstrafe wurde im vorliegenden Falle mit der Überlastung des gestellten Wagens und seiner Auflieferung bei der Versandstation D. fällig. Gläubiger war der preußische Fiskus. Dieser hat aber von dem Vorfall der Vertragsstrafe durch seine Beamten, deren Wissenschaft ihm selbst zuzurechnen ist, Kenntnis gehabt oder wenigstens haben müssen. Denn die Eisenbahnverwaltung übernimmt mit der Annahme des Frachtgutes die Verpflichtung, für die Sicherheit des Gutes während

des Transportes zu sorgen. Hierzu gehört in erster Linie die Prüfung, ob der beladene Wagen eine dem Frachtgute entsprechende Tragfähigkeit hat. Weil sie durch den Frachtvertrag zu dieser Prüfung verpflichtet wird, schließt die Unterlassung der Prüfung eine Vertragswidrigkeit in sich, weshalb, wenn sie die Überlastung übersehen hat, das Kennenmüssen der Kenntnis gleichsteht. Wenn den Leuten der beklagten Absenderin, wie die Eisenbahn anführt, nicht hätte entgehen dürfen, daß der Wagen überlastet war, weil an ihm das Tragfähigkeitsgewicht vermerkt war, so muß das Gleiche auch von den Beamten der Versandstation gelten. Die preußische Eisenbahnverwaltung hätte daher bei der Übergabe des Gutes und des Frachtbriefes an den folgenden Frachtführer (die bayerische Eisenbahnverwaltung) die Forderung auf Entrichtung der Vertragsstrafe in dem Frachtbriefe vermerken sollen. Da sie das schuldhafterweise nicht getan und somit die Empfangsbahn zur Einziehung des Frachtzuschlags bei der Ablieferung des Gutes nicht angewiesen hat, und da auch die Empfangsbahn bei der Ablieferung keinen Vorbehalt gemacht hat, ist der Anspruch auf Bezahlung der Vertragsstrafe erloschen.

Im übrigen würde auch ein dem Empfänger gegenüber bei der Auslieferung des Gutes gemachter Vorbehalt nur den Empfänger zur Nachzahlung verpflichten, da unstreitig nicht zugleich auch das in § 442 H.-G.-B. erwähnte Pfandrecht geltend gemacht wurde und daher der preußische Eisenbahnfiskus trotz des Vorbehaltes gegen seinen Vormann, den Absender (vergl. Staub, Komm. zum H.-G.-B. § 442 Anm. 3; Hahn, Komm. zu Art. 412 des alten H.-G.-B. S. 494), keinen Rückgriff mehr hätte.

Hat also der preußische Eisenbahnfiskus keinen Anspruch mehr, so kann auch die bayerische Eisenbahnverwaltung als Beauftragter des ersteren keine Ansprüche geltend machen.

Hiermit steht auch die Entscheidung des Reichsgerichts in Bd. 47 S. 37 nicht im Widerspruche, weil diese Entscheidung unter der Herrschaft des alten Handelsgesetzbuchs steht, welches die Empfangsbahn nur verpflichtete, die aus dem Frachtbriefe ersichtlichen Rechte der Vormänner zu wahren, und weil die Beamten der Eisenbahn in dem der Entscheidung des Reichsgerichts zugrunde gelegenen Falle trotz gehöriger Aufmerksamkeit von der den Verfall der Vertragsstrafe begründenden Tatsache keine Kenntnis erlangen konnten.

Soweit die oberlandesgerichtliche Entscheidung. Sie erscheint in mehrfacher Hinsicht bedenklich; wir behalten uns vor, auf sie ausführlich zurückzukommen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 5. Januar d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 11,245 km lange Strecke Morroschin-Mewe der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der zwischen den Stationen Kröben und Pempowo an der Bahnstrecke Lissa i/P.-Krotoschin gelegene Haltepunkt Klein=Wlostowo, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 2. Januar d. J. auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgut eröffnet worden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 102, Jahrg. 1904 — Inser.-Nr. 3359 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. Januar d. J. ist an der Strecke Bromberg-Schneidemühl — 8,3 km von Nakel und 3,5 km von Walden entfernt — der Personenhaltepunkt Anjela für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Sendungen dürfen nach Anjela nur frankiert, von Anjela nur unfrankiert, in allen Fällen ohne Nachnahme aufgeliefert werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 102, Jahrg. 1904 — Inser.-Nr. 3360 — d. Ztg.)

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. Saale. Die Bezeichnungen der nachstehend aufgeführten Stationen sind wie folgt geändert worden:

Halle a. d. Saale in Halle a. Saale,
Delitzsch b. Halle a. d. S. in Delitzsch b. Halle a. Saale,
Landsberg b. Halle a. d. Saale in Landsberg b. Halle a. Saale,
Roitzsch b. Halle a. d. Saale in Roitzsch b. Halle a. Saale,
Schlettau b. Halle in Schlettau b. Halle a. Saale.

Änderung von Stationsnamen.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Der Name der an der Linie Porican-Nimburg gelegenen Personenhaltestelle Nimburg=Elbevorstadt ist in Nimburg=Zálabi abgeändert worden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Die Haltestelle Ziegelei Ederer der Lokalbahn Polna=Stecken-Polna=Stadt wird fortan den Namen Ziegelei Polna führen.

Verzeichnis der Eisenbahnstationen mit gleichlautender oder ähnlicher Namensbezeichnung.

In diesem Verzeichnis ist insofern ein Druckfehler, als die Station Bekum=Stedum der Hildesheim-Peiner Kreis-Eisenbahngesellschaft mit einem „ck" aufgeführt ist. Da dies häufig zur Verschleppung von Gütern Anlaß gegeben hat, wird die handschriftliche Berichtigung dieses Verzeichnisses anheimgestellt.

Gemeinsame Abfertigungsvorschriften.

Zu den Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (Sonderabdruck der Anlage I des Übereinkommens zum Vereins-Betriebsreglement) ist der Nachtrag III erschienen und an diejenigen Verwaltungen, welche Exemplare des Sonderabdrucks der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften bezogen haben, zur Verteilung gelangt. Durch diesen Nachtrag werden die Nachträge I (Januar 1903) und II (September 1903) aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr I 460 vom 24. Dezember 1904 an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Änderung der * Anmerkung zu Ziffer 5 Abs. 1 der Beförderungsbedingungen (Abschnitt III der Fahrscheinverzeichnisse) (abgesandt am 28. Dezember 1904).

Nr. I 463 vom 24. Dezember 1904 an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Aufhebung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte (abgesandt am 28. Dezember 1904).

Nr. I 468 vom 31. Dezember 1904 an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Errichtung einer neuen Ausgabestelle in Bern (abgesandt am 3. Januar d. J.).

Nr. III 1033 vom 27. Dezember 1904 an alle Vereinsverwaltungen, betreffend den Übergang von Güterwagen von Vereinsbahnen auf anschließende vereinsfremde Bahnen (auch Kleinbahnen) und umgekehrt (abgesandt am 31. Dezember 1904).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen wurde der Gesamtverkehr auf unbestimmte Zeit eingestellt:

Auf der Kleinbahn Lupkow-Cisna am 28., auf der Lokalbahn Nowytarg Suchahora am 29. und auf der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymalow am 30. Dezember v. J.

Wien, am 2. Januar 1905. (44)

2. Güterverkehr.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung werden die Stationen der vollspurigen Nebenbahn

Biberach-Oberharmersbach in den Tiertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 2. Januar 1905. (45)
Großh. Generaldirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

An Stelle der durch die Bekanntmachung der Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen vom 8. November v. J. zum 1. Januar d. J. aufgehobenen Entfernungen für die Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen Bad Steben, Dorfgütingen, Feuchtwangen, Köditz, Markt Oberdorf, Milbertshofen, München-Schwabing, Naila, Nürnberg Nordbhf., Nürnberg Nordostbhf., Selbitz, Sonthofen, Stegenwaldhaus und Tirschenreuth treten am 15. Januar neue, zum größten Teil erhöhte Entfernungen in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft geben.

Auf die eintretenden Erhöhungen ist bereits durch die Bekanntmachung vom 8. November hingewiesen.

Unter teilweiser Abänderung der Bekanntmachung vom 8. November bleiben für den Magdeburg-Halle-bayerischen Verkehr:

a) die Entfernungen der oben genannten Stationen noch für die Zeit vom 1.—14. Januar d. J.,
b) die Entfernungen der Stationen Blaichach, Landsberg, Marxgrün, München-Giesing und Neuhof

unverändert in Kraft.

Magdeburg, den 4. Januar 1905. (46)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts
(nach den Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Beuel des Direktionsbezirks Cöln und Drewitz des Direktionsbezirks Magdeburg in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 4. Januar 1905. (47)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 D. II auf Seite 6 des Tarifnachtrages 2 gelten vom 1. Februar d. J. ab im Versand von Berndorf-Fabrik nach den deutschen Seehäfen zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen Kolonien auch für Blech, Draht, Hülsen, Plättchen und Stangen, sämtlich aus unedlen Metallen und deren Mischungen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief.

Altona, den 4. Januar 1905. (48)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zum direkten Tarif zwischen den französischen Nordsee- und Ärmelmeerhäfen und Basel vom 1. Juni 1903 wird am 1. Januar 1905 der 1. Nachtrag, enthaltend Änderungen und Ergänzungen, eingeführt und von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 20 ₰ abgegeben.

Straßburg, den 31. Dezember 1904. (49)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staatsbahn-Gütertarif Heft II D (Gruppentarif III), II J (Gruppenwechseltarif II/III) und II L (Gruppenwechseltarif III/IV).

Vom 10. Januar 1905 ab wird die Station Hemelingen des Direktionsbezirks Münster als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a für Gießereiroheisen der vorgenannten Tarife aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 30. Dezember 1904. (50)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1905 finden die in der Abteilung G des Gütertarifs vom 1. Juni 1902 für Basel Elsaß-Lothringen vorgesehenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 unter a für Getreide usw. auch auf Basel Badische Bahn Anwendung.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 31. Dezember 1904. (51)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verkehr.

Am 15. Januar 1905 treten Ausnahmefrachtsätze für Gießerei-Roheisen von Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn nach Station Hemelingen des Direktionsbezirks Münster i/W. in Kraft. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 30. Dezember 1904. (52)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Gießen-Bieber (Biebertalbahn)

Mit Gültigkeit vom 9. Januar 1905 ab wird im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Gießen-Bieber die Kürzung der Frachtsätze der Staatsbahnstationen Abendstern und Gießen um 2 ₰ für 100 kg auf solche Eisenerzsendungen ausgedehnt, welche nach dem besonders herausgegebenen Ausnahmetarife vom 1. Juni 1901 für die Beförderung von Eisenerz usw. im Verkehr nach Bleihütten- und Hochofenstationen abgefertigt werden.

Frankfurt a/M., den 29. Dez. 1904. (53)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-nordwestdeutsch-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Am 15. Januar 1905 erscheint im vorbezeichneten Kohlenverkehr der Nachtrag III, der außer Aufnahme verschiedener Empfangsstationen hauptsächlich neue Frachtsätze von Hillebrandschacht und Koksanstalt Orzegow sowie geänderte Frachtsätze von Emanuelsegen, Beatenglück-, Hoym-, Redengrube, Oheimgrube und Boerschächte enthält. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis 28. Februar 1905 einschließlich in Geltung.

Der Nachtrag ist zum Preise von 30 ₰ bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 30. Dezember 1904. (54)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1905 wird die Station Lörrach in den Ausnahmetarif 4 für Eisen und Stahl des Tarifhefts 8 des Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Pfalz) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1904. (55)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande treten am 10. Januar 1905 für Sendungen zwischen Weißkirchen b. Kratzau und Engenthal-Jeseny Frachtsätze der Stückgutklasse I von 110 Heller und der Stückgutklasse II von 89 Heller für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 5. Januar 1905. (56)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Am 15. Januar 1905 treten im obengenannten Tarifhefte für Scherben von Graphittiegeln bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief die nachbezeichneten Frachtsätze in Kraft:

Nach / Von	Gleiwitz	Kattowitz	Kunigundeweiche	Malapane	Ratibor
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				
Alt-Kladno (Buschtěhrader Eisenbahn) . .	148	154	154	139	144

Breslau, den 2. Januar 1905. (57)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif II und Gruppenwechseltarife I/II, II/III und II/IV.

Vom 10. Januar d. J. ab wird die Station Neugarten des Direktionsbezirks Hannover als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 S der vorgenannten Tarife einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 3. Januar 1905. (58)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppenwechseltarif I/III.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. wird die Station Wilhelmshütte (Lahn) des Direktionsbezirks Cassel als Versandstation in den Ausnahmetarif 9 Klasse II für Eisen und Stahl im Verkehr nach den Küsten- und Binnenstationen der Gruppe I einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft.

Cassel, den 2. Januar 1905. (59)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde bezw. Mittelsteine usw.

Die im Nachtrage IV bezw. im Nachtrage I zu obigen Kohlentarifen enthaltenen Sätze von Hillebrandschacht treten vom 7. d. M. in Kraft.

Kattowitz, den 4. Januar 1905. (60)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.

Mit dem 15. Januar d. J. werden die Stationen Danzig und Neufahrwasser in den Ausnahmetarif Nr. 43 (Eier) einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 3. Januar 1905. (61)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1905 wird die Station Store S. B. in den Ausnahmetarif Nr. 3 B (Eisenschlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe) des obengenannten Tarifheftes aufgenommen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkt beträgt 89,5 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 31. Dezember 1904. (62)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verkehr, Heft 1, treten am 10. Januar 1905 neue Frachtsätze für die Beförderung von gebrauchten leeren Fässern, unter 8 hl Gehalt, bei Aufgabe von mindestens 5000 kg zwischen Kolin und Chemnitz Hptbhf. von 118 ₰, Chemnitz-Altendorf und Chemnitz-Kappel von 120 ₰ für 100 kg in Kraft.

Dresden, den 3. Januar 1905. (63)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Tarifheft 3 — treten am 7. Januar 1905 neue Frachtsätze folgender Ausnahmetarife in Kraft: des Ausnahmetarifs 4 (Obst) von Divača, Görz, Nabresina, Prosecco und Sessana der Südb.-Ges. nach einer Anzahl sächsischer Stationen und den preuß. und sächs. Bahnhöfen in Leipzig, des Ausnahmetarifs 12 (Erze) in Mengen von 5 t zwischen Schwaz (Südb.) und Freiberg i/S., Halsbrücke und Muldenhütten und des Ausnahmetarifs 42 A (frisches Obst usw.) — unter den für diesen Ausnahmetarif geltenden besonderen Bestimmungen — von Divača, Nabresina, Prosecco und Sessana der Südb.-Ges. nach Dresden-A., -Friedr., -Neust., Leipzig Bayer. und Dresdn. Bhf., Leipzig Berl., Eilenb., Magdeb., Thür. Bhf. und Leipzig-Eutritzsch. Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4 II.

Dresden, am 4. Januar 1905. (64)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.
(Wiedereinführung der Ausnahmetarife im Rückvergütungswege.)

Die im Elbeumschlagstarife für Ungarn vom 1. August 1899, im Nachtrag I vom 1. September 1902 und im Nachtrag II vom 1. September 1903 enthaltenen Ausnahmetarife im Rückvergütungswege bleiben unter den gleichen Bedingungen ab 1. Januar 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905, in Kraft.

Ebenso behalten die im Nachtrag I auf Seite 56 und 99 enthaltenen Frachtsätze für Getreide usw. ab Siófok ab 1. Januar 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905, ihre Gültigkeit.

Wien, am 3. Januar 1905. (65)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der beteiligten Bahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil VII (Verkehr von Österreich) vom 1. Juli 1904. Berichtigung eines Frachtsatzes und Einbeziehung der Station Renens.

Mit sofortiger Wirksamkeit ist der Frachtsatz Nimburg-Cossonay auf Seite 53 des Tarifes von 417 Cts. auf 517 Cts. richtigzustellen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1905 wird die Station Renens der schweizerischen Bundesbahnen in den Tarif einbezogen, und ergeben sich die direkten Frachtsätze für diese Station durch Anstoß von 11 Cts. für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für die Station Cossonay.

Wien, am 2. Januar 1905. T. A. B. Zl. 54 ex 1905. (66)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Ungarn.

Für Holz des Kartierungs-Ausnahmetarifes Nr. 3 treten ab 1. Januar 1905 unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende 1905, in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz von Banhida	140 ₰
Nach Schönpriesen-Umschlag von Banhida	135 „
Nach Dresden-Elbkai von Banhida	165 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 3. Januar 1905. (67)
Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

3. Verdingungen.

Die Lieferung von **Betriebsinventarien** soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. **Die Anfertigung** und zwar der Werkzeuge hat nach Blatt 1, 2 und 10, der eisernen und hölzernen Geräte nach Blatt 3 und 10, der Laternen nach Blatt 4, 5, 6 und 16 d, der Ölkannen, Signalmittel und Blechbüchsen nach Blatt 7 und 8 und der Signalfahnen, Zugführer- und Patronentaschen nach Blatt 8 und 9 der Ausschreibungsunterlagen zu erfolgen. Die Ausschreibungsunterlagen werden von unserem Zentralbureau, Claassenstraße Nr. 12 hierselbst, gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ für Angebotbogen und Bedingungen und je 20 ₰ für jedes Blatt obengenannter, **unter genauer Angabe der Blattnummer** anzufordernden Zeichnungen an den Bewerber portopflichtig abgegeben.

Die Angebote sind unter Benutzung des Angebotbogens versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Betriebsmaterialien“ versehen bis zum 14. Januar 1905, vormittags 11 Uhr, an das genannte Bureau (**Musterstücke aber an die Inventarien-Sammelstelle Breslau Odertor**) portofrei einzureichen.

Breslau, den 24. Dezember 1904. (68)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding von Oberbaumaterialien für die Direktionen der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen, und zwar:

Gruppe A: 3 990 000 Stück Klemmplatten, 128 t ungelochte Unterlagsplatten für Herzstücke und Weichen auf Holzschwellen, 4000 Stück Zungendrehstühle, 5000 Stück Zungenkloben und 16 500 Stück Neigungsplättchen;

Gruppe B: 460 t Hakennägel, 1293 t Hakenschrauben, 2598 t Laschenschrauben, 4215 t Schwellenschrauben, 137 t Weichenschrauben und 48 t Stützknaggen;

Gruppe C: 16 000 Stück gußeiserne Hakenplatten, 10 000 Stück Mutternstellkappen und 203 550 Stück Unterlagsringe.

Die Verdingungsunterlagen sind von unserer Kanzlei, **Bismarckplatz Nr. 1** hier, bei welcher sie auch zur Einsicht offenliegen, gegen gebührenfreie Einsendung von 1,50 ℳ für Gruppe A, 1,50 ℳ für Gruppe B und 0,50 ℳ für Gruppe C — in bar — zu beziehen.

Die Angebote sind mit der Aufschrift: **„Angebot auf Lieferung von Oberbaumaterialien“** versehen und versiegelt bis zum Eröffnungstermine am **17. Januar 1905, vormittags 10 Uhr**, portofrei an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 7. Februar 1905.

Essen (Ruhr), den 31. Dez. 1904. (69)
Königliche Eisenbahndirektion.

Öffentliche Ausschreibung von Werkstattsmaterialien: Gruppe C XI: 3400 Sprungfedern, 3354,5 Mille verschiedene Nägel, 35 100 Bolzen, 455 qm Drahtgeflecht; Gruppe XII: 500 Kohlenschaufeln, 1210 Schraubenschlüssel, 135 Pufferpfannen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 3. Februar d. J., vorm. 11 Uhr, versiegelt und postfrei an uns einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotsbogen liegen im Zentralbureau, Gartenstraße 106, Zimmer 41, aus und können von demselben unter Angabe der Gruppe und des zu bietenden Materials zum Preise von 50 ₰ in bar (keine Briefmarken) für jede Gruppe angefordert werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Oberschlesischen Bahnhofes statt. Zuschlagsfrist bis 2. März d. J.

Breslau, den 3. Januar 1905. (70)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 3. | 11. Januar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr 1 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Elektrische Stellwerke.

Vom Regierungs- und Baurat **Kroeber** in Leipzig.

Da die Verwendung der Elektrizität bei der Bedienung der Weichen und Signale eine immer größere Ausdehnung gewinnt und dieser Gegenstand noch wenig bekannt ist, möge es gestattet sein, die Aufmerksamkeit auf eine kürzlich erschienene Schrift Weißenbruchs zu lenken, in der er die im Jahre 1903 von der Firma Siemens & Halske ausgeführte elektrische Stellwerksanlage des Bahnhofs Antwerpen beschreibt, jedoch gleichzeitig ein anschauliches Bild über die elektrischen Stellwerke im allgemeinen gibt.[1])

In der Einleitung stellt er die mechanischen, elektrischen, durch Wasser und Preßluft betriebenen Stellwerke in Vergleich, um zu begründen, weshalb man in Antwerpen der Anwendung der Elektrizität den Vorzug gab. Hierbei werden auch die Gründe erwähnt, die zur Einführung von Kraftstellwerken überhaupt geführt haben. Da dieser Gegenstand bereits in Nr. 44 Jahrg. 1904 d. Ztg. erörtert worden ist, soll er hier nicht weiter behandelt werden.

Während man in Deutschland meist große Flächen für die Entwicklung der Bahnhöfe zur Verfügung hatte, blieben die belgischen Bahnhöfe auf den Rahmen beschränkt, den sie schon vor 20 oder 30 Jahren hatten. Daraus folgt, daß man in Belgien nicht in der Lage ist, jedem Bahnsteig eine feste Bestimmung zu wahren, wie in Deutschland. Es müssen vielmehr dort die einfahrenden Züge auf allen Bahnsteigen ankommen und die ausfahrenden, welches auch ihr Endziel sei, von jedem beliebigen Bahnsteig abfahren können. Um diese Bedingung erfüllen zu können, ist das belgische Signalwesen wesentlich verwickelter als das deutsche; sogar die Verschiebebewegungen werden durch Signale geschützt. Es ist also die Auswahl eines geeigneten Kraftstellwerks für Belgien von besonderer Wichtigkeit.

Man hat schon vor vielen Jahren Versuche angestellt, die Kraft des Signalwärters künstlich zu ersetzen. Die ersten, durch Wasserdruck betriebenen Apparate sind die von Bianchi und Servettaz, welche unter einem Wasserdruck von 50 Atm. in Tätigkeit gesetzt wurden. Ihr Grundgedanke war höchst einfach. Die Weiche wurde durch zwei ungleich große Kolben bewegt. Sobald der kleinere Kolben an die vom Wasserakkumulator kommende Leitung angeschlossen wurde, während der andere mit der Ableitung in Verbindung stand, setzte sich die Weiche nach der einen Richtung in Bewegung. Wurden jedoch beide Kolben unter Wasserdruck gesetzt, so legte der größere die Weiche nach der anderen Richtung um (Abb. 1). Mit dem Hebel hatte man nur einen Schieber zu bedienen. Aber der Apparat genügte nicht in dieser einfachen Gestalt. Es war ein Kontrollapparat nötig, der die Verschlüsse im Stellwerk nur freigab, wenn die Weiche gefolgt war. Der Hebel war alsdann selbst unter die Abhängigkeit eines Kolben-

Abb. 1.

[1]) La manoeuvre électrique des aiguillages et des signaux appliquée à la gare centrale d'Anvers par L. Weißenbruch, Ingénieur en chef, Directeur du service des appareils de securité des chemins de fer de l'État belge. (Die vom Verfasser nachträglich vorgenommenen Berichtigungen zu dieser Schrift sind in dem vorliegenden Aufsatz berücksichtigt worden.)

paars gebracht, dessen Schieber durch die Weiche bedient wurde. Hierzu waren jedoch zwei neue Röhren erforderlich (Abb. 2). Das erste Wasserdruckstellwerk wurde in Italien in Abbiategrasso im Jahre 1886 erbaut und enthielt zehn Hebel. Obgleich die Röhren nur 16 mm äußeren Durchmesser hatten bei einem inneren von 6 mm, ersieht man doch, daß die Notwendigkeit, deren vier in einem Apparat unterzubringen, zu einer großen Anhäufung von Teilen führen müßte. Aber bei dem Vorteil, den dieses System bot, indem man mit Leichtigkeit auf jede Entfernung die Bedienung ausführen konnte und eine Kontrolle über die Stellung der Weichen erhielt, hat es sich trotz der hohen Kosten weiter verbreitet. Die meisten der erbauten Stellwerke hatten über 20 Hebel. Wir finden sie in Italien, Südfrankreich, Spanien, Südrußland, am Kap usw., also in Ländern, wo im Winter keine strengen Fröste auftreten.

Abb. 2.

Aber trotz des milden Klimas von Südfrankreich ist man dort nie sehr begeistert für das System gewesen, denn die Unterhaltung war kostspielig, die Apparate waren empfindlich und es bedurfte außergewöhnlicher Sorgfalt, um die Flüssigkeiten in den Röhren vor Frost zu schützen. Um Platz zu gewinnen, wandte man kupferne Röhren von 12 mm Durchmesser an; man setzte ferner dem Wasser im Winter 40 % Glyzerin zu. Im Sommer dagegen mußte man diese kostspielige Flüssigkeit entfernen, um die Bildung von Gasen zu vermeiden, die durch die Zersetzung des Glyzerins bei hohen Wärmegraden entstanden. Die Schnelligkeit der Bedienung nimmt bei großen Entfernungen wegen der Elastizität der Wassersäule, die fast immer Luftblasen enthält, sehr ab.

Auch in Cöln hat man einen Versuch mit Druckwasser angestellt, aber wegen des mangelhaften Arbeitens und der daraus entstehenden Zugverspätungen wieder aufgegeben. Sobald man zahlreichere Umlegungen vornahm, konnte das Wasser nicht schnell genug durch Pumpen ersetzt werden. Das System ist jetzt aufgegeben; soviel bekannt, ist das letzte Stellwerk in der Kapkolonie mit 66 Hebeln zur Anwendung gekommen.

Noch früher als mit Druckwasser hat man Versuche mit Preßluft angestellt. In England hat man schon im Jahre 1876 auf der Metropolitanbahn in London den Arm eines Signalmasts von weitem durch Preßluft bedient. Aber man benutzte zum Verdichten der Luft die Kraft des Wärters; es handelte sich also nicht um eine Kraftübertragung im eigentlichen Sinne. Die Versuche sind ziemlich rasch wieder aufgegeben worden.

Im Jahre 1881 wurde zuerst auf der Südpazifischen Bahn die Luft zur Kraftübertragung benutzt. Für einen Wasserdruck von 50 Atm. genügt ein Rohr von 6 mm Durchmesser. Bei Preßluft kann die Anwendung sehr starken Druckes nicht in Frage kommen wegen der Schwierigkeit, das Rohr dicht zu halten und Niederschlagen von Wasser und Eisbildung zu verhüten, die durch die Abkühlung der sich ausdehnenden Luft hervorgebracht werden. Die Westinghouse-Gesellschaft hat einen Druck von 5 Atm. angewendet und Hauptleitungen von 51 mm innerem und 60 mm äußerem Durchmesser gewählt. Engere Röhren hätten einen noch weit größeren Druck gefordert. Während man bei den Luftdruckbremsen, da man alle Bremsen gleichzeitig in Tätigkeit setzen muß, eine einzige Leitung anwenden kann, wären für jeden Weichenbedienungsapparat mindestens zwei Röhren erforderlich gewesen, die abwechselnd zur Hin- und Rückleitung dienten. Außerdem hätte man für die Kontrolle der Weichenbedienung diese Anzahl verdoppeln müssen; man brauchte also für jede Weiche vier Röhren von 60 mm Durchmesser. Eine derartige Lösung erschien namentlich deshalb nicht praktisch, weil die Luft sich zusammenpreßt und daher die Umlegung der Weiche nicht sofort vor sich geht. Auch die Verwendung von weiten Röhren zur Speisung der Weichenzylinder und von engen zur Steuerung führte nicht zu dem gewünschten Ziele. Die Gesellschaft hat daher die Benutzung der Luft zur Steuerung der Schieber, die den Zutritt der Preßluft in den zum Bewegen der Weiche dienenden Motor regeln, aufgegeben und bedient die Schieber mit einer unpreßbaren Flüssigkeit, bestehend aus alkoholhaltigem oder gesalzenem Wasser, um den Gefrierpunkt herunterzudrücken. Es sind noch heute 18 derartige Stellwerke mit 500 Hebeln in den Vereinigten Staaten, hauptsächlich im Süden, in Gebrauch. Aber wegen verschiedener Nachteile (Schwierigkeiten der Unterhaltung, die durch die Mischung von Luft und Wasser entstehenden Wasserverluste, große Anzahl von Röhren, Ventilen, Rohrkupplungen usw.) hat die Gesellschaft dieses System aufgegeben und baut seit 1892 elektrisch-pneumatische Stellwerke. Die Bedienung der Luftventile und die erforderliche Kontrolle erfolgt jetzt auf elektrischem Wege. Die Gesellschaft ist sehr zufrieden mit der dadurch erzielten Ersparung an gepreßter Luft und mit der größeren Schnelligkeit der Bedienung. Die elektrischen Drahtleitungen sind ein billiges Übertragungsmittel und leichter in Stand zu halten, als die zuerst angewandten Röhren mit ihren Nachteilen.

Der Firma entstand eine Wettbewerberin in der Pneumatic Railway Signal Company, die Preßluft mit Niederdruck von 1 Atm. nur in den Hauptleitungen von 51 mm innerem, 60 mm äußerem Durchmesser anwandte, dagegen von ½ Atm. in den Leitungen von 13 mm innerem und 22 mm äußerem Durchmesser, die zum Bewegen der Schieber und für die Kontrolle der Weichenstellung nötig sind. Hierbei sind Wasserniederschläge in den Leitungen weniger zu fürchten als bei 5 Atm., aber sie sind offenbar nicht ganz vermieden. Außer den in den Vereinigten Staaten ausgeführten Stellwerken dieser Art ist eins in England in Betrieb. Auch soll ein Versuch in Nordfrankreich gemacht sein.

Der Verfasser geht nun dazu über, die Vorzüge zu schildern, die die Anwendung der Elektrizität gegenüber der Preßluft zur Fernbedienung der Weichen und Signale hat, und wirft die Frage auf, warum die Westinghouse-Gesellschaft, nachdem sie die Elektrizität für die Bedienung der Ventile bevorzugt hat, nicht auch folgerichtig auf die Verwendung der Preßluft für die Weichen- und Signalbewegung verzichtet.

Im Jahre 1892, als sie begann, das Wasser durch Elektrizität mit einer Stromspannung zu ersetzen, die leicht durch Batterien zu erzielen ist (16 Volt), hatte man gegen Ströme von 110 Volt noch Bedenken, und die Akkumulatoren waren noch nicht so vollkommen wie heute. Würde das System der Fernbedienung heute erfunden, wo man Strom von 110 Volt auf allen großen Bahnhöfen zur Verfügung hat, wo in den elektrischen Motoren so praktische, unverwüstliche und sparsame Apparate zur Verfügung stehen, so würde man es sich wohl überlegen, ehe man dazu überginge, die Stellwerke mit den umständlichen Luftpreß- und Verteilungseinrichtungen auszurüsten, sich mit den Schwierigkeiten der Dichtung in den unterirdisch gelegenen Röhren, den Unannehmlichkeiten der Niederschläge und des Gefrierens des Wassers in den Röhren zu befassen.

Um die Einfachheit des rein elektrischen Systems gegenüber dem beschriebenen zu zeigen, stellt der Verfasser beide in schematischen Abbildungen für den Fall der Bedienung einer Weiche und wie sie, das eine in Antwerpen, das andere in Cottbus, zur Ausführung gekommen sind, einander gegenüber.

In einer Anzeige der „Railroad Gazette" findet sich folgende Bemerkung: „Es gibt Fälle, in denen das elektrisch-pneumatische System verhältnismäßig teuer ist. Für solche Fälle bietet die Union Company (Westinghouse) ein elektrisches

an.“ Sollte dies etwa ein Zeichen sein, daß auch diese Gesellschaft daran denkt, ein rein elektrisches System allgemein einzuführen?

Bei den beträchtlichen Vorteilen, welche das System Westinghouse noch im Jahre 1892 vor den übrigen bekannten Systemen der Kraftübertragung hatte, war es ihm möglich, sich vornehmlich in den Vereinigten Staaten auszubreiten, wo mehr als 80 Westinghousesche Stellwerke im Gebrauch sein sollen. Ungefähr 18 davon sind noch nach dem hydropneumatischen System eingerichtet. Das wichtigste dieser elektrisch-pneumatischen Stellwerke ist lange Zeit das auf dem Bostoner Südbahnhof mit 143 Hebeln gewesen, aber heute ist es durch die Stellwerksanlage in Pittsburg überholt (242 Hebel in 4 Stellwerken). Heute sind im ganzen 3537 Hebel des genannten Systems im Gebrauch.

Auch in England und Frankreich sind derartige Stellwerke gebaut, und in Deutschland ist ein ziemlich großes Stellwerk (97 Hebel) in Cottbus (siehe Nr. 44 Jahrg. 1904 d. Ztg.) zur Ausführung gekommen; auch sind kleinere Versuche mit dem System Westinghouse in München (11 Hebel) und in Mainz (20 Hebel) gemacht worden.

Was nun die rein elektrischen Anlagen betrifft, so reichen die Versuche bis zum Jahre 1887 zurück, und zwar erstreckten sie sich auf zwei Arten von Apparaten, von denen die erste auf dem Gebrauch der Solenoide (Drahtspiralen) beruhte, die abwechselnd unter dem Einfluß von Strömen entgegengesetzter Richtung arbeiteten (System Deprez), während die andere mit Motoren ausgerüstet war, welche die Weichenzungen mittels Schrauben bewegten (System Sartiaux). Diese Versuche enthielten das Wesen aller Apparate, die heute in die Praxis eingedrungen sind. Es ist sehr zu bedauern, daß sie nicht fortgesetzt worden sind.

Der Verfasser geht nunmehr zu dem System Siemens & Halske über. Diese Firma hat die ersten Versuchsapparate im Jahre 1893 in Österreich aufgestellt. Das erste eigentliche Stellwerk ist in Prerau unter der Leitung des Baudirektors Ast zur Aufstellung gekommen. Es umfaßt 25 Weichen, 15 Signale und 22 Fahrstraßen. Seitdem sind die Apparate sehr vervollkommnet worden. Die Firma hat bis zum Jahre 1903: 85 Stellwerke (4258 Hebel und Leerplätze) fertiggestellt oder im Bau. Diese befinden sich in Österreich, Preußen, Bayern, Württemberg, Sachsen, Ungarn, Rußland, Dänemark, Elsaß-Lothringen und Belgien. Es handelt sich also, wie der Verfasser sagt, nicht um einen Versuch, der in Antwerpen angestellt wird, sondern um die Anwendung von Apparaten, welche sich für die Praxis eignen.

Es wird dann noch der Bericht des technischen Ausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen über die Umfrage erwähnt, welche über die auf die Tagesordnung der 17. Versammlung zu Triest im Jahre 1893 gesetzten Fragen angestellt war und auf welche hier hingewiesen sein möge.

Bevor der Verfasser zur Beschreibung der Siemens & Halskeschen Stellwerke übergeht, berührt er noch einige andere rein elektrische Systeme, zunächst das von Taylor, mit dem zuerst im Jahre 1896 Versuche angestellt worden sind, das Crewe-System, dasjenige von Sykes und die Systeme Ducousso und Rodary mit den Fahrstraßenhebeln des Systems Bleynie. Dieses letztere ist auf dem Bahnhof Bordeaux-Saint Jean zur Ausführung gekommen. Es enthält 26 Bleyniesche Fahrstraßenhebel, welche mit 22 Weichen und 20 Signalen zusammenhängen. Der Hauptgedanke des Systems Bleynie besteht im Umlegen eines einzigen Hebels für jede Zugbewegung. Die Bewegung des Hebels vollzieht sich in zwei Absätzen. Im ersten werden die Weichen bedient. Sobald diese ihre richtige Stellung eingenommen haben, befreit ein Kontrollstrom den Hebel und erlaubt, ihn ganz umzulegen, wodurch die entsprechenden Signale gezogen werden und die Durchfahrt freigegeben wird.

Der Nachteil dieses Systems besteht darin, daß man zur Beseitigung von Störungen in der Stellwerksbude einen Hilfsschalter anbringen muß, der die Bedienung aller Weichen und Signale erlaubt. Er ist hinter einer Glastür angebracht, zu der der Bahnhofsvorstand den Schlüssel hat. Es ist untersagt, den Stellapparat zu bedienen, wenn man den Hilfsapparat gebrauchen muß, aber es ist schwer, die Umgehung dieser Vorschrift zu verhindern.

Ein ähnliches, aber infolge völlig ungehindert bleibender Einzelstellbarkeit der Weichen weit vollkommeneres System ist schon im Jahre 1895 der Firma Siemens & Halske patentiert worden (D. R.-P. 83559). Dieses ist auch in Dresden, Untertürkheim und Westend zur Ausführung gekommen. Es werden jedoch daselbst die Weichen stets einzeln gestellt, weil in der gleichzeitigen Bewegung einer Anzahl auf dem Bahnhof zerstreuter Weichen eine gewisse Gefahr erblickt werden muß. Bei der Schnelligkeit der Bedienung der elektrischen Stellwerke bringt außerdem die Ausschaltung einiger Hebelbewegungen keinen nennenswerten Vorteil.

Nach dieser Einleitung beschreibt der Verfasser im ersten Kapitel die Grundzüge der elektrischen Weichenbedienung nach dem System Siemens & Halske.

Die ersten von Deprez angestellten Versuche beruhten auf dem Gebrauch des Solenoids, wie oben erwähnt wurde, und das Crewe-System wendet noch Elektromagnete für die Signale an. Aber diese Lösungen beginnen zu verschwinden.

Auf den ersten Blick erscheint das Solenoid ohne ein Zwischenglied die notwendigen abwechselnden Bewegungen hervorzubringen, während der elektrische Motor Veränderung der Bewegung verlangt. Aber bei gleicher Leistungsfähigkeit verlangt der Elektromagnet mindestens $2\frac{1}{2}$ mal mehr elektrische Kraft als ein sich drehender Motor. Es folgt daraus, daß die Leitung einen stärkeren Querschnitt erhalten muß, und daß die Unterbrechungsapparate des Stromkreises einem stärkeren Lichtbogen widerstehen müssen.

Das System Siemens ist auf dem Gebrauch der kleinen Dynamomaschinen begründet. Man hat ein Spannung von 110 bis 120 Volt gewählt, welche die der Mehrzahl der elektrischen Beleuchtungsanlagen der Bahnhöfe ist. Es wäre zwecklos, höhere Spannungen anzuwenden. Man würde wenig an Leistungsfähigkeit gewinnen, denn die Bewegung der Weichen und Signale erfordert schon jetzt wenig Zeit, und die Unterbrechungen würden stärkere Funken geben. Anderseits wäre es aber auch nicht nützlich, schwächere Ströme anzuwenden, denn der Durchmesser der Drähte und der Umfang der Motore würde ohne jeden Nutzen zunehmen. Der Strom von 120 Volt bietet keine Gefahr und keine Schwierigkeit der Isolierung. Es kann sogar vorkommen, daß die Entladung eines 15 bis 20 Volt-Stromes in einem Stromkreis mit zahlreichen Elektromagneten unangenehmere Erscheinungen wegen der Selbstinduktion hervorruft, als die eines Stromes von 120 Volt.

In dem zweiten Kapitel geht der Verfasser alsdann auf das allgemeine Schema der Stromläufe über und bespricht zunächst die Bedienung der Weichen. Bei allen vollkommenen Einrichtungen zur Fernbedienung hat man sich die Bedingung gestellt, eine Kontrolle zu erlangen, welche von der Stellung der Weiche abhängig ist. Das heißt, man will, daß das Signal nicht gezogen werden kann, wenn die Weichen klaffen. Man könnte nun auch Verriegelungen der spitzbefahrenen Weichen, wie bei den mechanischen Stellwerken, anwenden, aber es läßt sich leicht nachweisen, daß bei elektrischen Stellwerken der Überwachungsstrom diese Verriegelungen vollständig zu ersetzen imstande ist. Man kann entweder die Umlegung des Weichenhebels in zwei Absätzen so bewirken, daß im letzten allein die mechanischen Verschlüsse zwischen den Hebeln freigegeben werden. Man benutzt alsdann zuweilen einen für einen Augenblick am Ende des Laufs des Weichenmotors auftretenden Strom. Oder man kann den Hebel ohne Unterbrechung in die Endlage bringen und den Signalhebel elektrisch festlegen, sobald der ständige Kontrollstrom unterbrochen ist. Das letztere System ist rascher, bequemer und auch zuverlässiger, wie wir später sehen werden.

Nach einer Besprechung der aufschneidbaren Weichen, welche hier übergangen werden soll, kommt der Verfasser auf die Notwendigkeit des Ruhestroms zu sprechen. Da ein dauernder Kontrollstrom vorhanden ist, welcher schon für die vorgeschriebene Kontrolle benutzt wird, läßt man das Signal auf Halt fallen, wenn eine Weiche aufgeschnitten wird; gleichzeitig erhält der Wärter ein Weckersignal. Er muß alsdann, um die Weiche in die ursprüngliche Lage zu bringen, den Signalhebel auf Halt stellen, die Übereinstimmung des Weichenhebels und der Weiche wieder herstellen und dann die Weiche von neuem bedienen, ehe er das Signal wieder auf Fahrt stellen kann. Es ist klar, daß unter diesen Bedingungen die Sicherheit eine vollkommene ist, aber es macht dies die Anwendung des Ruhestroms nötig.

Bei den ersten Anlagen wandte Siemens für die Bedienung der Weichen nur zwei Drähte an, welche mindestens hierfür notwendig sind, und einen gemeinsamen Rücklaufdraht, aber keinen besonderen Draht für den ständigen Kontrollstrom. Man schickte ihn durch die Bedienungsdrähte, indem man die Spannung der Batterie durch Einschaltung eines Widerstandes verringerte. Der Bedienungshebel war ein Umschalter, welcher diesen Widerstand ausschaltete. War der Lauf des Motors vollendet, so schaltete sich der Widerstand wieder ein und die Verbindungen für den umgekehrten Lauf waren wieder vorbereitet.

Aber dieses System wurde rasch verlassen, indem man ein solches mit drei Drähten und einem Rücklaufdraht anwandte, wodurch mehrere wichtige Vorteile erreicht wurden; die abwechselnde Umdrehung wurde durch eine doppelte Aufwicklung erreicht (Abb. 3). Der Kontrollstrom durchlief nicht mehr den Motor, sondern einen besonderen Draht l_4. Sobald dieser Strom unterbrochen wurde, legte er den Bedienungshebel fest. Überdies wurde der Motor kurz, bevor er seinen Lauf vollendet hatte, durch den Umschalter b in Kurzschluß gesetzt. Durch die erworbene Geschwindigkeit fuhr er fort, sich zu drehen. Der hierbei entwickelte Strom reichte hin, ihn zu hemmen, und bewirkte eine elektrische Bremsung. Diese Anordnung hatte aber einen ernsten Nachteil. Sobald die Bewegung der Weiche begonnen hatte, mußte sie vollständig zu Ende geführt werden. Wenn nun ein Hindernis, z. B. zusammengeballter Schnee, sich der Bewegung entgegensetzte, war es unmöglich, die Weiche zurückzulegen und das Hindernis zu beseitigen. Deshalb hat man die Anordnung der Abb. 4 gewählt, bei welcher eine unvollständige Weichenumstellung unmöglich geworden ist. Während der Bewegung des Motors sind, da dessen Um-

Abb. 3.

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 6.

schalter sich gleichzeitig mit der Weiche umlegt, die beiden Leitungen l_1 und l_2 verbunden. Die Weiche muß also bei der Vor- oder Rückbewegung des Hebels folgen und kann nicht in einer Zwischenstellung stehen bleiben. Nur in den äußersten Stellungen ist eine der Leitungen abgeschnitten. Der Verschluß des Weichenhebels durch den Kontrollmagneten ist also entbehrlich. Die elektrische Bremsung kann beibehalten werden.

Da die Leitungen l_1 und l_2 während der Bewegung des Motors in Kurzschluß waren, so ist es unerläßlich, während dieser Zeit die Verbindung zwischen dem Kontakt b des Bedienungsschalters und dem Erdpol zu unterbrechen, eine Verbindung, die nötig ist, um kurz vor dem Ende der Motorumdrehung die elektrische Bremse in Tätigkeit zu setzen. Diese Unterbrechung wird durch den Umschalter C bewirkt, sobald der Anker des Kontrollmagneten dem man die elektrische Bremse durch eine mechanische ersetzt und dadurch eine Vereinfachung des Stromlaufs erreicht, auch zugleich erzielt, mit der größten Leichtigkeit mehrere Weichen durch denselben Hebel bedienen zu lassen.

Die mechanische Bremse, welche man zwischen Motor und Weiche einfügt, besteht aus einer Reibungskupplung. Wenn die Zunge sich an die Backenschiene anlegt, kann der Motor weiterlaufen, ohne daß irgend ein Teil zerstört wird. Das Aufschneiden der Weiche geht ohne Beschädigung des Motors vor sich. Abb. 6 zeigt, wie die Weichenbedienung in der Praxis erfolgt.[2]

Sollen zwei Weichen durch einen Hebel bedient werden, so werden zwei Hebel übereinander angeordnet. Es legt sich dann der untere Hebel beim Bedienen des eigentlichen Weichenhebels mit um. Es sind dann zwei Drähte mehr erforderlich, aber

Abb. 7.

durch den Stellhebel hochgehoben ist. Der Schalter C ist mit dem Batterieschalter D verbunden, welcher dazu dient, den 110 Volt-Strom durch den Kontrollstrom von 25 Volt zwischen zwei Weichenbedienungen zu ersetzen, also Strom zu sparen. Sobald der Motorschalter sich umgelegt hat, läuft der 110 Volt-Strom noch einen Augenblick durch den Kontrollmagneten E und bringt die beiden Umschalter D und C in ihre erste Lage zurück. Der Kontrollstrom ist also wieder hergestellt. Er läuft in dem Motor über die Kontakte, welche von der Stellung der Weichenzungen abhängen. Überdies stellt er durch den Anker des Elektromagneten E die Kontaktverschlüsse in dem Zentralapparat her, welche zur Bildung der Ströme für die Signalbedienung notwendig sind. Abgesehen davon, daß der Kontrollstrom die richtigen elektrischen Verschlüsse herzustellen erlaubt, kann man ein Signal nur auf Fahrt ziehen, wenn alle Bedingungen für die Aufrechterhaltung des Kontrollstroms erfüllt sind; sobald er unterbrochen wird, fällt das Signal auf Halt. In der Praxis ist das System, wie Abb. 5 zeigt, vereinfacht, indem es wird für beide Weichen nur ein einziger Kontrollstrom benutzt. Die Weichen sind alsdann parallel geschaltet.[3] Die

---

[2]) Legt man den Hebel um, so sendet die 120 Volt-Batterie einen Strom über $a\ b\ d\ e\ f$ und Draht $1\ i\ k$, Draht 1 nach dem Motor und über die Erdleitung nach der Batterie zurück. Sobald der Motor zu laufen beginnt, legt sich der rechtsseitige Motorschalter an $l\,m$, wodurch ermöglicht wird, daß beim etwaigen Zurücklegen des Hebels der Motor rückwärts läuft. Sobald sich die Weiche umgelegt hat, springt der andere Weichenschalter nach $g\,h$ über. Es läuft nunmehr der Strom nicht mehr durch den Motor, sondern über $i\ h\ g$, Draht 3 nach dem Kontrollmagneten, zieht dessen beim Umlegen des Hebels abgefallenen Anker an und läuft dann zur Batterie. Durch das Anziehen des Ankers wird aber der vom Hebel bewegte Umschalter nach $c\,d$ zurückgezogen, wodurch der Kontrollstrom von 25 Volt wieder hergestellt ist.

[3]) Die Weichen lassen sich aber auch hintereinander schalten. Es wird dann erst die eine Weiche umgelegt; alsdann läuft der Bedienungsstrom nach der anderen und stellt diese um. Auch hier genügt eine einzige Kontrollstromleitung.

Zungenkontrolle wird bewirkt, wie Abb. 7 zeigt. Der Kontrollstrom kann nur auftreten, wenn die eine Zunge sich dicht an die Mutterschiene angelegt hat, aber auch die andere muß ihre von der Mutterschiene abstehende Lage eingenommen haben. Auf der Abbildung bemerken wir auch eine isolierte Schiene als Ersatz für eine Druck- oder Hubschiene.[4])

(Fortsetzung folgt.)

[4]) Sobald diese durch eine Achse mit der gegenüberliegenden Schiene verbunden ist, entsteht ein Strom, der Anker des zugehörigen Elektromagneten wird angezogen und bewirkt, was aus der Zeichnung nicht hervorgeht, eine Sperrung des Weichenhebels, so daß er nicht umgelegt werden kann. Wir bemerken auf der Zeichnung auch einen Wecker, der den Weichensteller aufmerksam macht, wenn der Kontrollstrom unterbrochen wird, also beim Aufschneiden der Weiche, wobei der Anker abfällt. Der Wecker ertönt auch beim Umlegen der Weiche. Ferner ersehen wir aus der Zeichnung, daß der Kuppelstrom des Signals bei abgefallenem Anker des Kontrollmagneten unterbrochen wird. Ferner ist noch ein Achskontakt gezeichnet, welcher das Auftreten des Kontrollstroms verhindert, wenn nach etwaigem Herausnehmen des Hebels er nicht der Lage der Weiche entsprechend wieder eingesetzt worden ist. Dieser Kontakt wird jedoch nur in den Feldern der in den Hauptgleisen liegenden Weichen angebracht.

Die Entwicklung der Gütertarife der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

In Nr 95 S. 1479 Jahrg. 1904 d. Ztg. wurde bereits kurz auf die dem Reichs- u. Preuß. Staatsanzeiger vom 30. November 1904 beigegebene Denkschrift hingewiesen, welche die Entwicklung der preußisch-hessischen Gütertarife seit dem Jahre 1879, also seit dem Beginne der unter dem Minister v. Maybach durchgeführten Eisenbahnverstaatlichungen, schildert. Wir übergehen die geschichtlichen Darlegungen und wenden uns sogleich zu den Schlußergebnissen. Die großartige Steigerung, welche der Güterverkehr im preußisch-hessischen Staatsbahngebiete erfahren hat, geht — abgesehen von den dort bereits angeführten Zahlen — namentlich auch aus dem Umstande hervor, daß in dem Zeitraume von 24 Jahren die Verkehrsdichtigkeit auf 1 km Bahn um 92 % gestiegen ist. Sie bezifferte sich 1879 auf 443 860 tkm, 1902 auf 853 068 tkm. Demgegenüber betrug die Verkehrsdichtigkeit bei den anderen großen deutschen Bahnen auf 1 km Bahnlänge im Jahre 1902: 498 472 tkm bei den bayerischen, 615 208 tkm bei den sächsischen, 421 228 tkm bei den württembergischen und 600 268 tkm bei den badischen Staatsbahnen. Der preußisch-hessische Durchschnitt wurde nur von den Reichsbahnen und den Pfälzischen Eisenbahnen mit ihrem verhältnismäßig sehr starken Massenverkehr an Kohlen, Steinen und Erzen um ein geringes übertroffen. Ein Vergleich mit dem Auslande ergibt für 1901 folgende Zahlen: preußisch-hessische Staatsbahnen (ohne Dienstgut und Viehverkehr) 773 586 tkm, französische Hauptbahnen (ohne Fahrzeuge und Vieh) 418 433 tkm, Österreich-Ungarn (desgl.) 435 035 tkm. Obwohl bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen die Nebenbahnen mit eingerechnet sind, übertrifft ihre Verkehrsdichtigkeit fast um das Doppelte diejenige der französischen Hauptbahnen, die von 1879 bis 1901 nur von 404 472 auf 418 433 tkm oder nur um 3,5 % gestiegen ist. Bei einem Vergleich mit Belgien und England läßt die Statistik leider im Stiche.

Das fortgesetzte Bestreben der leitenden Stelle zur Gewährung zeitgemäßer Frachtherabsetzungen tritt am deutlichsten in folgenden Maßnahmen hervor: Die Spezialtarife umfaßten im Jahre 1878: 160, im Jahre 1904: 364 Positionen, die sich auf die einzelnen Klassen wie folgt verteilten:

	Sp.-T. I	Sp.-T. II	Sp.-T. III
1878	70	50	40
1904	97	95	172

Hieraus lassen sich die erheblichen Verschiebungen nach unten erkennen, durch welche bedeutende Frachtermäßigungen gewährt worden sind, auch wenn die Einheitssätze der regelmäßigen Frachtklassen unverändert geblieben wären. Indessen war auch dies nicht der Fall. Am 1. April 1897 wurden die niedrigeren Abfertigungsgebühren der östlichen Bezirke auf alle Staatsbahnen ausgedehnt — mit einem Jahresausfall von 3 000 000 Mark — und vom 1. Oktober 1898 neue abgestufte Sätze für Stückgut eingeführt, deren rechnungsmäßiger jährlicher Minderertrag auf 11 000 000 ℳ berechnet war.

Der größere Teil des Güterverkehrs — mehr als 60 % der Tonnenkilometer —, besonders des Massenverkehrs, wird aber auf den Staatsbahnen nicht zum Normaltarif, sondern zu Ausnahmetarifen befördert. Hierzu gehören namentlich der sogenannte Rohstofftarif, der für eine Anzahl landwirtschaftlicher Roh- und Hilfsstoffe 1890 in Geltung trat und 1897 auf Brennstoffe ausgedehnt wurde, der Kalitarif (für die Düngemittel der Kaliindustrie), durch welchen der Bezug der Kalisalze von den Fundstätten in der Mitte des Landes zu den entlegeneren Provinzen erleichtert und zum Teil erst ermöglicht wurde, der Düngekalktarif zur Erleichterung des Massenbezuges von Kalkdünger, der Eisenerztarif, der Tarif für Wegebaumaterial und viele Ausnahmetarife für die Ausfuhr einheimischer Güter, wie Getreide, Spiritus, Stärke, Zucker und Eisenwaren nach der Levante, Ostafrika usw. Immer aber wurde daran festgehalten, neue Ausnahmetarife nur beim Vorhandensein eines öffentlichen Verkehrsbedürfnisses zu genehmigen. Die Abwägung der bei der Beurteilung dieser Fragen in Betracht kommenden, oft einander widerstreitenden wirtschaftlichen Interessen ist eine schwierige Aufgabe, zu deren Lösung die sachkundige Unterstützung der Eisenbahnbeiräte sich als überaus wertvoll erwiesen hat. Die umfangreichen Verhandlungen des Landeseisenbahnrats lassen dies bis in die neueste Zeit erkennen. Wenn Anträgen auf Ermäßigung oder auf Gewährung von Ausnahmetarifen nicht stattgegeben wurde, so war es in der Regel der Mangel eines allgemeinen Bedürfnisses oder das überwiegende Interesse anderer inländischer Wirtschaftskreise, die der Maßregel entgegenstanden. Finanzielle Gründe sind für die Verwaltung nur selten von Einfluß gewesen. Aus den letzten fünf bis sechs Jahren ist kein Fall bekannt, in dem aus fiskalischen Gründen eine vom Landeseisenbahnrat befürwortete Ermäßigung nicht gewährt worden wäre. Anderseits ist in mehreren Fällen die Regierung den Gründen der Minderheit gefolgt und hat trotz finanzieller Einbußen Frachtermäßigungen gewährt, die nach ihrer Auffassung dem allgemeinen wirtschaftlichen Interesse des Landes entsprachen.

Bei dem Vergleich mit dem Auslande wird gewöhnlich auf England und Nordamerika, auch auf Belgien verwiesen. In Belgien werden allerdings Eisenerze und Kalksteine billiger gefahren, Kohlen, Düngemittel, Roheisen und andere Gegenstände aber vielfach teurer. Für einen Vergleich im ganzen versagt die Statistik. In England sind, wie zahlreiche Einzelvergleiche ergeben, die Gütertarife höher als in Deutschland. Die Durchschnittsfracht einer großen englischen Bahn, der Nordostbahn, stellt sich nach Mitteilungen in der Presse auf 6,3 ₰ für 1 tkm, während sie in Preußen 3,58 ₰, also wenig mehr als die Hälfte beträgt. Für alle englischen Bahnen wird sie von amerikanischen Fachschriftstellern noch erheblich höher eingeschätzt. Richtig ist, daß in den Vereinigten Staaten besonders im Durchgangsverkehr über weite Strecken im allgemeinen niedrigere Frachtsätze für Massengüter erhoben werden als in Deutschland, während die Lokaltarife hoch sind. Jedoch sind dort die Tarife sehr ungleich, undurchsichtig und schwankend; Ermäßigungen wechseln oft in schneller Folge mit Wiedererhöhungen, ein Zustand, den die deutschen Handels- und Verkehrskreise mit Recht verurteilt haben und der auch von den amerikanischen Interessenten bitter beklagt wird. Zuverlässige, vergleichsfähige Durchschnittsfrachtsätze für die amerikanischen und deutschen Eisenbahnen zu finden, ist bei der Verschiedenheit der Tarifbildungsgrundsätze überhaupt unmöglich, namentlich da in Amerika auch die Tarife für die einzelnen Güterarten je nach Art des Verkehrs (ob Lokal- oder Durchgangsverkehr) und je nach dem Charakter der Bahn gewaltig schwanken und man daher nicht etwa für einzelne Güterarten durchgreifende Frachteinheitssätze aufstellen kann.

Aber ganz abgesehen hiervon, erklären amerikanische Sachverständige, u. a. selbst der Präsident des Bundesverkehrsamtes, daß es vom Standpunkt der öffentlichen Wohlfahrt weniger auf die Höhe der Frachtsätze, als auf deren Gleichmäßigkeit ankomme. Auch der Schlußbericht der Industrialkommission sagt: „Vertreter von Handelsvorständen und Verfrachter haben allgemein begutachtet, daß beständige und gleichmäßige Frachtsätze viel mehr wünschenswert seien, als ein niedrigerer allgemeiner Durchschnitt mit der Möglichkeit des Schwankens und der Ungleichmäßigkeit."

Will man aber trotz alledem amerikanische Eisenbahnzustände mit preußischen vergleichen, so darf man unter keinen Umständen die große Zahl der Konkurse und Zwangsverkäufe von Eisenbahnen außer acht lassen, die sich in den Vereinigten Staaten alljährlich bis in die neueste Zeit wiederholen. Noch 1903 wurden 9 Bahnen mit 366 km und einem Kapital von 18 823 000 D. unter gerichtliche Verwaltung gestellt und 13 Bahnen mit 888 km und 15 885 000 D. im Zwangsverfahren verkauft.

Bereits in Nr 95 S. 1479 Jahrg. 1904 d. Ztg. ist mitgeteilt worden, daß der Güterverkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnen sich in den Jahren von 1879 bis 1902 um 182 % gehoben hat. In welchem Umfange die einzelnen Güterarten an dieser Steigerung teilgenommen haben, läßt sich erst seit Einführung der neuen Verkehrsstatistik im Jahre 1885 beurteilen. Letztere aber ergibt, daß bei folgenden Gütern in den Jahren von 1885 bis 1903 die Transportvermehrung mehr als 182 % betragen, also jenen durchschnittlichen Satz übertroffen hat. Die Vermehrung betrug bei Düngemitteln 405 %, bei Papier und Pappe 289 %, bei rohen und Ziegelsteinen 247 %, bei Eisenfabrikaten 241 %, bei Kartoffeln 194 %, bei Mehl- und Mühlenfabrikaten 190 %, bei Eisenerz 189 % und bei Braunkohlen 184 %. Es sind also die für Landwirtschaft und Industrie wichtigsten und ferner die für die Volksernährung und Volksbildung bedeutendsten Gegenstände, welche in ausgiebigster Weise zu jener Verkehrssteigerung beigetragen haben. Durch die Frachtherabsetzungen auf Düngemittel entstand im Jahre 1895 ein rechnerischer Frachtausfall von 2 350 000 ℳ, durch die Ausdehnung des Rohstofftarifs auf Brennstoffe im Jahre 1897 ein solcher von 12 000 000 ℳ, und durch die Regelung der Erz- und Kokstarife ergaben sich in den Jahren 1893 und 1901 rechnerische Frachtausfälle von 2 570 000 und 3 200 000 ℳ.

Allerlei über Sibirien und von der Sibirischen Bahn.

Die Truppentransporte, die Beförderung von Munition und Verpflegungsmitteln gehen noch immer vom europäischen Rußland in ungeschwächtem, zum Teil sogar in sehr verstärktem Umfange nach dem fernen Osten, um Ersatz zu schaffen für das, was der Krieg vernichtet hat, und namentlich um Mannschaften und Tiere zu erhalten. Die Aufgaben wachsen stetig, die zu lösen sind, denn die Zahl der hungrigen Mägen nimmt täglich zu, und nicht allein daß der Hunger gestillt werden muß, sondern ebenso verlangt die Armee nach Heizmaterial, warmer Kleidung und wie die vielen Dinge alle heißen, die selbst unter der Einschränkung des Lebens im Kriegslager doch nicht ganz entbehrt werden können. Sibirien und China sind für alle diese Dinge schlechte Lieferanten, denn zum Teil ist Landwirtschaft und Industrie nicht leistungsfähig, zum Teil aber werden die Dinge dort überhaupt nicht hergestellt. Die Folge dieser für ein europäisches Heer schweren Lage ist, daß alles aus Rußland, ja aus Westeuropa herangeschafft werden muß. Um nun die Entbehrungen der Truppen möglichst zu erleichtern, haben sich die Garden von Petersburg und Moskau — wie der „Rußki Invalid“ erzählt — zusammengetan und einen Konsumverein begründet, um den Offizieren im Felde das nötigste darzubieten, was ihnen an Ort und Stelle zu erlangen vollständig unmöglich ist. Es braucht wohl kaum noch besonders gesagt zu werden, daß der Konsumverein seine Dienste nicht wie ein kaufmännisches Unternehmen, sondern mehr wie eine Wohltätigkeitsanstalt der guten Sache zur Verfügung stellt. Es wird dies noch dadurch erleichtert, daß die Waren des Vereins zu einem ermäßigten Tarif befördert werden. Einen Gewinn will der Verein nicht erzielen, sondern nur auf seine Kosten kommen. Der Verein bemühte sich anfangs, die Waren bis zu den Feldlagern zu schaffen, doch war die Nachfrage so groß, daß die Vorräte sofort nach ihrer Ankunft in Mukden aus dem Eisenbahnwagen verkauft wurden. Die gewandten, aus Petersburg eingetroffenen Verkäufer vermögen nur mit größter Anstrengung den Anforderungen zu genügen. Die Waren werden nicht verpackt, da es an Einschlagpapier mangelt. Um ein Bild von der Lebhaftigkeit des Handels zu haben, sei mitgeteilt, daß in einer knappen halben Stunde hundert wasserdichte schwedische Joppen verkauft wurden. Ohne die Röcke anzupassen, stürzten die Offiziere über sie her und waren froh, überhaupt einen zu bekommen. Sehr großen Absatz finden natürlich auch die verschiedenen Konserven; die frisch eingetroffenen Vorräte werden in wenigen Stunden vergriffen. Der Umsatz des Konsumvereins beläuft sich auf 13 000 R. täglich; er wäre noch größer, wenn die verkauften Vorräte rechtzeitig ersetzt werden könnten. Das ist aber gerade der schwierigste Punkt der ganzen Frage. Für die Beförderung von Gütern, die nicht für die Armee bestimmt sind, sondern nur als Handelsgüter dorthin, wenngleich zur Versorgung der Armee, dienen sollen, sind ganz besondere Regeln festgesetzt worden, die bei der Beförderung von gewöhnlichem Kaufmannsgut zu beachten sind. Danach sind besonders bezeichnete militärische Kommandostellen damit beauftragt, den Erlaubnisschein zu erteilen. Bezeichnend ist es übrigens, daß die Bekanntgabe dieser Regeln damit schließt, daß besonders hervorgehoben wird: „Für niemanden werden irgendwelche Ausnahmen von dieser Regel gemacht werden, was alle, die Frachten in den fernen Osten befördern wollen, im Auge zu behalten haben. Warenabsender, welche wünschen, daß ihre Waren in die Echelons aufgenommen werden, haben selbst dafür Sorge zu tragen, daß die obengenannten Personen der Verwaltung der Militärkommunikationen die betreffende Mitteilung zugehen lassen; ohne solche Anordnungen werden alle Privatfrachten nach Maßgabe der Möglichkeit ohne Verantwortlichkeit für den Termin der Zustellung befördert werden.“ Da für den Konsumverein diese Regeln nicht gelten, weil es kein Kaufmannsgut ist, so hat der Verein einen sehr großen Vorsprung vor allen übrigen Versendern.

Verschärft wird die Lage im fernen Osten auch noch dadurch, daß die Ernte im Transbaikalgebiet, welche im Frühjahr viel versprach, durch den ungünstigen Spätsommer und Herbst zum großen Teile zunichte gegangen ist. Dem gegenüber steht eine außerordentlich starke Nachfrage nach landwirtschaftlichen Produkten; hohe Preise werden geboten, aber nicht einmal das, was der ungünstige Herbst reifen ließ, kann auf den Markt kommen, weil Arbeitskräfte fehlen.

So leidet zur Zeit Sibirien in mannigfacher Beziehung Not und Mangel, der ganz besonders stark empfunden wird, weil er durch die große Ansammlung zweier gewaltiger Heere hervorgerufen worden ist, die das Land unvorbereitet überschwemmt haben. Aber selbst, wenn das schon lange vorher bekannt gewesen wäre, so hätte doch verhältnißmäßig wenig an den gegenwärtigen, drückenden Verhältnissen, soweit die Produktion jenes Gebietes in Frage kommt, geändert werden können. Wohl aber wäre es möglich geworden, durch Zuführen besser vorzusorgen, wenn es eine Beförderungsmöglichkeit gegeben hätte; aber das war mit dem Augenblicke des Ausbruches des Krieges der kranke Punkt. Weil das nun schon lange von allen Seiten anerkannt worden ist, so hat sich auch immer und immer wieder die Sorge diesem Hauptpunkte zugewandt, die sich darum dreht: wie kann die Sibirische Bahn leistungsfähiger und welche Wasserwege können der Güterbeförderung nutzbar gemacht werden? Wir haben ja schon darüber berichtet, daß die Absicht besteht, ein zweites Gleis zu erbauen. Damit wäre gewiß sehr viel genutzt worden, wenn es vor einem Jahre bereits zur Verfügung gestanden hätte; dann wäre die Lage Rußlands auf dem Kriegsschauplatze vermutlich eine wesentlich günstigere gewesen. Aber jetzt liegt die Sache doch ganz anders, schon aus dem Grunde, weil das zweite Gleis aller menschlicher Voraussicht nach erst sehr viel später fertiggestellt werden kann, als der Krieg beendet sein wird. Dieser Gedankengang kommt auch in Rußland zum Ausdruck, indem der „Promyschlenny Mir“ und die „Nowoje Wremjä“ darauf hinweisen, daß das zweite Gleis die Beförderungsverhältnisse während des gegenwärtigen Krieges nicht mehr günstig beeinflussen könnte und es daher richtiger wäre, das leichte Schienenmaterial der Sibirischen Bahn von Tscheljäbinsk bis zur Chinesischen Ostbahn durch schwerere Schienen zu ersetzen und alsdann die Zugfolge auf der Sibirischen Bahn so einzurichten, daß die Transportfähigkeit der genannten Linie auf 20 Paar Züge täglich gebracht wird.

Aber auch diese Aufgabe, an der gegenwärtig viele Tausende von Menschen bereits arbeiten, ist nicht leicht zu lösen; von Tscheljäbinsk bis zur Mandschurischen Bahn sind noch 2265 Werst (= 2416 km) übrig geblieben, auf denen die schweren Schienen zu legen sind. Dazu sind 11 000 000 Pud (= 180 000 t) Schienen und Kleineisenzeug notwendig, also fast ein Drittel der jährlichen Schienenproduktion von ganz Rußland.

Was den Bau einer zweiten Bahn durch Sibirien betrifft, so könnte nur die Linie Tjumen-Omsk in Betracht kommen (vergl. Nr. 95 Jahrg. 1904 d. Ztg.), welche im Verlauf von 2 Jahren beendet werden könnte. Falls aber von Omsk an bis zur Mandschurei auch noch ein zweites Gleis gebaut werden soll, so werden sich die Kosten auf mindestens 120 000 000 R. stellen, zu denen dann in Friedenszeiten neben den Zinsbeträgen noch 9 000 000 R. Fehlbetrag aus dem jährlichen Betriebe hinzutreten würden, da die Sibirische Bahn in ihrem östlichen Teil bis zum Jahre 1904 stets einen Zuschuß von mehreren Millionen erforderte.

Diese Zahlen genügen, meint unsere Quelle, um den Ausbau der Sibirischen Bahn in eine doppelgleisige zu beleuchten. Man kann doch nicht annehmen, daß auch in Zukunft der letzte Hufnagel von den Küsten der Ostsee bis an die Gestade des Stillen Ozeans befördert werden muß. Schon jetzt hat die Intendantur die Frage über die Entsendung von Handwerkern, Schneider und Schuster, für die Armee angeregt. Man müßte in dieser Richtung weitergehen und in Sibirien zur Herstellung von Eisenbahnmaterialien und zur Deckung der Nachfrage des Kriegsministeriums schreiten.

Soweit die „Nowoje Wremjä“, deren Auffassung auch von uns schon früher zum Ausdruck gebracht worden ist. Zur Zeit ist offenbar die wichtigste Frage die, wie die vorhandene Bahn möglichst leistungsfähig gemacht werden kann, nicht aber, wie die Verkehrs- und Betriebsverhältnisse nach beendetem

Kriege sich gestalten werden. Das sind Sorgen, die augenblicklich doch noch nicht drücken, von denen es sogar sehr fraglich ist, ob sie überhaupt sich als solche bemerkbar und fühlbar machen werden, denn bisher ist der Verkehr von der eingleisigen Sibirischen Bahn schlank (? Das ist doch wohl etwas zu viel gesagt! Die Schriftl.) bedient worden. Unter solchen Verhältnissen fragt es sich daher, wo denn nach beendetem Kriege für eine zweigleisige Bahn der Verkehr herkommen soll, namentlich wenn man berücksichtigt, daß die Not inzwischen gelehrt hat, wieviel mit der eingleisigen geleistet werden kann. Neben diesen Plänen, die ja zum Teil schon eine bestimmtere Form angenommen haben, kommt die amtliche „Torgowo-Prom. Gaseta“ immer wieder auf den sehr gesunden Gedanken zurück, die Flußläufe besser auszunutzen, und teilt dabei mit, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten mit den Vertretern der bedeutendsten Dampfschiffahrtsunternehmungen auf den Flüssen Westsibiriens in Verbindung getreten sei, um sie zu veranlassen, möglichst viele Dampfer sowie andere Wasserfahrzeuge für den Warenverkehr auf dem Tobol, dem Tomj, Tschulym, dem Obj und Irtysch heranzuziehen oder neuzubeschaffen. Da die meisten Unternehmungen aber nicht über genügende Mittel zur Deckung bedeutender Ausgaben verfügen, so will das Ministerium diesen Firmen größere oder kleinere Vorschüsse gewähren, die durch die zukünftigen Einnahmen wieder gedeckt werden sollen.

Es wäre gewiß ein sehr großer Vorteil für die Entwicklung des Güterverkehrs, wenn die Wasserwege tatsächlich endlich einmal auch besser nutzbar gemacht werden würden. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Konferenzen über deutsche Eisenbahnfragen.** Während diese Zeilen unter die Augen des Lesers kommen, haben in Berlin im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Konferenzen von Vertretern der deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz begonnen, die nacheinander die Herstellung einer Betriebsmittelgemeinschaft, die Personentarifreform und die Beseitigung der Umleitungen im Güterverkehr zum Gegenstand haben. Das neue Jahr beginnt, wie wir in unserem Rückblick auf das vergangene bereits hervorhoben, unter glücklichen Zeichen für den Fortschritt der Einheitsbestrebungen im deutschen Eisenbahnwesen. Möchte es der Weisheit der Regierungen und ihrer Vertreter gelingen, in den schwierigen Fragen das richtige zu finden! Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg!

Wir beschränken uns für heute auf die Wiedergabe der über die bevorstehenden Konferenzen laut gewordenen Preßstimmen, die als halbamtliche Äußerungen der betreffenden Regierungen gelten können. Die „Berl. Pol. Nachr.“ schreiben:

„Am 9. d. M. werden in Berlin die Vertreter der bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen zu einer Besprechung zusammentreten, deren Gegenstand die Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen ist. Wenn man bedenkt, daß heute infolge der Getrenntheit der Bahnverwaltungen der einzelnen Bundesstaaten 85 % aller Güterwagen, welche Waren nach einem Bestimmungsorte bringen, leer zurücklaufen, und daß dieser Prozentsatz leerer Rückfahrten an den Landesgrenzen zwischen Preußen und den süddeutschen Staaten noch größer ist, wenn man die Klagen über die kostspieligen Umleitungen großer Warenmengen von kürzeren Wegen auf längere Wege hört, welche erfolgen, nur damit die ganze durchfahrene Bahnstrecke möglichst den Bahnen eines Bundesstaates zugute kommt, so liegt es auf der Hand, daß hier buchstäblich ein Übel vorliegt, dem gesteuert werden sollte. Bekanntlich ist die Bewegung nach Schaffung einer Interessengemeinschaft der bundesstaatlichen Staatsbahnen in dem letzten Jahrfünft besonders in den Kreisen der Handelskammern Württembergs hervorgetreten, desjenigen Landes, dessen geographische Gestaltung es am wenigsten von den größeren deutschen Bundesstaaten zur Entwicklung eines selbständigen Eisenbahnsystems befähigte. Die anderen Bundesstaaten verhielten sich zu der Frage ziemlich neutral, seitdem durch die übergewaltige Entwicklung der Eisenbahnüberschüsse des Königreichs Preußen die Frage der Reichseisenbahnen für alle Zeit beseitigt ist. Es ist das Verdienst der Handelskammer Saarbrücken, durch eine Eingabe an den Reichskanzler und den preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, die sie allen deutschen Handelskammern mit der Bitte um Unterstützung zusandte, die Bewegung in weitere Kreise getragen und weit über Preußen hinaus Handels- und Gewerbekammern zur Äußerung in dieser großen Frage veranlaßt zu haben. Daß unter den Kammern, welche Gelegenheit nahmen, die Frage aufzugreifen, sich die württembergischen Kammern Ulm, Reutlingen und Rottweil befinden, kann nicht wunder nehmen; daß aber auch die bayerischen Kammern München, Regensburg und Passau sowie die sächsischen Kammern Leipzig und Chemnitz, ja die reichsländischen Kammern Straßburg und Metz vertreten sind, ist gewiß sehr erfreulich, von den zahlreichen preußischen Kammern, welche die Bedeutung der Frage voll würdigen, ganz zu schweigen. Unter diesen Umständen kann man die Schaffung einer solchen Interessengemeinschaft der bundesstaatlichen Staatsbahnen nicht mehr als eine nur eisenbahntechnische Frage ansehen, welche nur einen engen Kreis von Fachleuten angeht, sondern man wird zugeben müssen, daß hier ein bedeutendes öffentliches Interesse in weiten Kreisen der gewerbetreibenden Bevölkerung aller Teile des Deutschen Reiches vorliegt. Wenn die Vertreter der bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen am 9. d. M. in Berlin zusammen kommen, so werden sie sich gegenwärtig halten müssen, daß das deutsche Wirtschaftsleben auf sie schaut und von ihnen hofft, daß sie ein Werk zustande bringen, das wirtschaftliche Nachteile verringert und den großen Grundsatz strengster Wirtschaftlichkeit auch in die Welt der deutschen Staatsbahnen einführt, nachdem er sich auf dem Gebiete der privaten Gütererzeugung in der Syndikatsbewegung nahezu zu unbegrenzter Herrschaft gebracht hat.“

Zu derselben Frage und der der Personentarifreform schreibt die offenbar wohlunterrichtete Augsb. Abendztg.:

„Die nächsten Wochen werden auf dem Gebiet des deutschen Eisenbahnwesens wichtige Entscheidungen bringen. Am 9. d. M. tritt in Berlin eine Konferenz von Vertretern der deutschen Staatsbahnverwaltungen zusammen, welche sich mit der beabsichtigten Betriebsmittelgemeinschaft befaßt, und auf den 16. d. M. hat die preußische Eisenbahnverwaltung ebenfalls nach Berlin eine Konferenz von Vertretern der deutschen Staatsbahnen berufen zum Zweck der Beratung über die Personentarifreform. Das bayerische Verkehrsministerium wird zu beiden Konferenzen Vertreter entsenden, wobei es auf der ersteren Konferenz bereits zu einer vollständigen Einigung über den von den Staatsbahnverwaltungen Preußens, Badens und Württembergs vorgelegten Vertragsentwurf über eine deutsche Betriebsmittelgemeinschaft kommen wird. Bezüglich der Eisenbahntarifreform ist hier eine Reihe sehr schwerwiegender und schwieriger Fragen zu lösen, so daß es nicht ausgeschlossen erscheint, daß noch mehrere Konferenzen notwendig werden, bis man zu einem Vertragsabschluß gelangt. Die Frage der Personentarifreform steht mit der der Betriebsmittelgemeinschaft in einem gewissen Zusammenhang und wurde daher schon im September 1904 auf der Heidelberger Konferenz gestreift. Preußen wird der auf den 16. d. M. einberufenen Konferenz jedenfalls ein näheres Projekt unterbreiten. In bezug auf die Einführung der IV. Wagenklasse in Bayern, welche hier vermutlich zur Sprache kommt, verhält sich der bayerische Verkehrsminister durchaus ablehnend, wie früher schon. Allerdings, für die Pfalz wird die IV. Wagenklasse eingeführt werden müssen. Ob der bayerische Verkehrsminister mit diesem Versuch, die IV. Wagenklasse abzulehnen, durchdringen wird, ist allerdings zweifelhaft. Bayern wird jedenfalls auf eine Unterstützung von anderer Seite hierbei nicht rechnen können.“

Die Teilnahme der sächsischen Regierung an den bevorstehenden wichtigen Konferenzen wird vom halbamtlichen Dresdener Journal in folgender Form bestätigt:

„Zu der am 9. d. M. stattfindenden Beratung über die Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen begeben sich am 8. d. M. die Vertreter der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung nach Berlin. Weiter wird die sächsische Regierung bei der am 16. d. M. ebenfalls in Berlin beginnenden Beratung über eine Reform der deutschen Personen- und Gütertarife vertreten sein. Am 20. d. M. finden dann gleichfalls unter Teilnahme der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung die Schlußberatungen über die Frage der Einschränkung des Fahrens von Umwegen im Eisenbahngüterverkehr statt.“

Wir teilen nachstehend noch die Namen der zu den Verhandlungen über eine deutsche Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft ernannten Regierungskommissare nach dem „Schwäb. Merkur“ mit. Preußen: Ministerialdirektor Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat Kirchhoff, Geh. Ob.-Reg.-Rat Hoff, Geh. Ob.-Reg.-Rat Schmidt, Geh. Ob.-Fin.-Rat Ottendorf und je nach Bedarf Geh. Baurat Breusing und Geh. Baurat Haas. — Reichsamt für die Verwaltung der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen: Geh. Reg.-Rat Fritsch. — Bayern: Ob.-Reg.-Rat Lindermayer, Ob.-Reg.-Rat Dr. Graßmann, beide im Königlich bayerischen Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten, Ob.-Reg.-Rat Völker, Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatsbahnen, Ob.-Reg.-Rat Becker, stellv. Direktor der Pfälzischen Eisenbahn. — Sachsen: Min.-Dir. Geh. Rat Dr. Ritterstädt, Geh. Fin.-Rat v. Seydewitz, Geh. Baurat Dr. Ulbrich,

Fin.-Rat Schreiner. — Württemberg: Staatsrat v. Balz, Min.-Rat Stierlin. — Baden: Geh. Leg.-Rat Dr. Kühn, Ob.-Reg.-Rat Schulz. — Mecklenburg-Schwerin: Generaldirektor Geh. Min.-Rat Ehlers, Min.-Rat Freiherr v. Brandenstein, je nach Bedarf Geh. Ob.-Baurat Piernay. — Oldenburg: Eisenbahndirektor Ob.-Reg.-Rat Graepel, Fin.-Rat Stein.

— **Vereinfachtes Abfertigungsverfahren im Eisenbahngüterverkehr.** Die große Vereinfachung im Abfertigungswesen des Eisenbahngüterverkehrs, welche am 1. Februar 1904 auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen zur Einführung gelangte, hat sich gut bewährt und ist infolgedessen am 1. Januar d. J. mit geringen Änderungen von sämtlichen deutschen Eisenbahnverwaltungen übernommen und zur Einführung gebracht worden. Die Vereinfachung besteht bekanntlich im wesentlichen in der Beseitigung der Güterfrachtkarten und in der Verwendung von Frachtmarken und bedeutet für die Eisenbahnverwaltungen eine große Arbeitsersparnis, die wieder einer beschleunigten Abfertigung, Verladung, Entladung und Aushändigung der Güter zugute kommt. Die Geschäftswelt wird durch das Verfahren nach wie vor nicht berührt. Nur werden abweichend vom seitherigen Verfahren die Frachtmarken nicht mehr an die Geschäftswelt verkauft, sondern nur noch von den Eisenbahnabfertigungsstellen selbst als Verrechnungsmittel benutzt. Veranlassung zu dieser Maßnahme war der Umstand, daß seitens der Geschäftswelt von den Marken fast gar kein Gebrauch gemacht und kein Wert auf die Einrichtung gelegt wurde.

— **Entlastung der Eisenbahnen im Ruhrgebiet durch den Rhein-Hannover-Kanal.** Die „Berliner Politischen Nachrichten" heben aus dem nunmehr festgestellten Bericht der Kanalkommission die Ausführungen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten hervor, die sich auf obige Frage beziehen. Der Minister faßte seine Darlegungen in folgenden Sätzen zusammen: 1. Der Verkehr im Ruhrbezirk ist seit Jahrzehnten ziemlich gleichmäßig gestiegen und wird weiter wachsen. Die Steigerung wird sich von 90 000 000 t im Jahre 1902 auf etwa 141 000 000 t in 1912 belaufen. Zur Bewältigung dieses Mehrverkehrs sind mindestens 500 Güterzüge täglich mehr zu fahren. 2. Die bestehenden Bahnlinien werden durch eine so große Zahl von Güterzügen überlastet. Gleiches gilt von den Rangierbahnhöfen. 3. Abhilfe durch neue Linien und durch neue große Rangierbahnhöfe kann durchgreifend überhaupt nicht und, soweit möglich, nur mit unverhältnismäßigen Kosten geschaffen werden. 4. Der Kanal, und zwar als alleiniges durchgreifendes Mittel, hilft den Verkehr und insbesondere den Mehrverkehr zerteilen und dadurch den Eisenbahnen die notwendige Entlastung zu geben. Bei der Begründung dieser Thesen teilte der Minister zunächst mit, daß von 1895 bis 1902 der Gesamtverkehr jener Eisenbahnen sich von 62 000 000 t auf 90 000 000 t gesteigert hat und daß er demzufolge, eine gleichartige Zunahme vorausgesetzt, im Jahre 1912, dem Eröffnungsjahre der Kanalerweiterung, auf etwa 141 000 000 t sich belaufen werde. Zu jenem Zeitpunkte würde demzufolge unter der Voraussetzung, daß das Durchschnittsladegewicht eines offenen Wagens sich auf 15 t vermehrt, mit einem Mehrbedarf von 15 800 offenen Wagen an jedem Tage und im ganzen auf eine Bewegung von 42 500 offenen Wagen täglich zu rechnen sein. Zuzüglich der gedeckten Wagen würden demzufolge im Jahre 1912 täglich 17 000 Wagen mehr als 1903 und im ganzen 47 250 Wagen zu bewegen sein. Die großen Verschubbahnhöfe, auf denen das Verschieben der Wagen, das Zusammensetzen von Zügen nach den verschiedenen Richtungen und innerhalb derselben nach den verschiedenen Stationen im Interesse eines wirtschaftlichen Betriebes erfolgen muß, sind jetzt schon an der Grenze der Leistungsfähigkeit angelangt. Zum Teil muß bereits jetzt einer Überlastung durch wenig zweckmäßige und wirtschaftliche Notbehelfe vorgebeugt werden. Die Errichtung neuer großer Verschubbahnhöfe wird daher zur zwingenden Notwendigkeit werden; aber auch diesem Abhilfsmittel sind bestimmte enge Grenzen gezogen, und zwar durch die Wirtschaftlichkeit und betreffs der Leistungen der übrigen in Frage kommenden Bahnlinien. Die Leistungen der Ruhrbahnen haben sich im Zeitraume 1895—1903 ganz außerordentlich vermehrt. Die Zahl der Güterzüge ist um 42,68 %, der Schnellzüge um 135,14 % und der Personenzüge um 68,94 % gestiegen. Der Winterfahrplan 1903/04 weist bereits 2180 regelmäßige und nach Bedarf verkehrende Züge täglich auf. Zur Bewältigung der Verkehrssteigerung bis 1912 wird es der Einlegung weiterer 500 Güterzüge bedürfen, von denen etwa 340 auf die Haupt-, Zu- und Abfuhrlinien, 160 auf die Neben- und Außenlinien entfallen würden. Damit würde auch, unter Berücksichtigung der neu zu eröffnenden Linie Osterfeld-Hamm und des zweigleisigen Ausbaues einer Reihe anderer Strecken, die Leistungsfähigkeit der Bahnen im Ruhrrevier bis aufs äußerste in Anspruch genommen sein und die Bewältigung einer weiteren Verkehrssteigerung nur mit äußersten Schwierigkeiten sich ermöglichen lassen. Durch eine Güterbahn kann die erforderliche Abhilfe nicht gewährt werden, abgesehen davon, ob eine solche überhaupt noch technisch ausführbar ist, und abgesehen von der ungewöhnlichen Höhe der Kosten, welche ihr Bau erfordern würde. Denn die Bahn würde nicht in der Lage sein, den Verkehr der anderen Eisenbahnstrecken in der erforderlichen Weise zu entlasten. Im Gegensatz zur Güterbahn ist der Kanal nicht nur ein wirksames Hilfsmittel, sondern das hier allein zweckmäßige und durchgreifende. Er braucht nicht, wie eine neue Bahn, große, teure Sammelstationen und komplizierte Verbindungen mit anderen, schon bestehenden Anlagen; an ihm kann fast an jeder Stelle geladen werden, und es gestalten sich deshalb die Anschlüsse der Werke und Zechen wesentlich einfacher. Endlich machen auch bei der für ihn gebotenen tiefen Lage die Kreuzungen mit den Eisenbahnen und Straßen sehr viel weniger Schwierigkeiten, als bei der hoch zu legenden Güterbahn. Der Kanal wird seine wohltätige Wirkung in erster Linie dahin äußern, daß er einen Teil des Kohlenverkehrs übernimmt und dadurch die in seinem Bereiche liegenden Linien und Verschubbahnhöfe, und zwar besonders diejenigen, welche die für die Häfen bei Ruhrort, Duisburg und Hochfeld bestimmten Wagen (jetzt beispielsweise täglich für Ruhrort bis zu 2800, für Duisburg bis zu 2400) verarbeiten, von einem ansehnlichen Teile ihres Verkehrs befreit. Ebenso wird er der Eisenbahn die Beförderung eines großen Teils der Erze abnehmen, die von den genannten Häfen nach den Hochöfen gehen. Soll aber eine allseitig durchgreifende Entlastung der Linien im Ruhrgebiet eintreten, so wird der Kanal nicht nur nach Westen bis zum Rheine herzustellen, sondern auch in östlicher Richtung weiterzuführen sein. Beim Fehlen dieses Kanalteils würden alle nach Osten gehenden Transporte in demselben Umfange nach wie vor der Eisenbahn zufallen, da schon die doppelten Verlade- bezw. Umladekosten die Benutzung des Kanals durch das Ruhrgebiet hindurch verbieten würden. Eine Entlastung der zur Zeit bereits mit 140 Zugfahrten belasteten Schnellzugstrecke Dortmund-Hamm und der anschließenden, mit 136 und 173 Zugfahrten belasteten Schnellzugstrecke Hamm-Bielefeld-Hannover ist aber ebenfalls ein unabweisbares Bedürfnis.

— **Zahlung der gesetzlichen Pensionen und Hinterbliebenenbezüge der preußischen Staatseisenbahnbeamten.** Nach einer gemeinschaftlichen Verfügung des preußischen Finanzministers und des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 27. Dezember 1904 gelangen vom 1. April d. J. ab folgende den Beamten der Staatseisenbahnverwaltung (einschließlich der Main-Neckarbahn) und der Eisenbahnzentralverwaltung sowie den Hinterbliebenen dieser Beamten aus der preußischen Staatskasse zustehenden Bezüge: a) Pensionen nach dem Zivilpensionsgesetz und dem Unfallfürsorgegesetz, b) Witwen- und Waisengelder nach dem Hinterbliebenenfürsorgegesetz und Hinterbliebenenrenten nach dem Unfallfürsorgegesetz, c) die zur Erhöhung der gesetzlichen Witwen- und Waisengelder bewilligten Unterstützungen für Witwen und Waisen vor dem 1. April 1897 verstorbener Beamten — nicht mehr durch die Regierungshauptkassen und deren Spezialkassen, sondern durch die Kassen der Eisenbahnverwaltung zur Zahlung und zum rechnungsmäßigen Nachweis. — Die Vereinnahmung von Beiträgen zur allgemeinen Witwenverpflegungsanstalt und die Zahlung von Witwenpensionen aus dieser Anstalt verbleibt auch ferner den Regierungshauptkassen und deren Spezialkassen nach Maßgabe der bestehenden Vorschriften.

Zum Zwecke der Überweisung der auf die Kassen der Eisenbahnverwaltung zu übernehmenden Ausgaben und ihrer rechtzeitigen Weiterzahlung sind von den genannten Ministern im Einverständnis mit der Königlichen Oberrechnungskammer eingehende Bestimmungen getroffen, die im „Eisenbahn-Nachrichtenblatt" Nr. 1 vom 2. d. M. den beteiligten Behörden mitgeteilt werden.

— **Instandhaltung der Güterwagen.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat Veranlassung genommen, die Königlichen Eisenbahndirektionen auf den in Nr. 97 Jahrgang 1904 d. Ztg. erschienenen Aufsatz: „Vorschläge zu Verbesserungen an Einzeleinrichtungen der Güterwagen" hinzuweisen.

— **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Ruhrbezirk nach dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet.** Wie aus der Bekanntmachung auf S. 47 d. Ztg. ersichtlich, gelangt mit dem 15. d. M. für die vorgenannten Gebiete ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zum Betriebe der Hochöfen, Siemens-, Martin-, Puddel- und Schweißöfen, der Walz- und Hammerwerke zur Einführung.

Der Tarif nach den Stationen des Siegerlandes beruht auf der Grundlage eines Streckensatzes von 1,4 ₰ für 1 tkm und einer Abfertigungsgebühr von 6 ₰ für 100 kg; für die Stationen des Lahn- und Dillgebiets sind diejenigen Fracht-

sätze eingestellt, welche sich für Kohlen nach Abzug des für die Station Siegen nach den neuen Sätzen entstehenden Frachtunterschiedes von den bestehenden Frachtsätzen ergeben. — Die Verwendung der Brennstoffe muß im Frachtbriefe der Zweckbestimmung des Ausnahmetarifs entsprechend angegeben sein.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Dezember 1904 in 13 Arbeitstagen 251 114 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 316 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 231 522 und auf den Arbeitstag 19 294 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Jahres 1903 bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Dezember 1904 auf den Arbeitstag 22 und im ganzen 19 592 Doppelwagen oder 8,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Jahres 1903.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Dezember 1904: 35 631 Doppelwagen gegen 31 663, in Oberschlesien 71 616 Doppelwagen gegen 70 482 und in den drei Bezirken zusammen 358 361 Doppelwagen gegen 333 667 und war demnach im Saarbezirk 3968 Doppelwagen oder 12,5 %, in Oberschlesien 1134 Doppelwagen oder 1,6 % und in den drei Bezirken zusammen 24 694 Doppelwagen oder 7,4 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1903.

Im ganzen Monat Dezember 1904 stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 499 021 Doppelwagen gegen 472 666, im Saarbezirk auf 69 697 Doppelwagen gegen 64 008, in Oberschlesien auf 157 900 Doppelwagen gegen 147 487 und in den drei Bezirken zusammen auf 726 618 Doppelwagen gegen 684 161 und betrug demnach im Ruhrbezirk 26 355 Doppelwagen oder 5,6 %, im Saarbezirk 5689 Doppelwagen oder 8,9 %, in Oberschlesien 10 413 Doppelwagen oder 7,1 % und in den drei Bezirken zusammen 42 457 Doppelwagen oder 6,2 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1903.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks im Jahre 1904 beträgt im Ruhrbezirk 5 713 452 Doppelwagen gegen 5 573 885, im Saarbezirk 785 394 Doppelwagen gegen 767 963, in Oberschlesien 1 783 318 Doppelwagen gegen 1 776 433 und in den drei Bezirken zusammen 8 282 164 Doppelwagen gegen 8 118 281 und ist demnach im Ruhrbezirk 139 567 Doppelwagen oder 2,5 %, im Saarbezirk 17 431 Doppelwagen oder 2,3 %, in Oberschlesien 6885 Doppelwagen oder 0,4 % und in den drei Bezirken zusammen 163 883 Doppelwagen oder 2 % höher als im Jahre 1903.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 17. Dezember 1904 und betrug 21 067 Wagen gegen 21 130 am 19. Dezember 1903.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 31. Dezember 1904: 43 008 Doppelwagen zu 10 t gegen 40 576 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 46 gegen 47, sowie von anderen Gütern 0 gegen 9 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 31. Dezember 1904 41 338 offene Wagen gegen 38 800 in derselben Zeit im Jahre 1903, mithin in diesem Jahre 2538 oder 6,5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Plan der Erbauung einer elektrischen Bahn auf die Zugspitze.** Einen solchen erörtert der Ingenieur Wolfgang Adolf Müller aus Berlin soeben in einer kleinen Schrift. Wir entnehmen darüber den Berl. N. Nachr. folgendes: „Die Bahn soll vom Bahnhof Garmisch-Partenkirchen, 700 m über dem Meeresspiegel, ausgeben, über den Baader- und Eibsee zu dem eigentlichen Bergbahnhof führen, der in der Höhe von 1200 m liegen soll. Dort beginnt die Zahnrad-Steilbahn. Sie erreicht durch einen Tunnel den Kreuzungsbahnhof Riffelhöhe, 2075 m. An der kleinen und großen Riffelwand empor kommt die Bahn bei 2920 m zu dem zwischen Ost- und Westgipfel gelegenen Bahnhof Zugspitze. Auf dieser letzten Strecke ist nur ein Tunnel von 150 m Länge erforderlich. Die letzten 300 m liegen in einer halb offenen Tunnelgalerie. Es wird eine Geschwindigkeit von vier Kilometern die Stunde auf der Steilbahn geplant; man würde also vom Eibsee aus in einer Stunde die Zugspitze erreichen. Die Anlagekosten sind auf rund zwei Millionen Mark veranschlagt, man erwartet einen Mindestbesuch von 29 000 Personen im Jahr. Der Fahrpreis soll für Hin- und Rückfahrt 10 ℳ betragen."

Soweit unsere Quelle. Wir vermögen uns für diesen Plan, dessen Ausführbarkeit wir nicht bezweifeln, keineswegs zu begeistern. Die Zugspitze, der höchste deutsche Berg, sollte von dem Eisenbahnlärm unberührt und der Masse der bequemen Vergnügungsreisenden entrückt bleiben. Die Besteigung der Zugspitze ist keineswegs besonders schwierig; nachdem oben ein Alpenvereinshaus erbaut und die Wege vielfach verbessert und versichert sind, ist die Erreichung der Spitze jedem rüstigen Gänger möglich und völlig gefahrlos. Die Poesie des Berges wird durch eine Zahnradbahn und den in ihrem Gefolge unvermeidlichen Philisterschwarm sehr an Reiz verlieren. Bei dem Plan der Jungfraubahn lockt wenigstens die Schwierigkeit der technischen Lösung und die erhabene Einsamkeit der Eiswelt da oben. Beides fällt bei der Zugspitze weg. Der wahre Alpenfreund kann sich an dem erörterten Gedanken nicht erfreuen.

— **Der Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen** hat sich im Jahre 1904 wiederum wesentlich gehoben und von allen früheren Jahren die Höchstziffer erreicht. Insgesamt wurden befördert 11 866 469 t (1903: 10 930 515 t), d. s. gegen das Vorjahr 935 954 t oder 8,6 % mehr. An Steinkohlen aus Sachsen wurden versendet 3 593 041 t (3 396 135 t), d. s. 196 906 t oder 5,8 % mehr. In den einzelnen Bezirken wurden verfrachtet: 1 819 650 t (1 719 123 t) im Zwickauer, 1 421 420 t (1 324 914 t) im Lugau-Ölsnitzer und 351 971 t (352 098 t) im Dresdener Bezirke. Der Empfang an Steinkohlen aus Preußen betrug: a) aus Schlesien 650 566 t (583 160 t), d. s. 67 406 t oder 11,6 % mehr; b) aus Rheinland-Westfalen 245 248 t (184 610 t), d. s. 60 638 t oder 32,8 % mehr. An Steinkohlen aus anderen Kohlengebieten gingen ein 84 599 t (69 374 t), d. s. 15 225 t oder 21,9 % mehr. Der Versand an Braunkohlen betrug: a) aus Sachsen 542 477 t (474 007 t), d. s. 68 470 t oder 14,4 % mehr; b) aus Sachsen-Altenburg 1 609 791 t (1 594 520 t), d. s. 15 271 t oder 0,9 % mehr. An Braunkohlen aus Preußen, Thüringen und Anhalt gingen ein 1 074 532 t (895 781 t), d. s. 178 751 t oder 19,9 % mehr. Der Empfang böhmischer Braunkohlen, der sich in den letzten Jahren auf stetig absteigender Linie bewegte, hat sich gleichfalls wieder gehoben, allerdings in der Hauptsache beeinflußt durch die Einstellung der Elbeschiffahrt in den Sommermonaten. Er betrug 3 966 215 t (3 732 928 t), d. s. 233 287 t oder 6,2 % mehr. Die tägliche durchschnittliche Transportleistung belief sich auf 32 426 t gegen 29 942 t im Jahre 1903. Von der beförderten Gesamtkohlenmenge entfielen 4 573 454 t = 38,54 % auf Steinkohlen und 7 293 015 t = 61,46 % auf Braunkohlen.

— **Personalnachrichten.** Bei der Verwaltung der sächsischen Staatseisenbahnen sind ernannt: der Oberbaurat Pöge zum Vorstande der III. Abteilung der Generaldirektion, der Bau- und Betriebsinspektor, Baurat Mehr in Zwickau zum Eisenbahndirektor in Chemnitz und der Regierungsbaumeister beim Allgemeinen technischen Bureau Schreiber zum Vermessungsinspektor daselbst mit dem Range der Bauinspektoren. — Versetzt sind: der Eisenbahndirektor Oberbaurat Dannenfelßer in Leipzig II unter Belassung seines persönlichen Titels und Ranges als Mitglied in die Generaldirektion, der Eisenbahndirektor Weidner von der Betriebsdirektion Chemnitz zur Betriebsdirektion Leipzig II, die Bauräte Schneider von der Bauinspektion Altenburg II als Bau- und Betriebsinspektor zur Betriebsdirektion Zwickau, Uter von der Betriebsdirektion Leipzig I zum Baubureau Leipzig und Claußnitzer von der Bauinspektion Geithain zur Bauinspektion Altenburg II sowie der Bauinspektor Sonnenberg vom Baubureau Leipzig zur Bauinspektion Geithain und der Regierungsbaumeister Seidel bei der Bauinspektion Dresden-Fr. zur Bauinspektion Dresden-A. — Ausgeschieden ist der außeretatsmäßige Regierungsbaumeister beim Baubureau Aue Fischer, der Generaldirektion zugewiesen der Assessor Wolf, juristischer Hilfsarbeiter im Akzeß.

Österreich.

— **Erlöschen der Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes.** Wie von amtlicher Seite aufmerksam gemacht wird, ist am 31. Dezember 1904 die Wirksamkeit des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung erloschen. Der von der Regierung während des letzten Sessionsabschnittes des Reichsrates zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebrachte Entwurf eines neuen Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung hat bisher Gesetzeskraft nicht erlangt. Seit 1. d. M. können daher insbesondere die in den Artikeln 4 bis 7 und 20 des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 vorgesehenen steuer- und gebührenrechtlichen Begünstigungen nicht mehr in Anspruch genommen werden. Die während der Geltungsdauer dieses Gesetzes bereits erworbenen finanziellen Begünstigungen werden jedoch hierdurch nicht berührt.

— **Lokalbahnprojekt Brünn-Lösch.** Das „Reichsgesetzblatt" vom 24. Dezember 1904 veröffentlicht die Konzessionsurkunde für die vollspurige Lokalbahn von Brünn nach Lösch-

— **Die Jahreseinnahmen der österreichischen Privatbahnen.** Nunmehr liegen die Einnahmeausweise sämtlicher großen Privatbahnen für das Jahr 1904 vor; wenn die Einnahmen auch für die letzten drei bis vier Monate nur vorläufig ermittelt sind, so geben die Ziffern in ihrer Gesamtheit doch schon ein ziemlich getreues Bild der Entwicklung, welche der Eisenbahnverkehr im abgelaufenen Jahre genommen hat. Die Jahreseinnahmen stellen sich gegenüber den endgültig abgerechneten des Jahres 1903 wie folgt:

	1904	gegen 1903
	Kronen	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	89 450 185	+ 1 962 885
Südbahn	113 066 838	+ 3 508 019
Österr.-ungar. St.-E.-G.	64 441 918	— 634 427
Österr. Nordwestbahn Lit. A.	24 449 947	— 415 284
Elbetalbahn	15 449 800	— 1 010 784
Süd-norddeutsche Verbindungsbahn	8 399 890	— 62 723
Aussig-Teplitzer Bahn	13 276 474	— 1 139 889
Buschtêhrader Bahn Lit. A.	8 868 817	+ 384 460
„ „ Lit. B	15 276 886	+ 262 511
Böhmische Nordbahn	10 638 448	— 99 770

Im ganzen bieten die Jahresziffern der Einnahmen einen Beweis dafür, daß der Gesamtverkehr neuerdings bedeutend zugenommen hat.

Es betragen die Mehreinnahmen von sieben Bahnen . . . . 10 213 266 Kr.
die Mindereinnahme von drei Bahnen . . . 1 680 838 „
so daß sich für die Privatbahnen eine Gesamtmehreinnahme von . . . . 8 532 428 Kr.

ergibt, was einer Steigerung der Einnahmen um 2,4 % entspricht. Die größten verhältnismäßigen Besserungen zeigen die Südbahn mit 5,06 % und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit 3,6 %; die stärksten Ausfälle sind verhältnismäßig die der Aussig-Teplitzer Bahn mit 7,5 % und der Elbetalbahn mit 2,8 %.

— **Kündigung des Vertrages über den Gemeinschaftsbetrieb der Südbahnstrecke Laibach-Divacca.** Gegen Schluß dieses Jahres ist die Eröffnung der Staatsbahnlinie Aßling-Triest (St. Andrä) zu gewärtigen. Durch die Wocheinerbahn erlangen die Staatsbahnen eine unmittelbare und kürzere Verbindung mit Triest, und wird hierdurch für die Staatsbahnverwaltung das Mitbenutzungsrecht überflüssig, welches sie sich seinerzeit durch den mit der Südbahn wegen dieser Teilstrecke abgeschlossenen Vertrag gesichert hatte. Demgemäß ist dieser Vertrag von der Staatsbahnverwaltung mit Wirksamkeit vom Januar 1906 gekündigt worden.

— **Die Eisenbahntarife und die neue Rechtschreibung.** In einem im April 1904 an die Südbahn als die damalige geschäftsführende Verwaltung der Direktorenkonferenz gerichteten Erlasse waren die Eisenbahnen eingeladen worden, in dem gemeinsamen Tarifteil I und in den Tarifverlautbarungen die neue Schreibweise zur Durchführung zu bringen. Für diese Arbeit war den Eisenbahnen in Ansehung des Tarifteiles I ein Termin bis zum 1. d. M. gesetzt worden. In Würdigung einer von der Direktorenkonferenz erhobenen Vorstellung, in welcher der zur Durchsicht der Tarifbestimmungen in der gedachten Richtung gestellte Termin als zu kurz bemessen bezeichnet wurde, hat das Eisenbahnministerium diesen Termin bis zum 1. Juli d. J. verlängert.

— **Die Gemeinde Wien und die Dampftramway.** Die Gemeinde Wien hat bekanntlich am 24. Dezember 1904 bei einem Wiener Bezirksgericht ein Gesuch gegen die Dampftramway vormals Krauß & Cie. um Bewilligung der zwangsweisen Räumung der von der Dampftramway benutzten Straßengründe durch die Entfernung der in diesen Straßengründen liegenden Gleise überreicht. Das Bezirksgericht hatte dieses Ansuchen zurückgewiesen, das Landesgericht Wien hat aber auf Rekurs der Gemeinde Wien dem Antrag Folge gegeben und die zwangsweise Räumung der Straßengründe der Dampftramway aufgetragen.

— **Zur Frage des Gerichtsstandes der österreichischen Staatsbahnen.** Der Wiener Verein „Kommunikation" hat Schritte eingeleitet, um die Frage des Gerichtsstandes der Staatsbahnverwaltung in einer den Interessen der klagenden Parteien entsprechenderen Weise zu regeln, da gegenwärtig Geschäftsleute, welche in Wien ihren Sitz haben, Prozesse gegen die Staatsbahnen nur am Sitze der einzelnen Staatsbahndirektionen anstrengen können und dies eine große Erschwerung und Verteuerung für die Geschäftswelt bedeute. Der genannte Verein ist auch an den niederösterreichischen Gewerbeverein mit dem Ersuchen um Unterstützung herangetreten. Diese Frage gelangte am 28. November 1904 in der Abteilung des Gewerbevereins für Handel, Volkswirtschaft und Kommunikation zur Beratung. Der Berichterstatter stellte sich gleichfalls auf den Standpunkt, daß es wünschenswert wäre, wenn unter allen Umständen die niederösterreichische Finanzprokuratur zur Vertretung des Eisenbahnärars berechtigt und hierdurch das bezügliche Wiener Gericht zur Durchführung von Prozessen gegen das Eisenbahnärar zuständig würde. Der Verwaltungsrat des Gewerbevereins beschloß auf Grund dieses Berichts, eine Eingabe an das Eisenbahnministerium zu richten und darin das Ersuchen zu stellen, geeignete Verfügungen zu treffen, damit Klagen gegen die Staatsbahnen in allen Fällen in Wien anhängig gemacht werden können.

— **Verband der österreichischen Lokalbahnen.** Jüngst hat die ordentliche Generalversammlung des Verbandes österreichischer Lokalbahnen stattgefunden. In ihr wurden die Berichte des Ausschusses über die wegen des neuen Lokalbahngesetzes vom Verbande unternommenen Schritte, ferner der Bericht über das Pensionsinstitut des Verbandes für das abgelaufene Jahr zur Kenntnis genommen. Ein von den Welser Lokalbahnen eingebrachter Antrag, der dahin geht, der Verband möge sich an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der Eisenbahnen um Herabsetzung der Prämien für die Lokalbahnen wenden oder die Errichtung einer selbständigen Unfallversicherungsanstalt in Erwägung ziehen, wurde dem Ausschusse zur Prüfung überwiesen.

— **Umstellwagen für den Holzverkehr zwischen Galizien, der Bukowina und Südrußland.** Seit dem September 1904 sind für den Versand von Rundholz aus Galizien und der Bukowina nach Südrußland Umstellwagen nach System Breidsprecher in Verwendung, welche derart gebaut sind, daß die Wagen von den österreichischen Linien auf die russische Spur übergehen können. Im großen und ganzen hat sich die Verwendung der Umstellwagen in dem genannten Verkehre bisher gut bewährt.

— **Personalnachrichten.** Der Ministerialsekretär im Eisenbahnministerium Dr. Hnidey ist zum Betriebsleiter in Czernovitz in der sechsten Rangklasse der Staatsbeamten mit dem Titel eines Regierungsrats ernannt und dem Stellvertreter des Betriebsleiters in Czernovitz, Inspektor Roschitz, der Titel eines Kaiserlichen Rats verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Brüsseler Westbahnhof.** Die Räumlichkeiten des Brüsseler Westbahnhofs, die für den angewachsenen Verkehr ungenügend geworden sind, sollen laut „Indépendance belge" vergrößert werden. Die Ausarbeitung der Pläne wird in der nächsten Konferenz der Dienstleiter der Eisenbahnverwaltung geprüft.

— **Keine staatlichen Wohnhäuser für Eisenbahnangestellte in der Schweiz.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat laut schweizerischen Blättern auf das Gesuch der Arbeiterunion der schweizerischen Transportanstalten um Erstellung von Wohnhäusern für Angestellte und Arbeiter ablehnend geantwortet, aus finanziellen Gründen und weil die Privatbahnen damit keine günstigen Erfahrungen gemacht hätten.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat hat in seiner letzten Sitzung das Gesuch abgewiesen, daß den Kantons-Staatsschreibern sowie den Mitgliedern der Kantonsregierungen freie Eisenbahnfahrt in dem betreffenden Eisenbahnkreise gewährt werde. Der Verwaltungsrat fürchtet, daß zu viel Ansprüche auf Freifahrt von kantonalen und eidgenössischen Beamten gestellt werden. Der Verwaltungsrat genehmigte die Lieferungsverträge mit schweizerischen Fabriken wegen Anschaffung neuer Personenwagen, darunter 20 vierachsige Personenwagen I. und II. Klasse mit durchgehendem Seitengang und sieben Abteilen mit 42 Sitzplätzen, die im ganzen die gleiche Einrichtung erhalten, wie die deutschen Wagen in den D-Zügen; sie sind bestimmt für den internationalen Verkehr mit Deutschland und Österreich. Die Herstellungskosten eines solchen Wagens betragen 59 400 Fr., während der Preis eines dreiachsigen Personenwagens I. und II. Klasse mit 35 Sitzplätzen sich auf 30 360 Fr. stellt. Ferner behandelte der Verwaltungsrat einen neuen Tarif für Gesellschaften und Schulen. Für Gesellschaften bleibt es im ganzen bei den bisherigen Grundsätzen. Die Preise sind nach zwei Richtungen abgestuft: nach der Länge der Fahrt und nach der Größe der Teilnehmerzahl. Der neue Tarif für Schulfahrten hat die Bezeichnung der Schulen bezw. die Taxabstufungen nach Primar-, Mittel- und Hochschule aufgegeben und dafür nur zwei Stufen eingeführt, nämlich Schulen der ersten Altersstufe normal bis zu 12 Jahren und Schulen mit älteren Schülern. Schüler der ersten Altersstufe zahlen 50 % und Schüler der zweiten Altersstufe 65 % der Sätze des Gesellschaftstarifs bei 180 Teilnehmern. Schulen mit wenig und solche mit viel Schülern zahlen also künftig den gleichen Satz. Diese Neuerung entspricht einem Wunsche des schweize-

rischen Lehrervereins und bezweckt, die bisherigen, nach dessen Ansicht pädagogisch verwerflichen Massenausflüge auf ein möglichst geringes Maß herabzusetzen.

— **Simplontunnel.** Das am 6. d. M. veröffentlichte „Bulletin" bestätigt, daß die Bauleitung, um die im Haupttunnel angetroffene schwierige Stelle zunächst zu umgehen, den Parallelstelle weiter vorgetrieben hatte. Ein Quertunnel zwischen beiden Tunneln wurde dann am 19. Dezember 1904 vollendet und am gleichen Tage mittels Maschinenbohrung die Bohrung des Haupttunnels in nördlicher Richtung wieder aufgenommen bei Punkt 9142, und Ende Dezember 1904 erreichte man Punkt 9185. Von dem Haupttunnel bleiben noch zu durchbohren die Strecke 9111 bis 9134 m sowie die Strecke 9185 bis 9354 m, zusammen 192 m. Der Wassererguß war 900 Sekundenliter, einbegriffen 13 Sekundenliter, welche von den Warmwasserquellen zwischen Punkt 9110 und 9185 m kommen. Nach der letzteren Angabe scheint die jetzt in schweizerischen Blättern verbreitete Mitteilung, daß durch diesen neuerlichen Wasserzufluß der Durchschlag abermals verschoben werde, übertrieben zu sein.

— **Rückkauf der Zufahrtslinien zum Simplon und Verlängerung des Termins für den Rückkauf der Südbahnen.** Das italienische Parlament hat im Dezember 1904 den Gesetzentwurf angenommen, mit welchem der Regierung die Vollmacht erteilt wird, bis zum 30. Juni d. J. zum Rückkauf der Zufahrtslinien zum Simplon Arona-Domodossola und Santhià-Arona (die Linie Domodossola-Iselle wird für unmittelbare Rechnung des Staates gebaut) zu dem mit der Mittelmeerbahn in der Konzession vereinbarten Pauschpreise von 28 350 000 bezw. 17 375 000 Lire zu schreiten, unter Rückzahlung der von der Konzessionsinhaberin ausgelegten Kosten für Roll- und Betriebsmaterial und für Vorräte. Mit gleichem Gesetz wurde ferner die Regierung bevollmächtigt, den Termin für die Ankündigung des Rückkaufes der Stammlinien der italienischen Südbahnen vom 31. Dezember 1904 auf den 30. April 1905 (und nicht 31. Januar 1905, wie angegeben) zu verschieben, da die zwischen Regierung und Bahnverwaltung seit langem andauernden Verhandlungen bisher zu keinem befriedigenden Abschluß geführt haben.

Die beiden Zufahrtslinien zum Simplon Arona-Domodossola und Santhià-Arona werden am 16. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden Vorerst wird der Betrieb auf den Lokalverkehr beschränkt, der erweiterte internationale Zugverkehr aber nach Eröffnung des Simplontunnels eingeführt werden.

Fremde Weltteile.

— **Die Saharabahn** ist schon seit zwei Jahrzehnten von französischer Seite erörtert worden, ohne anderes praktisches Ergebnis, als daß mit dem politischen Vorrücken der Franzosen die algerische Eisenbahnlinie etwas weiter in den Anfang der Wüste hinein verlängert wurde. Einer der eifrigsten Vorkämpfer für die Saharabahn ist der bekannte Nationalökonom Paul Leroy-Beaulieu. Er hat nun ein Buch herausgegeben: Die Sahara, der Sudan und die Transsaharabahn (Paris, Guillaumin), das jedenfalls für die einschlägigen Verhältnisse und Pläne allgemein von Interesse ist. Es will eine möglichst vollständige Zusammenfassung davon geben, was man heute von der Sahara und dem Sudan weiß, ferner von den bisherigen verschiedenen Plänen einer Saharabahn, wie im allgemeinen von den Bedingungen für billige Eisenbahnen. Politisch und wirtschaftlich wäre es für Frankreich von hohem Wert, seine drei großen afrikanischen Gebiete: Algier, im Sudan und am Tschad durch eine Schienenverbindung zu vereinigen. Leroy-Beaulieu rechnet wohl ohne technische Unterlage, daß man wahrscheinlich das Kilometer Bahn für 50 000 bis 55 000 Fr. herstellen könne, so daß man von dem jetzigen Eisenbahnendpunkt Beni-Ouif bis Timbuktu wenig über 100 000 000 Fr. brauchen würde. Er hält eine solche Bahn auch für rentabel.

— **Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft.** Der Bericht über das vierte Geschäftsjahr (1. April 1903 bis 31. März 1904) gibt eine Übersicht über den bisherigen Verlauf des Eisenbahnbaues, welcher natürlich unter den infolge des Hereroaufstandes im Schutzgebiet entstandenen schwierigen Verhältnissen nicht in dem Maße fortgeschritten ist, wie es in gewöhnlichen Zeiten der Fall gewesen sein würde. Der im Oktober 1903 begonnene Bahnbau sollte laut Vertrag bereits in 2½ Jahren, also Frühjahr 1906, vollständig beendet sein. Trotz der schwierigen Verhältnisse wird der Bahnbau im militärischen Interesse beschleunigt, nachdem die Kaiserliche Regierung einen kilometrischen Zuschlag für die zwischen Kilometer 80 und 226 liegende Strecke und einen für die Fortsetzung des Baues ausreichenden militärischen Schutz zugesichert hat. Durch Hinaussenden einer größeren Anzahl italienischer Arbeiter und Anwerbung von 250 Ovambos wurde die Arbeiterzahl wieder auf 1100 gebracht. Ende November 1904 waren die Erdarbeiten bis Kilometer 123 und die Gleislage bis Kilometer 108 fertiggestellt. Die betriebsfertige Herstellung der Strecke Swakopmund-Karibib wird auf Wunsch der Regierung mit allen Kräften betrieben. (Die Otavibahn hat auf dieser Strecke eine besondere, von der Windhukbahn getrennte Trasse, sie folgt von Rössing ab dem Khanfluß. D. Schriftl.) Außerdem wird die Gesellschaft auf Verlangen der Regierung die Regierungsbahn mit der Otavibahn durch Herstellung einer Verbindungslinie zwischen Karibib und einer an der Linie Usakos-Omaruru liegenden Station verbinden.

Die Verschiffung ging mit Ausnahme einer Zeit im Sommer 1904 glatt von statten. Auch die Löschung in Swakopmund, welche zunächst recht schwierig war, wird fortwährend besser. Dank den von allen Seiten gemachten Anstrengungen werden wöchentlich bis zu 7000 t Güter in Swakopmund gelandet, eine Leistung, die man vor kurzem noch für unmöglich gehalten hätte. An der Verbesserung der Landungsverhältnisse wird fortwährend gearbeitet. Der Beschaffung des Wassers sowohl für die Speisung der Lokomotiven wie für Trinkzwecke wird besondere Beachtung gewidmet. Angestellte Bohrversuche zwischen Kilometer 40 und 110 hatten bisher kein günstiges Ergebnis. Dagegen ist in Usakos sowie ungefähr 22 km weiter nach Omaruru zu Wasser in genügender Menge vorhanden. Für den Ausgangspunkt der Eisenbahn soll am Felsufer des Swakop, etwa 2 km oberhalb dessen Mündung in die See, eine Pumpstation angelegt werden. Die Farm Usakos, welche von der Eisenbahn auf größere Strecken durchschnitten wird und die sich durch ein besonders reiches Wasservorkommen und besonders gutes Klima auszeichnet, ist von der Gesellschaft gekauft worden.

Mit der „Deutschen Kolonialgesellschaft in Südwestafrika" ist eine Vereinbarung getroffen, welcher zufolge an beiden Seiten der Otavibahn befindliche Landblöcke einschließlich der Wasserrechte und Bergwerksgerechtsame an die Eisenbahngesellschaft abgetreten werden, soweit das Land sich bisher im Besitz der Kolonialgesellschaft befindet. Die Wiederaufnahme der bergmännischen Arbeiten hat selbstverständlich bis zur völligen Beruhigung des Landes zurückgestellt werden müssen. Es ist in Aussicht genommen, nach Beendiguug der Bahnlinie bis Omaruru mit der Versendung der für den Bergbau erforderlichen Materialien und Geräte zu beginnen, sobald der Weg ins Grubengebiet mit Sicherheit benutzbar ist und die allgemeine Lage im Norden des Schutzgebietes eine Aufnahme der Arbeiten zuläßt.

Mitte Oktober wurde die zweite Rate des Gesellschaftskapitals im Betrage von 25 % auf 19 000 000 ℳ. des Anteilkapitals entsprechend 4 750 000 ℳ. eingefordert und eingezahlt.

— **Bau der Bahn von Dar-es-Salaam nach Mrogoro.** Wie die D. Kol.-Ztg. mitteilt, sind am 1. November 1904 die ersten Beamten, u. a. ein Oberingenieur, nach Dar-es-Salaam ausgereist, um mit den Absteckungen und den endgültigen Vorarbeiten der Eisenbahn Dar-es-Salaam-Mrogoro zu beginnen. Seit Mitte Dezember 1904 sind die Herren in Tätigkeit. Im Dezember 1904 ist ferner der Eisenbahninspektor Grajes mit einem Stabe von Ingenieuren nachgefolgt, um den Bau selber in Angriff zu nehmen. Die Haupttätigkeit dieser Beamten wird zuerst darin bestehen, daß sie im Hafen von Dar-es-Salaam einen eisernen Pier aufführen, vermittels dessen das Umladen der Materialien (Schienen usw.) unmittelbar auf die Gleise erfolgen kann. Gleichzeitig mit dem Pier wird ein Zollschuppen erbaut, so daß wohl vom Mai an die Abfertigung der Güter sehr viel besser als bisher wird erfolgen können. Die ersten Schienen werden wahrscheinlich im Februar hinausgehen.

Allgemeines.

— **Ein Eisenbahnwagen mit Badezimmer.** Ein wirklicher „Palast auf Rädern" ist der neue Eisenbahnsalonwagen, den die Elektrische Eisenbahngesellschaft von Preston in Lancashire für den Gouverneur von Rhodesia Sir W. H. Milton gebaut hat. Dieser Wagen, der das bis jetzt noch nicht Dagewesene an Schönheit bedeutet, ist in sechs verschiedene Räume geteilt mit einem Gang, der um den ganzen Wagen herumläuft und auf der einen Seite in einen Balkon ausläuft und auf der anderen Seite in einer Plattform mit einem Eisschrank endet. Der Balkon ist mit Rollvorhängen verschlossen, so daß er bei jeglicher Witterung gebraucht werden kann. Der Wohnraum ist mit allen Bequemlichkeiten ausgestattet. Die Möbel sind aus schwarzem und weißem Mahagoni aufs zierlichste geschnitzt, während das Sofa und die drehbaren Lehnsessel mit rotem Maroquinleder gepolstert sind. Die sonstigen Einrichtungsgegenstände bestehen der Nordd. Allgem. Ztg. zufolge aus Kredenztischen, Kommoden, Regalen, Spiegeln usw. Kleine

Klapptische, ein elektrischer Fächer, Hut- und Kleiderständer gehören auch zur Einrichtung. Das Schlafzimmer ist mit einer Garderobe ausgestattet, hat einen wandhohen Ankleidespiegel, Kommoden mit Schubfächern und Kleiderrechen. Ein praktischer Arbeitstisch steht darin, ein zusammenklappbarer Waschtisch mit Bürsten- und Kammständer und einem drehbaren Rasierspiegel. Das danebenliegende Zimmer seines Sekretärs ist ebenfalls prächtig eingerichtet; sein Schlafzimmer ist mit zwei Betten ausgestattet. Das Badezimmer hat eine besondere Vorrichtung für Nadelbäder, ein Luxus, der noch nie auf einer Eisenbahn bis jetzt angebracht worden ist. Das Bedienstetenzimmer hat ebenso wie das Schlafzimmer des Sekretärs zwei Betten. Die Küche enthält zwei Öfen, einen offenen Herd und Kohlenbehälter, Vorrichtung zum Wärmen von Tellern und Pfannen, zum Backen usw.; auf der Plattform befindet sich eine Speisekammer mit einem Kühlapparat. Alle Räume sind durch elektrisches Licht erleuchtet, doch sind auch Öllampen da, falls die Leitung versagen sollte.

— **Eine neue Lokomotivwage.** Von der Maschinenfabrik von Carl Schenck zu Darmstadt wird uns mitgeteilt, daß die von ihr gebaute Lokomotivwage eine zunehmende Verbreitung erfährt. Die Wage ist in einer Grube fahrbar angeordnet und gestattet das genaue Gewicht bezw. den Druck jedes einzelnen Rades der Lokomotive genau festzustellen. Dadurch ist es möglich, Ungleichheiten der Belastung, die den ruhigen Gang der Maschine beeinträchtigen, zu beseitigen. Die ersten Anlagen wurden für die neue Lokomotivfabrik von Borsig in Tegel und die Lokomotivwerkstätte der Pfalzbahn in Ludwigshafen ausgeführt. Die Folge war die Einführung zunächst bei deutschen Bahnbehörden, besonders den Werkstätten der preußischen Staatsbahnen. Heute sind in Deutschland Anlagen in Betrieb bei der Werkstätteninspektion I in Frankfurt a/M., den Hauptwerkstätten Betzdorf, Cottbus, Magdeburg-Buckau, Halle, Oppum, ferner bei der badischen Staatsbahn in Karlsruhe, während Anlagen für die Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Cassel sowie für die Werkstätteninspektion Tempelhof u. a. m. in Ausführung begriffen sind. Auch das Ausland interessiert sich für die Neuerung. In Österreich hat die Böhmisch-mährische Maschinenfabrik zu Prag eine Anlage in Betrieb; für Rußland wurden drei Anlagen ausgeführt, von denen die eine zur Nachprüfung des Hofzuges des Zaren dient. Die niederländische Staatsbahn hat in ihren Werkstätten in Utrecht eine Schencksche Wägeeinrichtung aufgestellt, die italienische Mittelmeerbahn eine solche in Florenz. In den holländischen Kolonien befinden sich drei Anlagen, und für die Werkstätte der Kap-Eisenbahn in Prätoria wird augenblicklich eine Anlage für neunachsige Maschinen ausgeführt. Eine größere Zahl weiterer Anlagen im In- und Auslande dürfte in nächster Zeit zur Ausführung gelangen.

— **Kraftübertragung Moutiers-Lyon.** Wie die Schweizer Bauzeitung mitteilt, beabsichtigt die „Société Grenobloise de Force et Lumière“ zunächst für den Dienst der von ihr gegenwärtig mittels einer Dampfdynamoanlage betriebenen elektrischen Lyoner Straßenbahnen eine hydraulische Kraft von rund 6300 PS von Moutiers (Tarentaise, Savoyen) nach Lyon zu übertragen. Die Entfernung beträgt 180 km, so daß die Anlage die längste bisher in Europa ausgeführte Fernleitung darstellen wird. Die Compagnie de l'Industrie électrique et mécanique in Genf ist mit der Lieferung der gesamten elektrischen Ausrüstung der Kraftstation in Moutiers, wie auch der Umformerstation in Lyon beauftragt worden. Erstere erhält vier Paar Doppeldynamo mit Zubehör, während die letztere mit fünf Gruppen von Doppelmotoren ausgestattet wird. Für die Übertragung wurde das Gleichstromreihenschaltungs-System mit sehr hoher Spannung gewählt. Dieses bildet bekanntlich eine Besonderheit der genannten Firma und hat schon bei zahlreichen Anlagen Verwendung gefunden, zuletzt für die Kraftübertragung von St. Maurice (Wallis) und Lausanne, d. h. auf eine Entfernung von 58 km. Sein Hauptvorteil liegt in der großen Ersparnis bei den Erstellungskosten der aufs äußerste vereinfachten Fernleitung. Zwischen St. Maurice und Lausanne erreicht die Stromspannung bis 22000 Volt, wogegen für die Linie von Moutiers nach Lyon bei Vollbelastung der Leitung 56960 Volt vorgesehen sind, die höchste bis jetzt in Europa angewendete Betriebsspannung. Zur Übertragung der 6300 PS auf 180 km werden zwei einfache Kupferdrähte von je 9 mm Durchmesser genügen. Bei der Einführung der Linie in Lyon, die unterirdisch mittels zweier stark isolierten und armierten Kabel erfolgt, wird die Spannung noch 50000 Volt betragen.

Rechtspflege.

— **Das Recht des Stationsbeamten zur Sistierung eines Fahrgastes.** Über diese Frage hat der Strafsenat des Oberlandesgerichts Stuttgart in einem Urteil vom 12. Dezember 1904 die nachstehenden, für den Leserkreis dieser Zeitung beachtenswerten Ausführungen gemacht:

Der Angeklagte hatte beim Aussteigen aus einem Bahnzug auf der Hauptstation St. einem nachdrängenden Fahrgast einen Faustschlag ins Gesicht versetzt, und der von letzterem um die Feststellung der Person des Täters ersuchte Stationsbeamte hatte dem Hilfsschaffner W. den Auftrag gegeben, den Angeklagten zwecks Feststellung seiner Personalien in das Dienstzimmer der Station zu führen, worauf der Angeklagte der Aufforderung des W. zunächst willig folgte, sodann aber sich tätlich widersetzte und nur unter Anwendung von Gewalt auf das Dienstzimmer gebracht werden konnte, wo er nach Aufnahme seiner Personalien alsbald wieder entlassen wurde. Die gegen seine Verurteilung wegen Vergehens des Widerstandes gegen die Staatsgewalt (§ 113 St.-G.-B.) eingelegte Revision rügte, daß der Stationsbeamte bei Erteilung des Befehls an W. nicht in rechtmäßiger Ausübung seines Amtes sich befunden habe. Dieser Revisionsgrund wurde wie folgt verworfen:

Nach § 127 St.-P.-O. ist jedermann und insbesondere ein Polizei- oder Sicherheitsbeamter zur vorläufigen Festnahme eines auf frischer Tat betroffenen bezw. verfolgten Delinquenten befugt, sofern seine Persönlichkeit nicht sofort festgestellt werden kann. Vorliegend hat der Angeklagte durch die dem Mitreisenden zugefügte Mißhandlung objektiv den Tatbestand eines Vergehens der Körperverletzung oder Beleidigung erfüllt, und der Stationsbeamte hatte, wie festgestellt ist, diese Mißhandlung selbst mitangesehen, auch sofort die Gestellung des Angeklagten in das Dienstzimmer verfügt, und zwar einzig zu dem Zweck der Feststellung seiner Persönlichkeit. Daß zu diesem Behuf der Angeklagte angewiesen wurde, mit dem Unterbeamten in das Dienstzimmer zu gehen und nicht sofort auf dem Bahnsteig selbst zur Angabe seiner Personalien veranlaßt wurde, findet seine zureichende Begründung in den obwaltenden äußeren Umständen. Der die Anordnung treffende Stationsbeamte durfte, so lange die Entleerung des Zuges und dessen ordnungsmäßige Abfertigung andauerte, seinen Posten auf dem Bahnsteig nicht verlassen, und er wäre bei unverzüglicher Entgegennahme des Persönlichkeitsausweises auf dem Bahnsteig selbst so lange an der ihm als Hauptaufgabe obliegenden Überwachung der Zugentleerung und des hiermit zusammenhängenden Betriebsdienstes behindert gewesen, wie zugleich hierdurch leicht, zumal auf dem sehr verkehrsreichen Hauptbahnhof St., eine störende Hemmung des Passantenverkehrs mit der Möglichkeit der Ansammlung eines neugierigen, zu Ausschreitungen geneigten Publikums verursacht werden konnte und der Stationsbeamte deshalb es nicht nur als im dienstlichen, sondern auch im persönlichen Interesse des Angeklagten gelegen ansehen durfte, diesen zum Ausweis seiner Persönlichkeit in das Stationsdienstzimmer zu verweisen, um so nicht öffentlich vor allen Anwesenden sich ausweisen oder verantworten zu müssen.

Hiervon abgesehen, handelte der Stationsbeamte in Gemäßheit bestehender Dienstvorschriften. Nach § 53 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 haben die Eisenbahnreisenden sowohl den dienstlichen Anordnungen der Bahnpolizeibeamten, als auch den von der Bahnverwaltung behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets getroffenen Anordnungen nachzukommen; zu den Bahnpolizeibeamten gehören nach § 66 u. a. die Stationsaufseher, Schaffner und Stationsdiener. Nach § 60 a. a. O. ist die Vornahme aller den Betrieb störenden Handlungen verboten, und nach § 63 sind die Bahnpolizeibeamten befugt, einen jeden vorläufig festzunehmen, welcher bei der Übertretung der in §§ 53 bis 61 gedachten Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach der Übertretung verfolgt wird und sich über seine Person nicht auszuweisen vermag. Im gegebenen Fall hat die Eisenbahn-Betriebsbehörde in der beim Verlassen des Eisenbahnzugs gegenüber einem Mitreisenden vom Angeklagten verübten Tätlichkeit zunächst eine Verfehlung gegen § 53 E.-Betr.-O. gesehen, das Schöffengericht dagegen eine Übertretung gegen § 360 Ziff. 11 St.-G.-B. (grober Unfug), während das Landgericht das hierfür erforderliche Tatbestandsmerkmal einer unmittelbaren Gefährdung oder Belästigung des Publikums nicht als nachgewiesen erachtete. In jedem Fall war aber der Stationsbeamte, sei es, daß er eine Körperverletzung bezw. Beleidigung oder daß er eine Übertretung gegen § 53 E.-Betr.-O. oder eine solche des groben Unfugs als gegeben ansah, gegen den auf frischer Tat betroffenen Angeklagten zum Verlangen des Ausweises seiner Persönlichkeit und hiermit zu der nach der konkreten Sachlage begründeten Aufforderung, zwecks Vornahme der Feststellung seiner Persönlichkeit mit einem Unterbeamten sich auf das Stationszimmer zu begeben, sowie zu der hierin gelegenen zwangsweisen Gestellung des Angeklagten als einer berechtigten Form der Ermöglichung und eventuellen Durchführung der förmlichen vorläufigen Festnahme befugt. Nach den württembergischen Fahrdienstvorschriften vom 1. August 1903 §§ 5, 8 besteht die Hauptaufgabe des diensttuenden Stationsbeamten u. a. speziell darin, die Sicherheit der die Bahn benutzenden

Personen zu wahren, Belästigungen des Publikums möglichst fernzuhalten und für die Ordnung auf dem Bahnhof zu sorgen. Wenn derselbe nun in Erfüllung dieser Amtsaufgabe wegen der infolge der Tat des Angeklagten im Bahnhof eingetretenen bezw. darin erblickten Störung der Ordnung und Belästigung des Publikums einschritt und die erwähnte Gestellung des Angeklagten zwecks Feststellung dessen Person verfügte, so war er hierbei in rechtmäßiger Amtsausübung. Denn er hat auf Grund und in Gemäßheit gesetzlicher Vorschriften gehandelt und ein in diesen für das Einschreiten im Einzelfall ihm zur Pflicht gemachtes freies Ermessen walten lassen; wenn hintendrein bei näherer Prüfung der Tatumstände es sich herausstellte, daß die von ihm bei seinem dienstlichen Einschreiten angenommene Verfehlung des Angeklagten nicht oder in anderer Weise vorlag, so wird hierdurch das Tatbestandsmerkmal der vom Beamten pflichtmäßig angenommenen „rechtmäßigen Amtsausübung" im Sinne des § 113 St.-G.-B. nicht etwa rückwärts wieder aufgehoben. Allerdings wird die objektiv rechtswidrige Handlung eines Beamten der in § 113 St.-G.-B. bezeichneten Art nicht dadurch zu einer rechtmäßigen, daß der Beamte sie irrtümlich dafür hält; aber ebenso verfehlt ist die Annahme, daß die Rechtmäßigkeit der einzelnen Amtstätigkeit, welche sich innerhalb der Grenzen der den Beamten im allgemeinen zustehenden Dienstbefugnisse sowie der gesetzlichen Vorschriften hält, im Sinne dieses Paragraphen davon abhänge, ob sie nachträglich mit Erfolg angefochten werden kann oder nicht. Denn der Beamte hat im Einzelfall selbständig zu entscheiden, ob die in gesetzlichen Bestimmungen für seine dienstliche Tätigkeit gegebenen materiellen Voraussetzungen vorliegen, und nach dem Ergebnis der angestellten Prüfung sein amtliches Handeln einzurichten; wenn und so lange er dies tut, ist er in rechtmäßiger Amtsausübung begriffen.

Die Befugnis zu der angeführten Gestellung, eventuell zur vorläufigen Festnahme des Angeklagten schließt aber notwendig ihrem Wesen nach das Recht zur Vornahme von Handlungen in sich, welche, wenn jene öffentlich-rechtliche Befugnis nicht gegeben wäre, als Freiheitsberaubung und Nötigung im Sinne des Strafgesetzbuches anzusehen wären; jene Befugnis enthält von selbst die weitere in sich, die zur Ermöglichung ihrer Ausübung notwendigen Mittel, speziell die gegen einen Widerstrebenden erforderliche Gewalt anzuwenden. Befand sich der Angeklagte im Irrtum, daß er dem nach seiner Meinung unzulässigen Befehl zu seiner Sistierung nicht zu gehorchen brauche und dem den Befehl ausführenden Unterbeamten Widerstand entgegensetzen dürfe, so irrte er bezüglich des Strafgesetzes, und dieser Irrtum vermag ihn nicht vor Strafe zu schützen. Hierzu kommt, daß der Angeklagte den Widerstandsakt ausschließlich gegen den mit der Vollziehung des Gestellungsbefehls des Stationsbeamten beauftragten und diesen Befehl vollziehenden Hilfsschaffner W. bezw. gegen die zwei zu seiner Unterstützung beigezogenen Bahnhofsportiers verübt hat und demgemäß nicht sowohl die Rechtmäßigkeit des Gestellungsbefehls als solchen, als vielmehr die Rechtmäßigkeit der Ausführung seitens der genannten Vollstreckungsbeamten das für die Anwendung des § 113 maßgebende Tatbestandsmerkmal bildet. Hatte der Stationsbeamte als dienstlicher Vorgesetzter dem Hilfsschaffner W. in amtlicher Eigenschaft und im allgemeinen für einen solchen Befehl gegebener Zuständigkeit diesen Befehl erteilt, so war er für W. verbindlich und dieser Beamte zu der unter Umständen auch zwangsweisen Gestellung oder Vorführung des Angeklagten in das Stationsdienstzimmer berechtigt und solche pflichtmäßige Ausführung des Befehls sonach als eine rechtmäßige Amtsausübung anzusehen, gleichviel, ob der erteilte Befehl selbst im konkreten Fall den gesetzlichen Erfordernissen entsprach oder nicht. Eine etwaige irrige Annahme des Täters in dieser Richtung kommt auch hier als Irrtum über das Strafgesetz für dessen Anwendbarkeit nach § 59 St.-G.-B. nicht in Betracht.

Bücher- und Kartenschau.

— **Übersicht über die Literatur und Judikatur des Jahres 1903/04 betreffend das Patent- und Gebrauchsmusterrecht.** Herausgegeben von Dr. Hermann Isay, Rechtsanwalt beim Kammergericht. Berlin. Franz Vahlen. 1905. Preis 80 ₰.

Das Buch ist ein Nachtrag zu dem vom Verfasser im gleichen Verlage veröffentlichten Werke „Patentgesetz und Gesetz betr. den Schutz von Gebrauchsmustern", das wir in Nr. 78 S. 1246 Jahrg. 1904 d. Ztg. besprochen haben. Es stellt in knappen Auszügen alles wesentliche zusammen, was seit dessen Erscheinen (Oktober 1903) in der Rechtsprechung und Wissenschaft des Patentwesens an die Öffentlichkeit gelangte, und bildet somit eine wertvolle Ergänzung jenes Werkes. Wenn auch zu erwarten steht, daß das hier gelieferte Material in spätere Auflagen des Isayschen Buches an betr. Stelle wird eingeordnet werden, so wird eine solche Zusammenstellung schon jetzt jedem willkommen sein, der sich für die fortschreitende Entwicklung auf jenem wichtigen Rechtsgebiet interessiert.

— **Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn.** Von Artarias seit 50 Jahren erscheinender Eisenbahnkarte von Österreich-Ungarn und den nördlichen Balkanländern liegt die Ausgabe 1905 in einem großen (117×87 cm), in acht Farben gedruckten Blatte vor. Alle im Laufe des Jahres 1904 vorgekommenen Veränderungen, so unter anderem die neu eröffneten Linien Stubaitalbahn, Rakonitz-Laun und Nixdorf-Niedereinsiedl, ferner die neueste Bahnverbindung zwischen Böhmen und Preußisch-Schlesien, Heinersdorf B.-Friedeberg a. Queis usw. erscheinen auf der Karte bereits berücksichtigt.

Berichtigung. In dem Leitaufsatz der Nr. 83 Jahrgang 1904 d. Ztg. ist auf S. 1315 Spalte 2, Zeile 7 von unten versehentlich die Firma der Fernsprecherfabrik fortgelassen worden, welche zugleich mit der Vereinigten Elektrizitäts-Aktiengesellschaft die dort erwähnten Glockensignaleinrichtungen für die ungarischen Staatsbahnen lieferte. Es ist dies die Telephonfabrik Aktiengesellschaft vormals J. Berliner in Budapest.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Niederländisch - deutsch - russischer Grenzverkehr, Tarifheft 1 und 2.

Am 19. Januar alten/1. Februar neuen Stils 1905 treten die Nachträge 3 zu den Tarifheften 1 und 2 des oben bezeichneten Verkehrs in Kraft. Außer Ergänzungen und Berichtigungen sowie den bereits früher bekannt gemachten Änderungen enthält:

a) der Nachtrag 3 zum Tarifheft 1 neue und anderweite Frachtsätze für Stationen verschiedener Verwaltungen, namentlich neue Frachtsätze für den Verkehr von Königsberg i/Pr. und Pillau nach Illowo transit. Insbesondere sind durch Änderung der Anwendungsbedingungen für den Verkehr nach Kattowitz transit und durch Zulassung der Aufsackung von Kleie und Leinkuchenschrot in Breslau auch Verkehrserleichterungen geschaffen;

b) der Nachtrag 3 zum Tarifheft 2 neue und anderweite Frachtsätze für verschiedene Stationen, insbesondere eine Erweiterung des Verkehrs nach Sosnowice transit und Kattowitz transit zur Ausfuhr nach Mittel- und Süd- sowie Südwestrußland.

Neben zahlreichen Verkehrserleichterungen sowie Frachtermäßigungen treten mit Gültigkeit vom 16. Februar alten/1. März neuen Stils 1905 bei drei Steinkohlenfrachtsätzen geringfügige Frachterhöhungen von $^1/_{10}$ ₰ für 100 kg ein.

Die in dem Nachtrage 3 zum Tarifheft 1 enthaltenen Änderungen und Ergänzungen des Ausnahmetarifs 9 für Steinkohlen usw. sind außerdem noch in einem besonderen Nachtrage 3 zu dem s. Z. (als Auszug aus dem Teil II, Heft 1) herausgegebenen Sonderabdruck des Ausnahmetarifs 9 zusammengefaßt.

Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen (betreffend beschleunigtes Eilgut) sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Druckstücke der Nachträge können vom 17. Januar n. St. 1905 ab durch Vermittlung der beteiligten Abfertigungsstellen oder von der Fahrkartenausgabestelle zu Bromberg käuflich bezogen werden. Bis dahin erteilt die unter-

zeichnete Verwaltung Auskunft über einzelne Frachtsätze.

Bromberg, den 31. Dezember 1904. (71)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif, Teil III.

Mit Gültigkeit vom 10./23. Februar 1905 alten/neuen Stils wird auf Seite 170 des I. Nachtrags zum genannten Tarif der Frachtsatz des Differentialtarifs 2 im Schnittpunkt V der Station St. Petersburg von 6,16 ℳ in 8,16 ℳ berichtigt.

Bromberg, den 6. Januar 1905. (72)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif II/IV.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1905 ab werden die Stationen der Kerkerbachbahn in den Ausnahmetarif 7 für Eisenerze mit folgenden Anstoßfrachtsätzen einbezogen:

Station		
Christianshütte	8 ₰	für 100 kg.
Dehrn	4 „	
Eschenau in Nassau	6 „	
Heckholzhausen	12 „	
Schupbach	9 „	
Steeden a. d. Lahn	3 „	

Frankfurt a/M., den 5. Januar 1905. (73)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Februar 1905 werden die sächsischen Stationen Chemnitz-Hilbersdorf, Höhlteich und Steudten in den sächsisch-württembergischen Güterverkehr, Tarifheft 2, einbezogen. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 7. Januar 1905. (74)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1905 treten für die Beförderung von Wasserglas ab Frankfurt a/M. Hauptgüterbahnhof nach verschiedenen schweizerischen Stationen direkte Frachtsätze in Kraft. Ferner wird mit diesem Tage die schweizerische Station Renens mit Schnittfrachtsätzen der allgemeinen Tarifklassen in das Tarifheft 2 aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 3. Januar 1905. (75)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Der Frachtsatz 0,80 ℳ nach Basel transit im Transittarif für die Beförderung von besonders benannten Gütern, die von einem belgischen oder holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und von da nach südbadischen Stationen befördert werden, findet keine Anwendung mehr für Sendungen Mais (Kukuruz), nachdem ein gleicher Frachtsatz mit Gültigkeit vom 15. Dezember 1904 im Ausnahmetarif 10d des badischen Binnengütertarifs eingeführt worden ist.

Karlsruhe, den 5. Januar 1905. (76)
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande werden die in den Tarifheften 1 und 2 am 31. Dezember 1904 erloschenen Ausnahmetarife für Petroleum etc. (Nr. 48) mit Gültigkeit vom 16. Januar 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis 31. Dezember 1905 wieder eingeführt.

Dresden, den 9. Januar 1905. (77)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Januar 1905 treten im sächsisch-südwestdeutschen Verbande (Tarifheft 1) und im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verbande (Tarifheft 3) Ausnahmetarifsätze für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollgarn und von Twisten im Verkehre von badischen Stationen, von der Station Ludwigshafen a/Rh. der Pfälzischen Eisenbahnen sowie von Mannheim, Station des Direktionsbezirks Mainz, und der badischen Staatseisenbahnen nach den Leipziger Bahnhöfen in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen und Stationen.

Dresden, den 9. Januar 1905. (78)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Am 15. Januar 1905 tritt ein Ergänzungs- und Berichtigungsblatt zum Teil II A des deutsch-italienischen Tarifs in Kraft. Dasselbe enthält neben anderen Ergänzungen neue ermäßigte Schnittsätze für gereinigtes Benzin von gewissen deutschen Stationen nach Italien.

Mit Wirkung vom gleichen Tage tritt ein Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien in Kraft. Dasselbe enthält Taxen für die Stationen Arnstadt (K. E.-D. Erfurt) und München Isartalbhf. (Bayer. St. B.).

Die Ergänzungsblätter sind gratis durch unsere Drucksachenverwaltung hier zu beziehen.

Straßburg, den 4. Januar 1905. (79)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 3.

Ebersbach b. Göppingen wird zum 15. d. M. in die Ausnahmetarife 9 und 9c (Eisen etc. nach den Seehäfen etc. und zur Ausfuhr) aufgenommen.

Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 4. Januar 1905. (80)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Gau-Algesheim des Direktionsbezirks Mainz mit den Frachtsätzen der Gruppe Bingen in den Verband aufgenommen. Am 20. Februar werden Geschütze aller Art (auch Maschinengewehre) ohne Klassenangabe in die Güterklassifikation und gleichzeitig unter die verabredungspflichtigen Güter des Artikels 3 Absatz 2e eingereiht.

Altona, den 3. Januar 1905. (81)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar 1905 wird die bayerische Station Gablingen in den Tarif vom 1. Februar 1899 einbezogen. Näheren Aufschluß erteilen die Güterabfertigungsstellen.

München, den 3. Januar 1905. (82)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1905 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 55 (Tonerde, schwefelsaure, präparierte) direkte Frachtsätze von Heufeld nach Hallein, Bruck a. d. M. Frachtenbahnhof, Gloggnitz und Mori zur Einführung.

München, im Januar 1905. (83)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903 (Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern).

Auf Seite 18 des Nachtrages I ist bei Ausnahmetarif Nr. 10 die Warenbezeichnung von „Federn (Bettfedern), gerissene, und Federbetten“ in „Federbetten und Federn aller Art“ abzuändern.

München, den 5. Januar 1905. (84)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. Januar 1905 wird der seitherige Bahnhof Wiesbaden der Eisenbahndirektion Mainz für den Wagenladungsverkehr geschlossen und dient von diesem Tage an unter der Bezeichnung „Wiesbaden Süd“ nur mehr dem Eil- und Stückgutverkehre. Für den Wagenladungsverkehr (Güter und Tiere) wird am gleichen Tage der neue Bahnhof „Wiesbaden West“ eröffnet. Für beide Bahnhöfe gelten bis auf weiteres die seitherigen Frachtsätze für Wiesbaden.

München, den 27. Dezember 1904. (85)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Steinkohlenbriketts und Steinkohlenkoks zum Betriebe der Hochöfen, Siemens-, Martin-, Puddel- und Schweißöfen, der Walz- und Hammerwerke wird von Stationen des Ruhrbezirks (einschl. Homberg a. Rh. und Mörs) nach den in Betracht kommenden Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets, bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 45 t mit einem Frachtbriefe, mit Gültigkeit vom 15. Januar 1905 bis einschl. 14. Januar 1910 ein neuer, ermäßigter Ausnahmetarif eingeführt. Er kann demnächst durch die Güterabfertigungsstellen bezogen werden. Bis zum Erscheinen des Tarifs erteilt das Verwaltungsbureau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion nähere Auskunft.

Essen, den 2. Januar 1905. (86)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Ausnahmetarif für Getreide usw. mit Böhmen und Mähren. Teil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1905 kommen für Getreide usw. von Neratovic B. N. B. nach den Stationen Augsburg, Frontenhausen und Traunstein direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, am 2. Januar 1905. (87)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für Getreide etc. im Lagerhause der Landwirtschaftlichen Bank in Lemberg und in den Lagerhäusern der Firmen Max Ebner, Osias Boral und Berisch Triebfeder in Stanislau.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 wird den obengenannten Firmen die Reexpeditionsbefugnis für ihre Lagerhäuser in der Station Lemberg beziehungsweise Stanislau für die im nachstehenden Verzeichnisse aufgeführten Artikel zugestanden.

Demgemäß ist das „Verzeichnis der Reexpeditionsstationen und Einlagerungsstellen“ auf Seite 38 des Tarifheftes 1 resp. Seite 8 des Tarifheftes 3 wie folgt zu ergänzen:

Reexpeditionsstation	Einlagerungsstellen	Einlagerbare Güter	Position der Güterklassifikation des Tarifteiles I	Verfrachtungsquantitäten von mindestens Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen
Lemberg (k. k. St. B.)	Lagerhaus der Landwirtschaftlichen Bank	Getreide und Hülsenfrüchte	G—9	10 000
		Ölsaaten	O—7	
		Sämereien	S—9 und 10	5000
Stanislau **) (k. k. St. B.)	Lagerhäuser der Firma: Max Ebner, Osias Boral, Berisch Triebfeder	Getreide und Hülsenfrüchte	G—9	10 000
		Mahlprodukte und Mehl	M—4	
		Malz	M—7	
		Ölsaaten	O—7	
		Sämereien	S—9 und 10	5000

**) Die eingeräumte Reexpeditionsbegünstigung für die Lagerhäuser in Stanislau wird bezüglich des Tarifheftes 1 auch auf Sendungen im Verkehre zwischen Stationen der Strecke Chryplin-Husiatyn und ungar. Stationen ausgedehnt.

Die Sendungen müssen in Stanislau via Chryplin eintreffen und über Chryplin-Körösmezö oder vice versa weiterbefördert werden.

Beim Ausgleiche der Frachtgebühren durch die Reexpeditionsstation Stanislau werden für die doppelt befahrene Strecke Chryplin-Stanislau zu der Differenz zwischen den bis Stanislau verrechneten und den auf Grund des direkten Tarifes von der Ursprungs- bis zur endgültigen Bestimmungsstation entfallenden Frachtbeträgen noch 12 Heller pro 100 kg für Güter der Wagenladungsklasse A und 8 Heller pro 100 kg für Güter des Spezialtarifes I zu gunsten der k. k. österr. Staatsbahnen hinzugerechnet.

Wien, am 4. Januar 1905. T. A. B. Zl. 25 943 ex 1904. (88)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn.

Am 15. Januar d. J. tritt der Nachtrag I zum Personen- und Gepäcktarif für den Binnen- und Wechselverkehr der Zschipkau-Finsterwalder Eisenbahn und der Nebenbahn Sallgast-Lauchhammer, Teil II vom 15. August 1902, in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen der besonderen Bestimmungen zu § 40 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, die gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt sind.

Finsterwalde, den 7. Januar 1905. (89)

Die Direktion.

N.-österr. Landesbahnen.

Einführung von Arbeiterwochenkarten.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 gelangen auf der Linie Gänserndorf-Gaunersdorf Arbeiterwochenkarten zur Einführung.

Die Ausgabe derselben erfolgt nach Maßgabe der Bestimmungen des Nachtrages IV zu den Sonderbestimmungen und Tarifen der Lokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf.

Diese Nachträge sind zum Preise von 10 h bei der Kasse des n.-österr. Landeseisenbahnamtes und bei der Betriebsleitung Gänserndorf erhältlich.

Wien, 1. Januar 1905. (90)

N.-österr. Landeseisenbahnamt.

3. Verdingungen.

Verdingung von 1 798 000 kg Putzbaumwolle in 15 Losen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 31. Januar 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 28. Januar 1905 an dasselbe einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 2. März 1905.

Berlin, den 5. Januar 1905. (91)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr vom 1. April 1905 bis 31. März 1906.

Gruppe I: Heizerschaufeln, gewöhnliche Schraubenschlüssel, Vorhang- und Schrankschlösser;

Gruppe II: Hammerstiele aus rein weißem Hickoryholz, Hacken-, Schaufel- und Besenstiele, sowie Auswaschschläuche für Lokomotiven und Wagen;

Gruppe III: Leinölfirnis, Deckenspachtel, Waschschwämme und Salmiakgeist;

Gruppe IV: Schmelztiegel, Schamottesteine für Lokomotiven, Schleifsteine, Schmirgelleinen, Glaspapier, Hut- und Domfilz;

Gruppe V: Klares Glas, Milchglas überfangenes und mattgeschliffenes Glas;

Gruppe VI: Leder;

Gruppe VII: Roststäbe aus Gußeisen.

Einsendung der Angebote bis 25. Januar 1905, nachm. 6 Uhr. Eröffnung der Angebote **am 26. Januar 1905, nachmittags 3½ Uhr. Zuschlagsfrist bis zum 10. Februar 1905, abends 6 Uhr.** Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) **für jede Gruppe** vom Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Münster, den 5. Januar 1905. (92)

Königliche Eisenbahndirektion.

Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Wunstorf und Lehrte.

Verdingung der Arbeiten und Lieferungen (ausschließlich des Zements) für die Verlängerung des Durchlasses in Stat. 24 + 37 und den Neubau des gewölbten Durchlasses in Stat. 37 + 16 Br. der Teilstrecke Wunstorf-Letter.

Termin: Sonnabend, den 21. Januar 1905, vormittags 12 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Joachimstraße 8 hierselbst. Bauwerkszeichnungen, Berechnungen und Bedingungen usw. können daselbst vorher im Zimmer 271 während der Dienststunden eingesehen werden. Die Verdingungsunterlagen können bis zum 14. Januar d. J. gegen kostenfreie Einsendung von 2 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) an unser „Technisches Bureau“ hierselbst, sowie auch gegen diesen Betrag im vorhin angeführten Zimmer 271 bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Hannover, den 3. Januar 1905. (93)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen.

Öffentlicher Verkauf im Submissionswege von altem Oberbaumaterial in 13 Losen. Zur Besichtigung bei der Oberbauwerkstätte in Utrecht vom 21. Dezember 1904 bis zum 24. Januar 1905 von 9 bis 12 Uhr (Sonn- und Feiertage ausgenommen).

Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage unentgeltlich zugesandt von der IV. Abteilung der Bahn und Bauten obengenannter Gesellschaft in Utrecht.

Angebote bis 24. Januar 1905, 2 Uhr, portofrei an die I. Abteilung des Zentraldienstes obengen. Gesellschaft in Utrecht.

Utrecht, den 17. Dezember 1904. (94)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Januar vorm. gemeldet.

Nummer 1. Berlin, am 11. Januar 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	Deutsche und niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A	4	1	Stück	Möbel —	25	1	Lindau Stadt	Bayerische Stsb.	
2	A	4165	1	Sack	Abfälle v. Tierhäuten	55	2	Döbeln	Sächsische Stsb.	
3	A	12344	1	Kiste	Malzkaffee —	67	3	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A A	2001	1	"	2 Eimer aus Holz —	36	4	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
5	A A	2200	1	Ballen	10 Rollen Matratzengurte	16	5	Menden	K. E.-D. Elberfeld	
6	A A	5644	1	Kiste	l. Weinflaschen —	55	6	Essen N.	K. E.-D. Essen	
7	A B C	2715	1	"	Glasbehälter —	90	7	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
8	A B C	2661	1	Bund	eis. Spaten —	9	8	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
9	A C	5040	1	Ring	verz. Draht —	28	9	Norderney	K. E.-D. Münster	
10	A E	1621	1	Kiste	Bürsten, Notizbücher	15	10	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
11	A E G / B Z	21450	1	"	leer —	68	11	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
12	A F	II	1	—	Gärtnerkorb, leer —	8	12	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
13	A F	157	1	—	eis. Nähmaschine —	49	13	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	
14	A F S	5007	1	Kiste	Zuckerw. —	18	14	Königsberg Eil.	K. E.-D. Königsberg	
15	A G	1596	1	Korb	Eisenw. —	27,5	15	Homburg v. d. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
16	A G V	—	1	Kiste	l. Flaschen —	28	16	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
17	A H	948	1	"	Weingläser —	4	17	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
18	A H	963/4	2	Kisten	Rosinen —	24	18	Duisburg-Hochf. Süd	K. E.-D. Essen	
19	A H	7058	1	Kiste	Zündbänder —	98	19	Dahlhausen R.	"	
20	A H	8861	1	"	Trockenplatten —	50	20	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
21	A J	7099	1	"	Waschpulver —	37	21	Metz	Reichsbahn	
22	A J	1202	1	Faß	leer —	15	22	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
23	A K	1963	1	Eimer	Himbeer —	14	23	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
24	A K	7232	1	Sack	Schrauben —	90	24	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
25	A K	5880	1	Ballen	Rohnessel —	190	25	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
27	A L	—	6	—	Gußrohre —	16	27	Mülheim Rh.	"	
28	A L	3913	1	Faß	Farbe —	54	28	Kückelhausen	"	
29	A L	3942	1	Korb	Ventile —	63	29	Duisburg	K. E.-D. Essen	
30	A C	28406	1	Blecheimer	Pflaumenmus —	15	30	Neurode	K. E.-D. Breslau	
31	A N	686/6	1	Kiste	Bonbon —	32	31	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
32	A O	—	1	Bund	22 vierk. Eisenstg. —	50	32	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
33	AR	7	1	Kiste	? —	217	33	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	
34	A R	667	1	Korbflasche	leer —	13	34	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
35	A R	6466	1	Kiste	Teigwaren —	15	35	Essen H.	K. E.-D. Essen	
36	A S	—	1	Korb	Wäsche u. Obst —	22	36	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
38	A U D	31	1	Sack	Säcke —	28	38	Duisburg	K. E.-D. Essen	
39	A V	137	1	"	gebr. Kaffee —	13	39	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
40	A W	199	1	"	Eisenteile —	16	40	Posen	K. E.-D. Posen	
41	A W.	1091	1	Kiste	Akkumulatoren —	115	41	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
42	B	118	2	Kisten	Holl. Käse —	72	42	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
43	B	—	9	—	gußeis. Ofenteile —	80	43	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
44	B	2549	1	Kiste	Betten, Wäsche —	57	44	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
45	B	7336	1	"	Manufakturw. —	150	45	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
46	B	2	4	—	eis. Töpfe —	11	46	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
47	B	44	1	Faß	Seife —	55	47	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	v. Bromberg 15/12.
48	B	1877	1	Kiste	Holzschrauben —	52	48	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
49	B	11683 / 7858 / od. 1879	2	Ballen	Tabak —	159	49	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
50	B	5312	1	"	Webwaren —	31	50	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	
51	B	143	1	Sack	Walnüsse —	50	51	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	B B	5728	1	Verschlag	2 Stangen Stahl —	24	52	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
53	B C	80	1	Rolle	Drahtgeflecht —	30	53	Bamberg	Bayerische Stsb.	
54	B & C	609/11	2	Bund	4 Rohrstühle —	20	54	Peine	K. E.-D. Hannover	
55	B C	1251	1	Ballen	Filzwaren —	26	55	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
56	B C	1449	1	Faß	Sauerkraut —	68	56	Siegen		
57	B C	8229	1	„	1 Sack Kakaomehl —	30	57	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	v. Berlin Schl. 5/12.
58	B D	589	1	Kiste	Wäscheklammern —	12	58	Lehe	K. E.-D. Hannover	
59	B E	—	2	—	eis. Feuertöpfe —	21	59	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
60	B F	2878	1	Kiste	Metallwaren —	22	60	Basel	Reichsbahn	
61	B F G	2417	1	Ballen	Verpackungsmaterial	50	61	Esch	„	
62	B F / G M	4370 / 448	2	Verschläge	Ofen —	—	62	Hamburg=Sternschanze	K. E.-D. Altona	
63	B G L	13	1	Sack	Rohgummi —	68	63	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
64	B G C	5348	1	Kiste	l. Flaschen —	38	64	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
65	B H	1114	1	Ballen	Gewebe —	23	65	Colmar	Reichsbahn	
66	B H	3020	1	Büchse	Maschinenfett —	27	66	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
67	B H	13140	1	Kiste	Kartons —	8	67	Düsseldorf=Der.	„	
68	B J F	5176	1	Ballen	Tapeten —	48	68	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
69	B K	450	2	„	Packpapier —	100	69	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
70	B K	8356	1	Kiste	Packstroh —	45	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	B L	—	2	Säcke	Baumnüsse —	100	71	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
72	B L	100	6	—	Gasrohre —	50	72	Elberfeld=Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
73	B M	61	1	Kiste	Zigarren —	25	73	Blankenstein R.	K. E.-D. Essen	
74	B N	1258	1	Ballon	ansch. Säure —	57	74	Duisburg	„	
75	B P D	1472	1	Kiste	3 Bilder —	15	75	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
76	B R	1405	1	„	Messingkugel —	4	76	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
77	B R & C	931	1	Ballen	Leinen —	75	77	Speyer	Pfalzbahn	
78	B S	80	2	Verschläge	Papier —	266	78	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
79	B S	309	1	Kiste	Datteln —	34,5	79	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
80	B S	895	2	Körbe	Blechbüchsen —	20	80	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
81	B St	570	1	Korb	3 Maschinenteile —	5	81	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	B V	—	1	Bund	2 Weidenkörbe —	22	82	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
83	C	238	1	Tafel	Kupferblech —	29	83	Kiel	K. E.-D. Altona	
84	C	weiß ><	2	—	Pumpenteile —	19	84	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
85	C	1981	1	Kiste	Briefpapier —	18	85	Fürth	Bayerische Stsb.	
86	C A	100	1	„	24 Flaschen Wein —	50	86	Leer	K. E.-D. Münster	
87	C B	2054	1	Ballen	Holzwaren —	25	87	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
88	C B	2200	1	Tafel	Kupferblech —	51	88	Fürth	Bayerische Stsb.	
89	C B	4086	3	Bund	Flacheisen —	113	89	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	C & C	69576	4	Ringe i. L.	isol. Kupferdraht —	7	90	Meinersdorf	Sächsische Stsb.	
91	C E	2291, 2374, 2476	3	Kisten	l. Blechtrommeln —	74	91	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
92	C E V	09132	1	Mostrichfaß	leer —	12	92	Berlin Görl. Bf.	K. E.-D. Berlin	
93	C F G	4088	1	Kiste	Seife —	56	93	Löwenberg i. d. M.	K. E.-D. Stettin	
94	C F	17345	1	„	Zollgut —	132	94	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
95	C H	4	1	—	Rad m. Schwengel —	22	95	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
96	C K	1	1	—	eis. Platte —	30	96	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
97	C K	2623 u. 566	2	Fässer	leer —	?	97	Westönnen	K. E.-D. Elberfeld	
98	C L F	8248	1	Sack	Haselnüsse —	60	98	Remscheid	„	
99	C M	1681	1	Blechkanne	Blechbüchs. u. Kamellen	8	99	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
100	C N	664	1	Kiste	Hufstollen —	28	100	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
101	C N	2110	1	„	Zeichenständer —	50	101	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
102	C O	1842	1	„	Mausefallen —	33	102	Berlin H. u. L.	„	
103	C O	1934	1	„	Gemüsekonserven —	50	103	Kiel	K. E.-D. Altona	
104	Co	5691	1	„	Badeofen —	55	104	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
105	C P	6427	1	Bund	2 Stg. vierk. Stahl —	10	105	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
106	C S	—	1	Kiste	elektr. Klingel —	34	106	Düsseldorf=Der.	„	
107	C S	5	5	—	Gasrohre —	40	107	Mülheim Rh.	„	
108	C S	4619	1	Faß	? —	9	108	Olpe	„	
109	C T C	1978	1	Rolle	Sohlleder —	124	109	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
111	C V	7741	1	Kiste	gefüllt —	52	111	Beckum	K. E.-D. Hannover	
112	C W	1241	1	—	Sofalehne —	7	112	Stendal	„	
113	C W	4962/3	2	Bund	Kinderstühle —	5	113	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
114	C Z	3587	1	Verschlag	1 Gestell —	50	114	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
115	D	435	2	Körbe	Nägel —	91	115	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
116	D B	9109	1	Kiste	Likör —	14	116	Rheine	K. E.-D. Münster	
117	D C	500	1	—	Stuhl ohne Lehne —	5,5	117	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
118	D C	2533	1	—	Büchergestell —	11	118	Mannheim	Direktion Mainz	
119	D C F	5814	1	Kiste	Zuckerwaren —	35	119	Schweinfurt=Stadt	Bayerische Stsb.	
120	D G A G	6713	1	„	Automat —	16	120	Herne	K. E.-D. Essen	
121	D G M	175740	1	—	Wäschetrockner —	2	121	Neuß	K. E.-D. Cöln	
122	D G R	5760	1	Kiste	gefüllt —	21	122	Herne	K. E.-D. Essen	
123	D S	9579	1	„	2 Kaffeemühlen, 1 Paket Schrauben, 1 Schaukel	12	123	Hildesheim H.	K. E.-D. Hannover	
124	E	1	1	Ballen	Pergamentpapier —	53	124	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
125	E	1	1	„	roh., schmutz. Baumwolle	54	125	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
126	E	90	1	Kiste	— —	135	126	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
127	E	343	1	„	Hufnägel, Pinsel, Radlaterne	36	127	Lüchow	K. E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
128	E A B	—	6	—	Rosten	—	22	128	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
129	E A N	22287	1	in Papier	Kindertisch	—	5	129	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
130	E A N	24382	1	–	Puppenwagen	—	3	130	Bamberg	Bayerische Stsb.	
131	E B	878	1	Kiste	leer	—	25	131	Bruck b. Münch.	„	
132	E B	4764	1	Korb	l. Blechkannen	—	11	132	Mühlheim Main	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	E Co	2302	1	Ballen	Papier	—	127	133	München H. B.	Bayerische Stsb.	
134	E E	1051	1	Kiste	Flaschen, Gläser	—	98	134	Hanau	Direktion Mainz	
135	E E	2752	1	„	Zitronat	—	15	135	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
136	E F	10001	1	Beutel	gefüllt	—	25	136	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
137	E G	—	1	Bund	Fenstereisen	—	16	137	Mühldorf	Bayerische Stsb.	
138	E G	23206	1	Kiste	Apfelringe	—	26	138	Dortmund Rh.	K. E.-D. Essen	
139	E H	1389	1	Faß	leer	—	10	139	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	v. Staßfurt 9/12.
140	E K	254	1 2	— —	Zahnrad eis. Riemenscheiben	—	28	140	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
141	E L M	—	1	Bund	6 Spaten m. Stiel	—	9	141	Leer	K. E.-D. Münster	
142	E C	5019	1	Kiste	Zündbänder	—	12	142	Dahlhausen R.	K. E.-D. Essen	
143	E L	7606	1	„	elektr. Artikel	—	22	143	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
144	E R	610	4	Rollen	Drahtgeflecht	—	89	144	Ottendorf	Eutin-Lübecker	
145	E S	3981	1	Bund	Messingstangen	—	17	145	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
146	E S	7983	1	Kiste	Seifenpulver	—	32	146	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
147	Es Co	38703/4	2	Kisten	Briefpapier	—	340	147	Cöln=G.	„	
148	E S S	341	1	Kiste	Brot in Büchsen	—	17	148	Aachen	„	
149	E T	1504	1	„	Porzellan	—	82	149	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
150	E V	—	1	Faß	Heringe	—	57	150	Hamm	K. E.-D. Essen	
151	E V	8235	1	Kiste	Zollgut	—	31	151	Woyens	K. E.-D. Altona	
152	E V D	664	1	Faß	Wein oder Kognak	—	73	152	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	v. Hamburg 14/12.
153	E W G	478	1	Kiste	Lampenteile	—	19	153	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
154	F	533/5	1	—	Bettstelle	—	80	154	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
155	F	949, 950	2	Fässer	leer	—	19	155	Simbach a/Inn	Bayerische Stsb.	
156	F	18854	1	Ballen	Tapeten	—	9	156	Rheine	K. E.-D. Münster	
157	F A S	6076, 13	1	—	Nähmaschine	—	49,5	157	Ratingen O.	K. E.-D. Essen	
158	F A T	46386	1	Kiste	Konfekt	—	8	158	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
159	F B	2002	1	Faß	gefüllt	—	77	159	Pirmasens	Pfalzbahn	
160	F D	—	1	—	gußeis. Ofenfutter	—	13	160	Diedenhofen	Reichsbahn	
161	F D	6226	1	Kiste	—	—	24	161	Herbsleben	K. E.-D. Erfurt	
162	F E	1680	1	„	Wein	—	28	162	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
163	F F	573200	1	„	Margarine	—	19,5	163	Eller	K. E.-D. Elberfeld	
164	F G	1	1	„	Stärke	—	47	164	Düsseldorf=B.	„	
165	F G G	3814	1	Ballen	Leinen	—	12	165	Hoerde	K. E.-D. Essen	
166	F G W S	5412/14	3	Fässer	Öl	—	690	166	Rheine	K. E.-D. Münster	
167	F J S A H B G	1	1	Kiste	—	—	18	167	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
168	F K	18889	1	—	eis. Herdplatte	—	4	168	Herford	K. E.-D. Hannover	
169	F K C	4032	1	Verschl.	Bücherbrett	—	63	169	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
170	F L	8257	1	Rolle	Malerleinwand	—	7	170	Cöln=Ger.	„	
171	F L B C	—	1	Kiste	Rosinen	—	11	171	Posen	K. E.-D. Posen	
172	F M	5	1	„	l. Blechdosen	—	29	172	Flensburg	K. E.-D. Altona	
173	F M	45, 169	1	Ballen	Tabak	—	54	173	Heidelsheim	Badische Stsb.	
174	F M	241	1	Kiste	Zigarren	—	35	174	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
175	F M B	4115	1	„	Zollgut	—	88	175	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
176	F R	82	1	Ballen	Läuferstoff	—	17	176	Soltau	K. E.-D. Hannover	
177	F R	9132	1	Stab	Vierk.-Eisen	—	15	177	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
178	F S	59	1	Stück	Eisenblech	—	29	178	Stade	K. E.-D. Altona	
179	F S	567	1	Weinfaß	leer	—	12	179	Deutz	K. E.-D. Cöln	
180	F S C	1378	1	Kiste	Glühstrümpfe	—	50	180	Hamm	K. E.-D. Essen	
181	F W	2	1	in Stroh	Birkenholz	—	24	181	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
182	F W	3708	1	Kiste	Lebkuchen	—	11	182	München H. B.	Bayerische Stsb.	
183	F W	8601	1	Faß	leer	—	10	183	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
184	F W M	80	1	Sack	Rosinen	—	100	184	Eila. Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
185	F W S —	70 —	1 1	„ „	Lederspäne Lederspäne	— —	40 28	185	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
186	G	18	1	Faß	gefüllt, ansch. Kraut oder Gurken		124	186	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
187	G	14702	1	Ballen	Tapeten	—	18	187	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
188	G B	5165	1	Kiste	9 Holzkästen	—	49	188	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	Berlin Schles 18/12.
189	G C	17104	3	Stück	eis. Ofenrohre	—	7	189	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
190	Gebr.S&Co LW	19649	1	Kiste	gefüllt	—	44	190	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
191	G F	10	1	„	2 Blechbüchsen?	—	47,5	191	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
192	G F	5986	1	Korb	Wein	—	53	192	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
193	G F S	—	1	Kiste	gefüllt	—	21	193	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
194	G F & S	—	1	„	Tonaufsätze	—	50	194	„	„	
195	G G	56	1	„	Eisenteile	—	26	195	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
196	G H	–	2	Bund	Waschbretter	—	46	196	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
197	G H	1	1	Blechkanne	Benzin	—	54	197	Aachen	K. E.-D. Cöln	
198	G H	51	1	Kiste	Stricknadeln	—	9,5	198	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
199	G H	934	1	„	Marzipan	—	9,5	199	Tilsit Eilgut	K. E.-D. Königsberg	
200	G K	—	1	„	Fittings	—	35	200	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
201	G K	3285	1	„	16 Kinderkleider	—	24	201	Neuß	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
202	G K & Co	2345	1	Ballen	Leinen —	57	202	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
203	G M	150	1	Bund	2 Rohrstühle, an jedem Stuhl 1 Bein abgebr.	12	203	Deutz	K. E.-D. Cöln	
204	G M C	3747	1	Kiste	Spielwaren —	65	204	Venlo	„	
205	G N.	7914	1	„	Fruchtbonbons —	113	205	Duisburg	K. E.-D. Essen	
206	G P	7502	1	„	3 leere Säcke —	17	206	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
207	G R	706	1	Bund	Eisenwaren —	20	207	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
208	G S	422	1	Sack	Weizenmehl —	85	208	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
209	G S	442	1	Ballen	Lederabfälle —	31	209	Reinickendorf=D.	K. E.-D. Berlin	
210	G S	1398	1	Kiste	gefüllt —	30	210	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
211	G S Sch	72	1	Eisenfaß	leer —	48,5	211	Sebnitz	Sächsische Stsb.	
212	G W	1597	1	Ballen	Leinwand —	8	212	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
213	G W	2903 / 2919	2	Säcke	Getreidesäcke —	73	213	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
214	G W	5805	1	Stange	Flachstahl —	10,5	214	Neustadt a/Orl.	K. E.-D. Erfurt	
215	H / H	1 / 2	1 / 1	Korb / Kiste	leer —	38	215	Zwolle	Niederländ. Stsb.	Dienstk. Nr.55 v. 23/12. von Mühlheim.
216	H	1/15	15	Ballen	l. Säcke —	323	216	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
217	H	667	1	Kiste	Lampenteil —	11	217	Borken	K. E.-D. Cassel	
218	H	771	1	„	Pflaumen —	30	218	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
219	H	2612	1	Ballen	Kaffee —	10	219	Altenvörde	„	
220	H	4027	1	Kiste	Kaffeemühlen —	70	220	Hagen	„	
221	H B	—	1	Bund	3 Stangen Stahl —	31	221	Königsberg i/Pr.O.	K. E.-D. Königsberg	
222	H B	178	1	Sack	Kleiderbügel —	10	222	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
223	H B	8625	1	Kiste	Schaukelpferde —	53	223	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
224	H C	1	1	Koffer	— —	34	224	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
225	H C	2860	1	Kiste	Automat —	34	225	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
226	H C	1167	1	Faß	Wasserglas —	110	226	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
227	H C	1578	1	Kiste	Eisenwaren —	32,5	227	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
228	H D	—	2	Kisten	Zollgut —	54	228	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
229	H D M	259	1	Verschlag	Vasen —	63	229	Berlin Ahg.	„	
230	H F	1	1	Kiste	Zollgut —	40	230	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
231	H F	116	1	Ballen	Leder —	107	231	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
232	H G	—	1	„	Putzwolle —	150	232	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
233	H G	1447	1	Kiste	— —	49	233	„	„	
234	H G	5569	1	„	Kerzen —	29	234	Herne	K. E.-D. Essen	
235	H H	446	1	Bund	2 neue Spiegelschränke	48	235	Lübeck	Lübeck-Büchener	
236	H H	1088	1	Kiste	Maschinenteile —	125	236	Wanne	K. E.-D. Essen	
237	H K	—	1	Fischfaß	leer —	30	237	Zwolle	Niederländ. Stsb.	Dienstk. Nr.47 v. 21/12. von Crefeld.
238	H K	4005	1	Kiste	24 Büchs. Schnittbohnen	31,5	238	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
239	H K	5966	1	„	Fructin —	20	239	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
240	H K	7073	1	„	l. Bierflaschen —	38	240	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
241	H K	13387	1	Verschlag	hölz. Walze —	32	241	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
242	H M	46	1	Tafel	Kupfer —	14	242	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
243	H M	1843	1	Bund	2 Rollen Packpapier	33	243	Augsburg	Bayerische Stsb.	
244	H N	26888	1	—	Nähmaschine —	45	244	Fürth	„	
245	H P	6	1	Gestell	Bratheringe —	40	245	Niederpöllnitz	K. E.-D. Erfurt	
246	H P	1049	3	Ringe i. L.	Bandeisen —	195	246	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
247	H P M	4247	1	Kiste	Porzellan —	6	247	Düsseldorf=B.	„	
248	H R	I	10	Kistchen	Mainzer Käse —	40	248	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
249	H R	7344	1	Faß	leer —	29	249	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
250	H S	162	1	Ballen	Isoliermaterial —	14	250	Hamburg H.	„	
251	H S	338	1	Kiste	alte Kleider —	25	251	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
252	H S	352	1	Ballen	Wachstuch —	26	252	Lindau=Stadt	„	
253	H S	4162	1	„	Webwaren —	20	253	Duisburg	K. E.-D. Essen	
254	H St	4388	1	Kiste	Nickelwaren —	43	254	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
255	H T	5260	1	—	Pianokiste, leer —	144	255	Jöhstadt	Sächsische Stsb.	
256	H U	3182	1	Ölfaß	leer —	36	256	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
257	H V	—	1	Kiste	Eier —	97	257	Essen N.	K. E.-D. Essen	
258	H + V P	6088	1	„	— —	56	258	Zülpich	K. E.-D. Cöln	
259	H W	140	1	Faß	leer —	10	259	Bingen	Direktion Mainz	
260	H Z	317	1	Kiste	Tisch —	20	260	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
261	J	3	1	Kasten	Werkzeug —	33	261	Niederselters	K. E.-D. Frankf. a/M.	
262	J	173	1	Sack	feiner Zucker —	100	262	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
263	J	1011/4	2 / 1 / 1	Kisten / Sack / Korb	Kolonialwaren —	164	263	Beckum	K. E.-D. Hannover	
265	J	2126	1	Kiste	Draht —	52	265	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
266	J A	2285	1	Faß	leer —	52	266	Baden	Badische Stsb.	
267	J A L	269	1	Sack	l. Säcke —	26	267	Grunewald	K. E.-D. Berlin	
268	J B	152	1	Kiste	Wollwaren —	196	268	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
269	J B	199	1	Ballen	Wollwaren —	26	269	„	„	
270	J C H	—	1	Bund	4 hölz. Radfelgen —	12	270	Lüchow	K. E.-D. Magdeburg	
271	J D	4031	1	Verschlag	— —	27	271	Freiburg	Badische Stsb.	
272	J D K	15804	1	Kiste	Tonfigur —	21	272	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
273	J G	—	1	Faß	Därme —	57	273	Regensburg	Bayerische Stsb.	
274	J F	376	1	Kiste	— —	32	274	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
275	J F	3153	1	Faß	Öl —	198	275	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	oder 3133.
276	J F	247	1	Stange	Stahl —	33	276	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	
277	J F	3553	1	Ballen	gef. —	17	277	Luxemburg	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
278	J F S	—	1	Stange	Stahl	31	278	Pritzwalk	K. E.-D. Altona	außerdem gez. T 14 u. A E 4455.
279	J H	—	1	Sack	Lumpen	36	279	Eil-A. Hamburg	„	
280	J H	9378	1	Kiste	Petrolkugeln f. Lampen	40	280	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
281	J J	842	1	„	Lampenteile	20	281	Aachen	K. E.-D. Cöln	
282	J K	—	25 25	Kisten Körbe	leer	1000	282	Almelo	Niederländ. Stsb.	Begl.-Sch. 2280 v. 4/12. von Cöln.
283	J K	327	1	Bund	16 Messingrohre	75	283	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
284	J K	1080	1	Kiste	Bonbons	12	284	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
285	J L	783	1	„	Wein	95	285	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
286	J L L C	12349 12697	1	„	leer	32	286	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
287	J C S	2987	1	„	leer	215	287	„	„	
288	J M	–	1	Sack	12 l. Säcke	7	288	Ploen	K. E.-D. Altona	
289	J N	8248	1	Kiste	ansch. Zigarren	3	289	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
290	J R	I	1	Bund	leere Körbe	12	290	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
291	J R	1/7	7	—	Asphaltierungs-Gegenstände	560	291	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
292	J R	101	1	Ballen	l. Säcke	9	292	Aachen	K. E.-D. Cöln	
293	J R	1830/1	2	„	Damenstoffe	50	293	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
294	J R B	—	1	Bund	9 Körbchen	16	294	Carden	St. Johann=Saarbr.	
295	J S	—	1	Spankorb	23 Spankörbe	9,5	295	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
296	J S	93	1	Faß	leer	25	296	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
297	J S	460	1	Kiste	Käse	30	297	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
298	J S	830	2	—	eis. Fußabstreicher	11	298	Hartha Stadt	Sächsische Stsb.	
299	J Z	—	1	—	eis. Kinderschlitten	5	299	Grätz	K. E.-D. Posen	
300	K	—	1	Korb	ansch. Säure	25	300	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
301	K	—	9	Kisten	leer	63	301	Lübeck	Lübeck-Büchener	
302	K	—	5	—	Rippenrohre	327	302	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
303	K	3	1	Bund	23 St. Stahl	130	303	Kückelhausen	„	sechskantig.
304	K	3	1	Sack	l. Säcke	23	304	Bremen Fr.	K. E.-D. Hannover	Fischel in Niemes in Böhmen.
305	K	1110	2	Bund	4 Rohrstühle	15	305	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
306	K	0614	5 2	— —	Nachtschränke Waschtische	120	306	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
307	K A	315	1	Sack	l. Säcke	11	307	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
308	K A	4227/8	2	Ballen	Watte	100	308	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
309	K B	4 a	1	—	eis. Platte	12	309	Posen	K. E.-D. Posen	
310	K C	298	1	Ballen	Tüten	21	310	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
311	K F	1126/27	2	—	Blechbehälter ?	21	311	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	für Iglau.
312	K K	2677	1	—	Pianokiste, leer	115	312	Berlin H. u. L	K. E.-D. Berlin	
313	K M	79	1	Sack	feines weißes Garn	45	313	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
314	K M	4970	1	Ballen	Draht	26	314	Bottrop Nord	K. E.-D. Essen	
315	K M	9759	1	Kiste	Kaffeemühlen	26	315	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
316	K P	121	1	„	Isolierglocken	50	316	Kempten	Bayerische Stsb.	
317	K S B	5923	1	„	Eisenstangen	150	317	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
318	K W	III	1	„	Konzerttrompeten	25	318	Plauen ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
319	L	—	1	—	großer eis. Topf	75	319	Soest	K. E.-D. Cassel	
320	L	40	1	Bund	2 Schlagleisten	27	320	Posen	K. E.-D. Posen	oder 111.
321	L	50	1	Verschlag	Stativ	24	321	Lublinitz	K. E.-D. Kattowitz	
322	L	1868	1	Kiste	l. Flaschen	23	322	Worms	Direktion Mainz	
323	C	4450	1	Faß	?	13	323	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
324	L	6065	1	Kiste	Wein	53	324	Kellinghusen	„	
325	L A	42	6	Stangen	Flacheisen	41	325	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
326	L B	4072	1	Kiste	—	58	326	Mecklenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
327	L F	141	1	Bund	Bilderrahmenleisten	5	327	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
328	L F	275	1	Kiste	Briefumschläge	21	328	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
329	L F	662	1	„	Strümpfe	18	329	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
330	L G	5026	1	Verschlag	Fußtreppe	9	330	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
331	L H	2	1	Sack	Getreidesäcke	33	331	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
332	L M C	—	1	„	Kreide in Stücken ?	103	332	Rybnik	K. E.-D. Kattowitz	
333	L S	21	1	Korb	eis. Kohlenschaufeln	35	333	Schalke	K. E.-D. Essen	
334	L & S	5917	1	Ballen	Rollendruckpapier	52	334	Stolp	K. E.-D. Danzig	
335	L T	—	1	Kiste	Servierschüsseln-Halter	40	335	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
336	L W	6073	1	„	Kautabak	12	336	Düsseldorf=B.	„	Gepäck; Segeltuchsack.
337	M	—	1	Sack	Kleider	29	337	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
338	M	4	1	Ballen	Hanf oder Werg	107	338	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
339	M	11	1	Faß	leer	39	339	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
340	M	131. 7	1	—	Sessel	—	340	Satzvey	K. E.-D. Cöln	
341	M	996	1	Ballen	Filz	103	341	Oberursel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
342	M	4178	1	Faß	Branntwein	22	342	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	von Münster.
343	M A F	3026	1	Bund	2 Stg. Eisen	21	343	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	1 Flach-, 1 Rundeisen.
344	M B	17185 9043 ohne	3	—	Mostrichfässer, leer	30	344	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
345	M & Co	7237	1	Ballen	Treibriemen	35	345	Rg. Rummelsburg	„	
346	M D B	464	1	Kiste	Kognak	11	346	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
347	M E	—	1	Koffer	Kleider etc.	56	347	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
348	M F	8	2	—	Stahlrohre	74	348	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
349	M F E	225	1	Kiste	gefüllt	52	349	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
350	M G	—	1	„	Datteln	34	350	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
351	M G	—	1	Kiste	Datteln	33	351	Luxemburg	Reichsbahn	
352	M G	3209	2	Pack	Ofenkniee	20	352	Darmstadt	Direktion Mainz	
353	M H	3586	1	Kiste	Fruchtkonserven	23	353	Stendal	K. E.-D. Hannover	
354	M K	1164	1	Verschlag	Bilderrahmen	32	354	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
355	M K	4527	1	Kiste	2 kleine Kisten	25	355	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
356	M L	158	1	Ballen	Leder	29	356	Wangen	Württemberg. Stsb.	
357	M L B	8066	1	Kiste	leeres Faß	35	357	Berlin Görl.	K. E.-D. Berlin	
358	M M	6514	1	—	Nähmaschine	39,5	358	Mrotschen	K. E.-D. Bromberg	
359	M M	26054	1	Kiste	Kleider	33	359	Barth	K. E.-D. Stettin	
360	M N	8	1	Sack	Bindfaden	100	360	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
361	M N	226	1	Faß	leer	20	361	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
362	M R	60961	1	Ballen	Werg	201	362	Bergen	Sächsische Stsb.	
363	M S F	10	1	Bund	5 Gasrohre	75	363	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
364	M S F A	5721	1	Kiste	Bindfaden	65	364	Barmen	„	
365	M T	486	1	Korb	kl. eis. Nägel	17	365	Mülheim R.	K. E.-D. Essen	
366	M W	154	1	Pack	alte Gewehrläufe	34	366	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
367	N	3540	1	Ballen	Biber od. Flanell	25	367	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
368	N B Z	486	1	Korb	Bitter	56	368	Stolberg Rh.	„	
369	N F	4125	1	Faß	Öl	100	369	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
370	N H	—	4	—	Ofenplatte, Tür, Rost	10	370	Heidelberg	Badische Stsb.	
371	N J	1931	1	Ballen	Leinenw.	15	371	Hannover Eil-A.	K. E.-D. Hannover	
372	N L	25369	1	Kiste	Album, Bücher	39	372	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Berl. Görl. 18/12.
373	N O	14077	1	Sack	Tabak	34	373	Stolp	K. E.-D. Danzig	
374	O	323	1	Faß	Petroleum	156	374	Lauchhammer	K. E.-D. Halle a/S.	
375	O B W	—	1	Stück	Gußstahl	16	375	Moabit	K. E.-D. Berlin	
376	Oc	4	1	Kiste	Modelle	23	376	Schalke	K. E.-D. Essen	
377	O G	1/5	5	Ballen	Säcke	98	377	Großalmerode	K. E.-D. Cassel	
378	O K	732, 734	2	—	Puppenwagen	6	378	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
379	V L & C	1272	1	Kiste	Regal	8,5	379	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
380	O S	1 oder 2	1	Schachtel	Kleider	8	380	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
381	O S	7658	1	Kiste	Lichte	35	381	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
382	O S	8045	1	Sack	Suppeneinlagen	25	382	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
383	O V	—	1	Kiste	Natursteine	28	383	Carlsruhe O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
384	P	—	1	—	Rohr m. Flanschen	18	384	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
385	P B	—	1	Bund	4 Weidenkörbe	20	385	Berlin Schles. Bf.	K. E.-D. Berlin	
386	P & B	16384	1	Kiste	getr. Birnen	14	386	Kruschwitz	K. E.-D. Bromberg	
387	P F	3405	1	„	Christusbilder	71	387	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
388	P F & Co.	1748	1	„	Glas- u. Holzw.	35	388	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
389	P H	5	1	Korb	Obst	44	389	Neumarkt i. Obpf.	Bayerische Stsb.	
390	P H R	1313	1	Ballen	Schläuche u. Gummiroll.	47	390	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
391	P J	935	1	Sack	Gummiringe	28	391	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
392	P L Ch.	544	1	Kiste	Seife	19	392	Strasburg Wpr.	K. E.-D. Danzig	
393	P O & C	7953, 7959	2	Kisten	leer	58	393	Fürth	Bayerische Stsb.	
394	P V	27	1	Zarge	Spiegel	45	394	Cüstrin Altst.	K. E.-D. Bromberg	
395	P W	30861	1	Korbflasche	ansch. Lack od. Firnis	9	395	Schönfeld	Sächsische Stsb.	
396	R	—	9	Fässer	leer	297	396	Hamm	K. E.-D. Essen	
397	R	17	1	Ballen	Teppich	41	397	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
398	R	1849	1	Sack	Kälberhaare	70	398	Bamberg	Bayerische Stsb.	
399	R	27637	1	Ballen	Putzlappen	15	399	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
400	R B Co.	—	1	Kiste	Lampenteile	64	400	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
401	R C	3300	1	„	Mausefallen	20	401	Herne	K. E.-D. Essen	
402	R C B	500	1	Bierfaß	leer	25	402	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
403	R F	—	4	Bund	22 eiserne Rohre	175	403	Passau	Bayerische Stsb.	
404	R & F	1419	1	Harraß	leer	45	404	Bamberg	„	
405	R H	80559	1	—	Ventil	123	405	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
406	R J	15830	1	—	Pianokiste, leer	106	406	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
407	R J	40674	1	Kiste	Schlösser	44	407	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
408	R K	1334/5	1	„ Verschl.	leer	61	408	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
409	R K	44542	1	„	Papier	112	409	Lautenburg	K. E.-D. Danzig	
410	R L C J	5047	1	Kiste	Zelluloidkämme	145	410	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
411	R S	729	1	Pack	Drahtgeflecht	27	411	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
412	R S	1862	1	Stange	vierk. Stahl	60	412	Hagen	„	
413	R V	5838	1	Korb	gefüllt	42	413	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
414	R W	100	1	—	Wäscherolle	250	414	Derneburg	K. E.-D. Hannover	
415	S	—	1	Bund	24 Eisenstangen	7	415	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
416	S	—	24	—	Herdringe	17	416	Barop	K. E.-D. Essen	
417	S	1	1	Korb	Ölfarbe	16	417	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
418	S	12	1	Sack	Säcke	60	418	Pforzheim	Badische Stsb.	
419	S	17	1	—	Anrichte	35	419	Essen H.	K. E.-D. Essen	
420	S	30	1	Kiste	ansch. Wein	52	420	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
421	S	32 u. 35	2	—	Sackaufhalter	70	421	Hannover N.	K. E-D. Hannover	
422	S	132	1	Kiste	Hosenträger	114	422	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
423	S	375	1	Essigfaß	leer	45	423	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
424	S	1659	1	Kiste	leere Säcke	35	424	Wickrath	K. E.-D. Cöln	1 Sack Kaffee.
425	S	2096	1	„	Maschinenteile	59	425	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
426	S A B	1860	1	Bund	2 Kinderstühle	4	426	Menden	K. E.-D. Elberfeld	Wasungen.
427	S & C	2222	1	Kiste	Nägel	41	427	Luxemburg	Reichsbahn	
428	S C	7257	1	„	2 Bilder aus Steingut	50	428	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
429	S & Co.	3793	1	„	Tintenwischer	34	429	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
430	S F	2572	1	Paket	Maschinenteil —	5	430	Mannheim	Badische Stsb.	
431	S H	1242	1	Packfaß	leer —	18	431	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
432	S K	VII. 120	1	Sack	Säcke —	17	432	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
433	S K	262	1	Kiste	Porzellanw.	58	433	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
434	S K	6339	1	Sack	Leim —	75	434	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
435	S D	—	1	Faß	Butter —	55	435	Emmerich	Niederländische Stsb.	
436	S L	80621	1	Kiste	Ofenglanz —	18	436	Kreuznach	Direktion Mainz	
437	S M	12/15	4	Block	Babbit-Metall —	83	437	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
438	S M	4920	1	Kiste	ansch. Maschinenteile	300	438	Ahlen	K. E.-D. Hannover	Cöln=Deutz 16/12.
439	Solo	751	1	„	Margarine —	19	439	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
440	S P	968	1	Faß	ansch. Senf —	31	440	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
441	S R	958	1	Ballen	Baumwollgewebe —	30	441	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
442	S S	2	1	Kiste	2 Öfen —	68	442	München H. B.	Bayerische Stsb.	
443	S & S	348	1	„	Reklametafeln	52	443	Schaffhausen	Badische Stsb.	
444	S W	—	1	Faß	leer —	15,5	444	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
445	T	10156	1	Paket	Schulmappen —	8	445	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
446	T B	980	1	Kiste	Lampenteile —	36	446	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
447	T / C M	9811	1	„	Seife —	8	447	Syke	K. E.-D. Münster	
448	T G	9558	1	Bund	Gewichte —	17	448	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
449	T H	931	1	Kiste	Papier —	60	449	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
450	T K	1183/4	2	Kisten	Musikinstrumente —	14	450	Bremen Eil.	K. E.-D. Hannover	Zollblei Passau.
451	T M	4472	1	Kiste	Makkaroni —	16	451	München H. B.	Bayerische Stsb.	
452	T M C	714/5	2	Kisten	Schuhwaren —	76	452	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
453	T N S	50319	1	Verschlag	gußeis. Kessel —	38	453	Karlsruhe	Badische Stsb.	
454	T V	1431	1	„	Staffelei —	14	454	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	
455	T W	12756	1	Kiste	Ringäpfel —	19	455	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
456	U	—	1	Bund	verz. Bandeisen —	18	456	Gündringen	Württemberg. Stsb.	
457	U / H & K	—	1 / 1	Paket	Kartonpappen —	25	457	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
458	V H	15	1	Kiste	Eisengriffe —	19	458	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
459	V K	508	1	„	Telephonschaltbrett	19	459	Fürstenberg a/O.	K. E.-D. Posen	
460	V L C	—	1	—	rotbr. gestr. Faßständer	20	460	Steglitz	K. E.-D. Berlin	
461	V & MD	101	1	Kiste	Metallpatronen —	11,5	461	Neckarsteinach	Badische Stsb.	
462	W	—	1	—	Kinderschlitten —	8	462	Aalen	Württemberg. Stsb.	
463	W	—	4	—	Topf, Rosten, Kasten	40	463	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
464	W	2	1	Kiste	6 Porzellanteller	5	464	Emden	K. E.-D. Münster	
465	W	15	1	Bund	1 Holzstuhl m. Rohrsitz, 1 Rohrlehnstuhl	8	465	Leipzig Th. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
466	W	50/51	2	Kisten	Billettschrank —	118	466	Gera Pr. Eilg.	K. E.-D. Erfurt	
467	W	184	1	Kiste	25 Flaschen Wein —	25	467	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
468	W	531	1	Faß	ansch. Heringe —	163	468	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
469	W B S	1455	7	—	eis. Handgriffe —	18	469	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
470	W B	1492	1	Kiste	Zigarren —	38	470	Osterath	K. E.-D. Cöln	
471	W B	2486	1	Ballot	Leinen —	20	471	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
472	W B	6270	1	—	Eisenwelle —	59	472	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
473	W & C	2576	2	—	Wringmaschinen —	15	473	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
474	W E	7038	1	Sack	Getreidesäcke —	37	474	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
475	W E	9644	1	Ballen	Bettfedern —	27	475	Kiel	K. E.-D. Altona	
476	W/F	—	1	Kiste	Zollgut —	33	476	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
477	W F	2082	1	„	Maschine —	300	477	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
478	W F	6621	1	„	Zigarren —	51	478	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
479	W / G S S / L	98934	1	Faß	Farbe —	31	479	Enschede	K. E.-D. Cöln	v. Mainkur
480	W H	—	1	Bund	6 Stb. Eisen —	18	480	Aulendorf	Württemberg. Stsb.	4 Stb. Flach, 2 Stb. vierk. Eisen.
481	W H	15	1	Kiste	Gewichte —	163	481	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
482	W H	2058	1	Korb	Blechbüchsen —	3	482	Schönebeck	K. E.-D. Magdeburg	
483	W K	3776	1	Verschlag	Spiegel	102	483	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
484	W L	—	1	Sack	leere Säcke —	40	484	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
485	W L B	—	1	Kiste	Zollgut —	40	485	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
486	W / M	I / VII	1	Bund	9 Bretter —	36	486	Neustadt a/Rbg.	K. E.-D. Hannover	
487	W M	851	1	—	Dezimalwage —	18	487	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
488	W M	1158	1	Ballen	Papier —	36	488	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
489	W P	859/61, 865/66, 872	6	Bund	12 K.-Sportwagen —	18	489	Coblenz	K. E.-D. Cöln	Zeitz.
490	W P J	79	1	—	eis. Platte —	72	490	Beuel	„	Streckenfund.
491	W R	6172	1	Kiste	Transmissionsstange	170	491	Kelheim	Bayerische Stsb.	
492	W R oder V R	7135	1	„	Nähmasch.-Oberteil —	26	492	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
493	W S	—	1	Korb	Öl —	30	493	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
494	W S	10	1	Kiste	Zollgut —	10	494	Woyens	K. E.-D. Altona	
495	W S	1516	1	Stück	Eisenteil —	151	495	Leipzig Berl.	K. E.-D. Halle a/S.	
496	W St C	—	1	Weidenkb.	alte Kleider —	23	496	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
497	W W	—	2	Säcke	Stampfzucker —	200	497	Essen W.	K. E.-D. Essen	
498	W W	4079	1	Kiste	ansch. Weinessig —	26	498	Herne	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
499	W W	5487	1	Kiste	Ofengußfüße —	57	499	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
500	Z C	2500	1	„	Eisenbleche —	24	500	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
501	Z H	242521	1	„	Maschinenteile —	117	501	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
502	Z H E	641	1	Ballen	neue Säcke —	77	502	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
503	Z K	2500	1	Kiste	Blechverschlüsse —	25	503	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
504	Z R B	36	1	Sack	Zucker —	95	504	Oeynhausen Bad	K. E.-D. Hannover	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
505	Ahnfelde	128	1	Ballen	Lohkuchen —	65	505	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
506	H B Barmen	—	1	Kiste	Messingbleche —	165	506	Barmen	„	
507	H. Berg	—	1	Ballen	Lumpen —	18	507	Amsterdam M. P. V. G.	Niederländ. Stsb.	bekl. Aachen.
508	v. Berghs	21827	1	Kübel	Margarine —	18	508	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
509	Bürklin, Leipzig	—	1	Sack	leere Säcke —	34	509	Freising	Bayerische Stsb.	
510	C. Finack	—	11	—	Kuchenbleche —	25	510	Wittstock	Prignitzer E.	
511	J. H. Fleck	—	1	—	Priv.-Decke —	—	511	Bechtolsheim	Direktion Mainz	
512	Heymann & Co.	—	1	—	Decke —	62	512	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	10,90 m lg., 5,80 m br.
513	Holländ. Hingens Prinzen	—	1	Kübel	Margarine —	19	513	Memel	K. E.-D. Königsberg	
514	Hygien. Institut	—	1	Kiste	Verbandmaterial —	13	514	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
515	Ilbua	42730	1	„	Margarine —	36	515	Saarbrücken Eil.	St. Johann=Saarbr.	
516	Kamrath	—	1	„	Werkzeug —	190	516	Altona	K. E.-D. Altona	
517	Lange	—	1	Sack	Fechtgeräte —	11	517	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
518	Lodex, Halbe	137	1	Kiste	Seifenpulver —	31	518	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
519	Löwenbräu	1555	1	Faß	leer —	12	519	München H. B.	Bayerische Stsb.	
520	Mey	—	1	„	anschein. Heringe —	159	520	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
521	E. Meyer	33	1	—	Decke —	78	521	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
522	Mohr	567510	1	Kiste	Margarine —	18	522	Altona Eilg.	K. E.-D. Altona	
523	Peterseim	190946	1	Korb	leb. Pflanzen —	5	523	Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
524	Peterseim	183484	1	„	leb. Pflanzen —	16	524	Löwenberg i/M.	K. E.-D. Stettin	
525	Peterseim	184421	1	„	leb. Pflanzen —	14	525	Thalheim i/E.	Sächsische Stsb.	
526	Peterseim	187762	1	„	Pflanzen —	7	526	Frankf. a/M. H. Eil.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
527	Peterseim	183213	1	„	leb. Pflanzen —	15	527	Ansbach	Bayerische Stsb.	
528	H. Pieper	—	1	„	Likör —	31	528	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
529	Pilsen Urquell	22231	1	Faß	leer —	15	529	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
530	Gebr. Popp	—	1	Sack	Säcke —	40	530	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
531	Klein	—	1	Korb	Kleidung —	23	531	Braunschweig Eil.	K. E.-D. Magdeburg	
532	Rommenhöller	68700	1	—	Kohlensäureflasche, leer	22	532	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
533	Salt & Co.	—	1	Faß	leer —	56	533	Stolp	K. E.-D. Danzig	
534	Schultheiß	1582	1	„	leer —	18	534	München H. B.	Bayerische Stsb.	
535	Rich. Schwarze	—	2	—	Priv.-Pläne —	20	535	Neustettin	K. E.-D. Danzig	5 m l., 3 m br.
536	Seiler	—	1	Sack	Gries —	13	536	Werdau	Sächsische Stsb.	
537	Speise	—	1	Bund	6 neue Bretter —	9,5	537	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
538	Stephanbräu	4405	1	Faß	leer —	15	538	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
539	R. Toll	7236	1	Flasche	flüss. Kohlensäure —	33	539	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
540	Wagner	—	1 1 3	Verschlag Faß Koffer	Zollgut —	322,5	540	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
541	Waprecht	—	1	„	gefüllt —	32	541	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
542	Weigelt & Co.	—	1	—	Plan —	30	542	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
543	N. Wirth & Co.	689	1	Blechkanne	ansch. Öl —	45,5	543	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
544	Wittmann	268	1	Faß	leer —	16	544	München H. B.	Bayerische Stsb.	
545	Wresmann	VI	1	—	Schrank —	123	545	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
546	Wunderlich	—	1	Sack	Malzkeime —	20	546	Adorf	Sächsische Stsb.	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
547	—	1/3	3	—	Blechkannen, leer —	13,5	547	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
548	—	3^3. 13	1	—	Decke —	32	548	Dahlb.=Rotth.	K. E.-D. Essen	
549	—	— gelb 5	1 6	— —	Eisenfaß — Ofenrosten —	48 9	549	Sebnitz	Sächsische Stsb.	
550	—	5	1	Faß	Sauerkraut —	27	550	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
551	—	8	1	Kiste	Faßbürsten —	8	551	Hall	Württemberg. Stsb.	
552	—	11	2	Säcke	Holzschuhe —	36,5	552	Dornap=H.	K. E.-D. Elberfeld	
553	—	11	1	Sack	Holzschuhe —	18	553	„		
554	—	26	1	Bund	Schippen ohne Stiel —	34	554	Elberfeld	„	
555	—	26	1	Stange	vierk. Eisen —	28	555	Altenburg	Sächsische Stsb.	
556	—	40	1	Paket	Garn —	11	556	Sorau	K. E.-D. Breslau	
557	—	73	1	Milchkanne	leer —	6	557	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
558	—	99	1	—	eis. Bratofen —	19	558	Köslin	K. E.-D. Danzig	
559	—	111	1	—	Leine —	—	559	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
560	—	129	1	—	Priv.-Decke —	—	560	Aachen	K. E.-D. Cöln	
561	—	132	1	Kiste	Mehl —	34	561	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
562	—	256	1	Korb	leb. Pflanzen —	23	562	Duisburg	K. E.-D. Essen	
563	—	277	3	—	Kasten, Rost, Rohr —	13	563	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
564	—	354	1	Rolle	Walzblei —	34	564	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
565	—	391	1	Ballen	Reis —	105	565	Engelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
566	—	391	1	Faß*)	gefüllt —	261,5	566	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	*) in Leinen und Stroh.
567	—	446	1	Bund	2 Stg. Flachstahl —	15	567	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
568	—	678	1	Weinfaß	leer —	45	568	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
569	—	881	1	Sack	Reis —	105	569	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
570	—	1850	1	Kiste	Gummiballen —	32	570	München H. B.	Bayerische Stsb.	
571	—	1982	1	„	Werkzeug —	40	571	Lindenberg	„	
572	—	2332	1	Kbblechk.	Firnis oder Farbe —	18	572	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
573	—	3014	1	Sack	Schuhleisten —	64	573	Düsseldorf-Der.	„	
574	—	3070	1	Kiste	Steinzeug —	50	574	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
575	—	5855	1	„	Seife —	57	575	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
576	—	6731	1	—	Privatdecke —	—	576	Warburg	K. E.-D. Cassel	
577	—	6991	1	Faß	leer —	35	577	München H. B.	Bayerische Stsb.	
578	—	9262	1	Rolle	Bleirohr —	21	578	Cues-Bernc.	St. Johann-Saarbr.	
579	—	10881	1	—	Klavierstuhl —	6	579	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
580	—	13513	2	Bund	Stahl —	62	580	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
581	—	14062	1	„	3 Stg. Eisen —	71	581	Tondern-M.	„	
582	—	17291	1	Ballen	Pflanzendaun (Kapok)	27	582	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
583	—	44734	1	—	Fahrrad —	—	583	Rodenkirchen	Oldenburgische Stsb.	Gepäck.
584	—	146865	1	—	Schraubstock —	40	584	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
585	rot	—	8	—	durchl. Bleche —	11	585	Guben	K. E.-D. Posen	
586	rot —	—	1	—	Pumpenzylinder —	504	586	Magd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
587	roter Strich	—	1	Bund	10 Stg. Flacheisen —	24	587	Marklissa	K. E.-D. Breslau	
588	roter Strich	—	40	—	Winkeleisen —	987	588	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
589	roter Strich	—	1	Bund	4 Stg. Winkeleisen —	16	589	Sohrau	K. E.-D. Kattowitz	
590	blauer Strich	—	1	„	Fenstereisen —	60	590	Posen	K. E.-D. Posen	
591	3 grüne Striche	—	2	—	Rohre —	200	591	Königswusterh.	K. E.-D. Berlin	
592	grüner Strich	—	12	Stangen	Flacheisen —	ca. 250	592	W.-Warnow	K. E.-D. Altona	
593	weiß —	—	1	—	Kandelaber —	81	593	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	3,10 m lg.
594	weiß —	—	1	—	eis. Kasten —	37	594	Tegel	K. E.-D. Berlin	
595	weißer Strich	—	4	—	neue Gasrohre —	67	595	Cölleda	K. E.-D. Erfurt	
596	weiß ><	—	1		Eisenrohr —	50	596	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
597	„Lübeck"	16438	1	—	Fahrrad —	—	597	Wiesbaden	Direktion Mainz	Gepäck.
598	„Allright"	—	1	—	Fahrrad —	—	598	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
599	„Brennabor"	—	1	—	Fahrrad —	—	599	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
600	„Anker"	—	1	—	Fahrrad —	—	600	„	„	Gepäck.
601	„Sport"	—	1	—	Fahrrad —	—	601	„	„	Gepäck.
602	Monopol	86715	1	Kübel	Margarine —	25	602	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
603	Maggi	71869	1	Kiste	Maggi —	10	603	Griesheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
604	+	—	1	„	Feuerzeug —	155	604	Dalheim	K. E.-D. Cöln	Buenos-Ayres.
605	>-	3287	1	Ballen	Leinen —	33	605	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
606		677	1	„	blaues Tuch —	13	606	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
607		1	1	Stück	Maschinenteil —	22	607	Neuß	K. E.-D. Cöln	
608	M	150	1	Kiste	Porzellantassen —	50	608	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
609	S	18721	1	„	Käse —	45	609	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
610	11	2458	1	„	Blumenvasen —	22	610	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	aus Glas.
611	76 B L	4	1	Faß	Därme —	58,5	611	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
612	W R	3642	1	Kiste	Gläser —	30	612	Berlin Görl.	K. E.-D. Berlin	
613		6052	1	Sack	Nüsse —	48	613	Burgsteinfurt	K. E.-D. Münster	bez. v. Düsseldorf-Der.
614	S	18476	1	Kiste	anschein. Käse —	28	614	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
615	K B AM S M	37	1	Faß	gefüllt —	225	615	Holzwickede	„	für Amsterdam.
616	R K S	1480 3478 8943	3	Ballen	Schafwolle —	195 125 179	616	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
617		36289	1	„	Tabak —	100	617	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
618	PGG M	—	3	Fässer	Wein —	69	618	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	v. Hamburg H. 13/12.
619	S	7498	1	Ballon	gefüllt —	15	619	Freiburg	Badische Stsb.	
620	S S 9764	—	1	Ballen	Manufakturwaren —	28	620	Tilburg	Niederländ. Stsb.	Begleitsch. v. Venlo für Aachen.

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
621	—	—	3	—	eis. Achsen —	11	621	Blankenburg a/H.	Halberstadt-Bl. E.	
622	—	—	1	Kiste	Ananas —	34	622	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
623	—	—	1	Sack	kl. eiserner Anker —	14	623	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
624	—	—	1	Apfelfaß	leer (neu) —	6	624	Altona	K. E.-D. Altona	
625	—	—	1	Sack	getr. Äpfel u. Pflaumen	15	625	Essen West	K. E.-D. Essen	
626	—	—	1	Bund	Aufsatz f. Nachttisch	7	626	Bochum N.	"	
627	—	—	1	"	verz. Bandeisen —	17	627	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
628	—	—	1	"	4 Stb. Bandeisen —	18	628	Porz-Urbach	K. E.-D. Cöln	
629	—	—	1	Paket	Baumwollwaren —	18	629	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
630	—	—	1	Verschlag	gußeis. Becken —	15	630	Basel B. B.	Badische Stsb.	
631	—	—	1	Ballen	10 Betteppiche —	16	631	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
632	—	—	1	Bund	2 eis. Bettgestell-Endstücke	23	632	Osterode i/Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
633	—	—	1	"	4 neue Bettseitenteile	28	633	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
634	—	—	2	"	4 Bettseiten u. 4 Kopfteile	62	634	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
635	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	18	635	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
636	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	19	636	Leipzig Th. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
637	—	—	1	—	eis. neue Bettstelle —	34	637	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
638	—	—	1	Sack	Bettzeug —	29	638	Cöln-G.	"	
639	—	—	2	—	Bindeketten —	—	639	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	4,20 u. 5,50 m lg.
640	—	—	1	Bund	2 gelochte Bleche —	58	640	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
641	—	—	1	—	Blechbüchse, leer —	4	641	Weißensee b. Berl.	K. E.-D. Berlin	
642	—	—	1	—	Blechflasche, leer (neu)	3,25	642	Hanau Nord	K. E.-D. Frankf. a/M.	
643	—	—	1	Blechkanne	leer —	7	643	Gießen	"	
644	—	—	1	"	gefüllt —	24	644	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
645	—	—	1	Sack	Bleirohr —	20,5	645	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
646	—	—	1	Kiste	alte Bleistücke —	128	646	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
647	—	—	1	in Latten	Blumentisch —	12	647	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
648	—	—	3 / 7	— / —	alte Böcke — / Rüsthölzer —	120	648	Gassen	K. E.-D. Breslau	
649	—	—	1	Sack	weiße Bohnen —	100	649	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
650	—	—	1	"	Bohnen u. Gries —	11,5	650	Eberstadt	Direktion Mainz	
651	—	—	10	—	Bolzen —	15	651	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
652	—	—	8	—	Bolzen —	17	652	"	"	
653	—	—	1	Korb	Branntwein —	26	653	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
654	—	—	1	—	Bremsschuh —	—	654	Aubing	Bayerische Stsb.	
655	—	—	5	—	Bretter (zu 1 Rollade geh.?)	5	655	Ehingen D.	Württemberg Stsb.	
656	—	—	1	Bund	tannene Bretter, 3 m lg.	40	656	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
657	—	—	1	Wagen	Bretter —	—	657	Werden Ruhr	K. E.-D. Essen	Cöln 75 026.
658	—	—	1	—	Brunnenrohr —	22	658	Hersfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
659	—	—	5	Bund	geschn. Buchsbaum-Rundholz	146	659	Varresbeck	K. E.-D. Elberfeld	
660	—	—	2	Butterkübel	leer (alt) —	7	660	Weener	Oldenburgische Stsb.	
661	—	—	1	Bund	5 leere Butterkübel —	25	661	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
662	—	—	1	Faß	Carbolineum —	237	662	Kiel	K. E.-D. Altona	
663	—	—	1	Korb	Cognac —	10	663	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
664	—	—	1	Bund	Cokosmatten —	15	664	Düsseldorf-Der.	"	
665	—	—	1	Korb	Colonialwaren —	40	665	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
666	—	—	1	Ballen	Damentuch (bunt) —	28	666	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
667	—	—	1	—	Decke —	—	667	Jessen	K. E.-D. Halle a/S.	
668	—	—	1	—	Decke —	—	668	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
669	—	—	2	Rollen	Drahtgeflecht —	67	669	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
670	—	—	1	Pack	3 Drahtgitter —	60	670	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
671	—	—	1	Kiste	Eier —	47	671	Homburg	Pfalzbahn	
672	—	—	1	Sack	Eiergraupen —	13	672	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
673	—	—	1	Kiste	Einmachgläser —	14	673	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
674	—	—	1	Bund	Eisen —	19	674	Hof	Bayerische Stsb.	
675	—	—	1	—	I-Eisen —	150	675	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
676	—	—	2	Stäbe	Eisen —	28	676	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
677	—	—	3	"	vierk. Eisen —	48	677	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
678	—	—	2	Stangen	vierk. Eisen —	25	678	Altenhundem	"	
679	—	—	2	Bund	vierk. Eisen —	70	679	Hagen	"	
680	—	—	1	"	18 Stb. vierk. Eisen —	25	680	"	"	
681	—	—	1	"	3 Stb. vierk. Eisen —	32	681	"	"	
682	—	—	1	Stab	vierk. Eisen —	8,5	682	Remilly	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
683	—	—	1	Stück	Eisen u. 2 Rädchen	23	683	Basel	Reichsbahn	⊔ geformt.
684	—	—	1	—	Eisenblech	29	684	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
685	—	—	1	Bund	8 Stck. Eisenflanschen	37	685	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
686	—	—	1	Kiste	2 Eisenhalter	3,5	686	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
687	—	—	1	Korb	runde Eisenplatten	68	687	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	ansch. Ladebrücke.
688	—	—	1	—	alte Eisenplatte	35	688	Glogau	K. E.-D. Posen	
689	—	—	2	—	verz. Eisenrohre	39	689	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
690	—	—	1	—	Eisenrohr	33	690	Görlitz	K. E.-D. Breslau	„Kaffee-Rösterei Conx."
691	—	—	1	Paket	emaill. Eisenschild	15	691	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
692	—	—	1	Bund	Eisenstäbe	30,5	692	Zwickau i/Sa.	Sächsische Stsb.	
693	—	—	1	„	runde Eisenstäbchen	60	693	Pforzheim	Badische Stsb.	
694	—	—	1	„	13 Stck. Eisenstangen	61	694	Eckartshausen	Württemberg. Stsb.	dreikantig.
695	—	—	1	Stück	Eisenwalze	582	695	Warstein	Westfäl. Landes-E.	
696	—	—	1	Korb	Eisenwaren	67	696	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Versandstat. Hagen.
697	—	—	1	„	Eisenw., Platten	136	697	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
698	—	—	1	„	Eisenwaren	52	698	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
699	—	—	1	Sack	Eisenwaren	7	699	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
700	—	—	3	Fässer	braune Farbe	470	700	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
701	—	—	1	Eisenfaß	ansch. schwarze Farbe	55	701	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
702	—	—	1	Kübel	rote Farbe	25	702	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
703	—	—	1	Faß	ansch. Farbeextrakt	198	703	Elberfeld	„	
704	—	—	1	Sack	Fahrradteile	2,5	704	Passau	Bayerische Stsb.	
705	—	—	1	Bund	24 Fenstereisen	18	705	Wittlich	St. Johann-Saarbr.	halbrund.
706	—	—	1	—	hölz. Fensterrahmen	6	706	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
707	—	—	1	Bund	12 Fensterstangen	8	707	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
708	—	—	1	Verschlag	gußeis. Feuertopf	12	708	„		
709	—	—	1	Sack	Filzschuhe	23	709	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
710	—	-	1	Stab	Flacheisen	50	710	Neunkirchen Saar	St. Johann-Saarbr.	
711	—	—	1	„	Flacheisen	263	711	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
712	—	—	1	Stück	Flacheisen	29	712	Burgdorf	K. E.-D. Hannover	
713	—	—	1	Stange	Flacheisen	17	713	Norden	K. E.-D. Münster	
714	—	—	4	Stäbe	Flacheisen	69	714	Luxemburg	Reichsbahn	
715	—	—	3	Stangen	Flacheisen	72	715	Frose	K. E.-D. Magdeburg	
716	—	—	1	Stange	Flacheisen	43	716	Bernburg	„	
717	—	—	1	Stab	Flachstahl	36	717	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
718	—	—	1	Stange	Flachstahl	100	718	Hagen	„	mit Silberdr.: Silverine Chains.
719	—	—	1	Schließkorb	Flanelltücher	15	719	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
720	—	—	1	Sack	Fleischhaken	21	720	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
721	—	—	1	Blechkessel	fr. Fleischwaren	10	721	Rastatt	Badische Stsb.	Gepäck.
722	—	—	1	Kb.-Blechfl.	chemikal. Flüssigkeit	5	722	Emden	K. E.-D. Münster	
723	—	—	1	Korb	Frauenkleider	22	723	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
724	—	—	1	Bund	6 Futterschwingen	11	724	Strelno	„	
725	—	—	1	„	3 Gabeln	3	725	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
726	—	—	5	—	blau gestr. Gängel (f. Schaukelpferde)	7	726	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
727	—	—	10	—	Gasrohre	175	727	Rellinghausen N.	K. E.-D. Essen	
728	—	—	1	Bund	10 Gasrohre	57	728	Eintracht	Eis.-Sieg. E.	
729	—	—	1	—	Gasrohr mit Brenner	—	729	Appenweier	Badische Stsb.	u. 2 m Gummischlauch.
730	—	—	1	in Papier	verz. Gestell (Teil v. Blumentisch?)	3	730	Baden	„	
731	—	—	1	—	eis. Gestell	23	731	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
732	—	—	1	—	eis. Gewicht	50	732	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
733	—	—	1	—	Gewicht	5	733	Hof	Bayerische Stsb.	
734	—	—	1	Kiste	Gewichtssteine	57	734	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
735	—	—	3	—	eis. Gewinde	16	735	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
736	—	—	1	Sack	1 Gießkanne, 6 Hämmer	13	736	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
737	—	—	3	Bund	Gläser	18	737	Darmstadt	Direktion Mainz	
738	—	—	1	Verschlag	Glasschrank	85	738	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
739	—	—	1	Sack	Griesmehl	48	739	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
740	—	—	1	„	Griesmehl	100	740	Meinerzhagen	„	
741	—	—	1	Paket	Gummiwalze z. Wringm.	3	741	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
742	—	—	2	—	rohe Gußlager	14	742	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
743	—	—	1	Kiste	Haarbesen	7	743	Kettwig	K. E.-D. Essen	
744	—	—	1	„	Handtücher etc.	40	744	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
745	—	—	1	—	Hanfschlauch	—	745	Kusel	Pfalzbahn	9,7 m lang.
746	—	—	1	Sack	Haselnüsse	56	746	Carnap	K. E.-D. Essen	
747	—	—	1	Paket	Hasenfelle	5,5	747	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
748	—	—	1	—	gußeis. Haube	43	748	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
749	—	—	1	Sack	Häute	41	749	Karlsruhe i. B.	Badische Stsb.	
750	—	—	1	—	eis. Hebel	17	750	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
751	—	—	1	Sack	Herrenkleider	10	751	Mannheim	Badische Stsb.	
752	—	—	1	Paket	Herren- u. Damenkleider etc.	19	752	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
753	—	—	1	Holzkoffer	Herrenwäsche	33	753	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	R. Kassenbeck.
754	—	—	1	—	Heubaum, 8,68 m lg.	55	754	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
755	—	—	1	Verschlag	2 Hocker	10	755	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
756	—	—	1	„	Holzkästchen	11	756	Basel B. B.	Badische Stsb.	
757	—	—	1	Holzkoffer	gefüllt	31	757	Güstrow	Grhzl. Meckl. Stsb.	
758	—	—	1	„	—	21	758	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
759	—	—	3	Holzkübel	leer (neu)	10	759	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
760	—	—	3	—	Holzleisten	10	760	Berlin Pog.-Bhf.	K. E.-D. Berlin	
761	—	—	1	Verschlag	Holzmodell	68,5	761	Soest	K. E.-D. Cassel	
762	—	—	1	Bund	Holzmodelle	13	762	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
763	—	—	1	Schnur	4 Paar Holzschuhe	11	763	Bottrop N.	K. E.-D. Essen	
764	—	—	2	Säcke	Holzschuhe etc.	35	764	Dornap	K. E.-D. Elberfeld	
765	—	—	16	Stück	einz. Holzschuhe versch. Größe	15	765	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
766	—	—	1	—	Holzsitz, m. gr. Wachstuch überzogen (z. Kinderwagen?)	?	766	Eutingen b/H.	Württemberg. Stsb.	
767	—	—	1	Sack	grobe Holzwaren	54	767	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	Sackzeichen: schwarz: M.&W. 532/133. rot: J. W. H. 5.
768	—	—	1	"	Kaffee	15	768	Bismarck i/W.	"	
769	—	—	1	"	Kaffee	9	769	Chemnitz Eilg.	Sächsische Stsb.	
770	—	—	1	"	Kaffee	17	770	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
771	—	—	1	"	Kaffee	20	771	Mülheim-Styrum	K. E.-D. Essen	
772	—	—	1	"	Kaffee	52	772	Brieg	K. E.-D. Breslau	
773	—	—	1	"	gebr. Kaffee	20,5	773	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
774	—	—	1	Faß	grauer Kalk	63,5	774	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
775	—	—	1	—	Kaminaufsatz	22	775	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	
776	—	—	1	Sack	Kartoffeln	52	776	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
777	—	—	1	"	Kartoffeln	59	777	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
778	—	—	1	"	Kartoffeln	45	778	Berlin Ahg.	"	
779	—	—	1	"	Kartoffeln	44	779	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
780	—	—	1	Paket	alte Kartoffelsäcke	13,5	780	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
781	—	—	1	Sack	leere Kartoffelsäcke	19	781	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
782	—	—	2	Kisten	Käse	11,5	782	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Sackzeichen: roter, fünfstrahliger Stern.
783	—	—	1	Sack	Kastanien u. Haselnüsse	50	783	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
784	—	—	1	—	eis. Kastendeckel	43	784	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
785	—	—	1	—	Kette	31	785	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
786	—	—	1	—	Kette	12	786	Erndtebrück	"	6 m lang.
787	—	—	1	—	Kette	13	787	Hagen	"	
788	—	—	2	—	dünne Ketten	5	788	Vohwinkel	"	
789	—	—	1	—	eis. Kinderschlitten	5	789	LeipzigII, Umlst. Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
790	—	—	1	Bund	2 eis. Kinderschlitten	8	790	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
792	—	—	1	Kiste	leer (ohne Deckel)	25	792	Ansbach	Bayerische Stsb.	
793	—	—	14	—	eis. Klammern	41	793	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
794	—	—	1	Reisekorb	Kleider	22	794	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
795	—	—	1	Schaff	Kleider	20	795	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
796	—	—	1	Korb	Kleider	29	796	Hof	Bayerische Stsb.	Karten für Jaluschkat u. A. Timmann.
797	—	—	1	Reisekorb	Kleider	26	797	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	
798	—	—	1	Korb	Kleider	30	798	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
799	—	—	1	Sack	getragene Kleider	16	799	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
800	(Gepäck)	—	1	Korb	Kleider, Viktualien	7	800	Bruchsal	Badische Stsb.	
801	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Bücher, Bilder	17	801	Cüstrin-N.	K. E.-D. Bromberg	für Anna Borrmann.
802	(Gepäck)	—	1	Schließkorb	Kleider, Wäsche	14	802	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
803	—	—	1	Kiste	Kleider, Wäsche	83	803	Straelen	K. E.-D. Essen	Zollgut.
804	—	—	1	Wagen	Kleinschlag	—	804	Diedenhofen	Reichsbahn	Berlin 27 273.
805	—	—	1	—	eis. Knierohr	51	805	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
806	—	—	1	Kiste	Knorrs Hafermehl	25	806	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
807	—	—	1	Koffer	—	27	807	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
808	—	—	4	—	eis. Kohlenfüller	—	808	Attendorn	K. E.-D. Elberfeld	
809	—	—	1	Bund	2 Körbe	11	809	Öhringen	Württemberg. Stsb.	
810	—	—	1	"	2 leere Körbe	6	810	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
811	—	—	1	"	6 Körbe	27	811	Arenshausen	K. E.-D. Cassel	
812	—	—	1	"	7 Körbe	13,5	812	Obernhof a. L.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
813	—	—	1	"	l. Körbe und Säcke	11	813	Zimmersrode	K. E.-D. Cassel	
814	—	—	2	Korbflasch.	leer	8,5	814	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
815	—	—	1	Korbkoffer	gefüllt	41	815	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	von Charlottenburg.
816	—	—	1	Kübel	leer	27	816	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
817	—	—	1	—	Küchenbank	6	817	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
818	—	—	1	Sack	Küchengeräte	11	818	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Umzugsgut.
819	—	—	2	Bund	3 Kugeln, 12 eis. Teile	38	819	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
820	—	—	1	Bund i. L.	3 Stangen Kupfer	56	820	Cöln-Deutz	"	
821	—	—	1	Ring i. L.	Kupferdraht	11	821	Pforzheim	Badische Stsb.	
822	—	—	1	"	Kupferdraht	14	822	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	
823	—	—	1	Bund i. L.	Kupferstäbe	55	823	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
824	—	—	1	Bund	3 Kupferstangen	22	824	Leipzig Mgdbg.	K. E.-D. Halle a/S.	
825	—	—	1	—	eis. Kurbelform	32	825	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
826	—	—	1	Bund	hölz. Latten, 2—3 m lg.	27	826	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
827	—	—	1	—	Laufachse*)	200	827	Berlin Görl. B.	K. E.-D. Berlin	*) mit 2 Rädern.
828	—	—	1	Bund	Laufschiene	18	828	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
829	—	—	1	Ballen	Leder	41	829	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
830	—	—	1	"	Leder	45,5	830	Lehrte	K. E.-D. Hannover	in Packleinen.
831	—	—	1	Sack	Lederspäne	28	831	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
832	—	—	1	"	Leim	50	832	Düsseldorf Eilg.	"	
833	—	—	1	"	Leimabfälle	32	833	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
834	—	—	1	Ballen	Leinen	22	834		"	
835	—	—	1	"	Leinen	14	835	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
836	—	—	1	"	grobe Leinen	63	836	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
837	—	—	1	—	neuer 4räd. Leiterwagen	6	837	Diedenhofen	Reichsbahn	
838	—	—	2	—	Leitschienen	17	838	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
839	—	—	1	Kiste	Lötapparat	7	839	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
840	—	—	1	Korb	Magenbitter	27	840	Syke	K. E.-D. Münster	Alt. Schwede.
841	—	—	1	Sack	Mandeln	10	841	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
842	—	—	1	„	zerkleinerte Mandeln	5	842	Mülheim a/Rh.	„	
843	—	—	1	—	Maschinenteil	215	843	Gießen	K. E.-D. Cassel	
844	—	—	1	—	Maschinenteil	181	844	Rietberg	Westfäl. Landes-E.	
845	—	—	1	—	Maschinenteil	35	845	Geislingen	Württemberg. Stsb.	
846	—	—	1	Kiste	Maschinenteil	215	846	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
847	—	—	1	„	Maschinenteile	93	847	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
848	—	—	1	Faß	gerieb. Meerrettich	48	848	Hamburg Eil.	K. E.-D. Altona	
849	—	—	1	Rolle	Messingblech	15	849	Gera Pr.	K. E.-D. Erfurt	
850	—	—	1	Kiste	Messingblech	128	850	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
851	—	—	1	Rolle	Messingblech	15	851	Gera Pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
852	—	—	1	Bund	4 Messingrohre	2	852	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	in Leinen.
853	—	—	1	„	5 Messingrohre	4	853	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
854	—	—	2	„	Messingstäbe	48	854	Hilbersdorf U. G.	Sächsische Stsb.	in Leinwand.
855	—	—	1	Bund i. L.	Messingstangen	45	855	Soest	K. E.-D. Cassel	
856	—	—	1	Bund	16 Messingstangen	27	856	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
857	—	—	1	Kiste	Messingstangen	90	857	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
858	—	—	1	Paket	Messingwechsel	4	858	Würzburg	Bayerische Stsb.	
859	—	—	5	—	Milchkannen, leer	40	859	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
860	—	—	1	Sack	Möhren	48	860	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
861	—	—	1	—	gußeis. Muffenrohr	10	861	Zwickau	Sächsische Stsb.	
862	—	—	1	—	gußeis. Muffenrohr	26	862	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
863	—	—	1	Paket	schmiedeeis. Nägel	6	863	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
864	—	—	1	Ballen	Nessel	104	864	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
865	—	—	1	Korb	Nieten	5	865	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
866	—	—	28	Bund	Notlaschen	—	866	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
867	—	—	1	Sack	Nüsse	18	867	Syke	K. E.-D. Münster	
868	—	—	1	Korb	Nüsse	42	868	Rheinböllerhütte	St. Johann=Saarbr.	
869	—	—	1	Bund	20 junge Obstbäume	33	869	Cöln Eil	K. E.-D. Cöln	
870	—	—	1	Ballen	leb. Obstwildlinge	100	870	Weimar	K. E.-D. Erfurt	
871	—	—	1	Korbballon	ansch. Öl	65	871	Schkeuditz	K. E.-D. Halle a/S.	
872	—	—	1	Korbflasche	Öl	31	872	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
873	—	—	25	—	Ölkuchen	88	873	Würzburg	Bayerische Stsb.	
874	—	—	1	Kistchen	Ölsardinen u. Anchovis	8	874	Aue	Sächsische Stsb.	
875	—	—	1	—	eis. Ofen	90	875	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
876	—	—	1	—	eis. Ofen	111	876	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
877	—	—	1	—	Ofenrohr	5,5	877	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
878	—	—	1	Sack	Pappen (Packmaterial)	60	878	Ulm	Württemberg. Stsb.	
879	—	—	1	Ballen	Packpapier	8	879	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
880	—	—	1	—	Pappelrundholz	176	880	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
881	—	—	1	Bund	Patentfenster-Verschlüsse	28	881	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
882	—	—	1	Paket	Pergamentpapier	11	882	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
883	—	—	1	Sack	Pfefferkörner	5	883	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
884	—	—	2	—	Pferdezugketten	5	884	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
885	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen	16	885	Magdeburg Eil.	K. E.-D. Magdeburg	grüner Zettel
886	—	—	1	Sack	trockne Pflanzenteile	25	886	Crefeld	K. E.-D. Cöln	m. Aufschrift:
887	—	—	1	Kiste	Pflaumen	27,5	887	Haltern	K. E.-D. Münster	Sennac Tinn.
888	—	—	1	Sack	Pflaumen	90	888	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
889	—	—	1	Bund	12 Piass.-Besen	9	889	Eulenburg	K. E.-D. Stettin	
890	—	—	1	„	12 Piass.-Besen	10	890	Osnabrück B. Bf.	K. E.-D. Münster	Prov.-Feuer-
891	—	—	1	„	21 Pickelstiele	16	891	Würzburg	Bayerische Stsb.	versiche-
892	—	—	1	Paket	Plakate	38	892	Goch	K. E.-D. Cöln	rungsanst. der
893	—	—	15	—	Plättbolzen	27	893	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Rheinprovinz.
894	—	—	2	—	Prellbockstützen	238	894	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
895	—	—	1	—	Priv.-Decke	28	895	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
896	—	—	1	—	Priv.-Viehgitter	—	896	Heide	K. E.-D. Altona	
897	—	—	1	Wagen	Puddelschlacken	15000	897	Duisburg=Hchf. S.	K. E.-D. Essen	Magd. 29 180.
898	—	—	1	—	Puppenwagen	4	898	Kiel Eil.-Abf.	K. E.-D. Altona	
899	—	—	1	—	Puppenwagen	5	899	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
900	—	—	1	—	Puppenwagen	1,5	900	Walsrode	„	
901	—	—	1	Pack	eis. Putzhaken	19	901	Jülich	K. E.-D. Cöln	
902	—	—	75	—	Reh- u. Hirschbeine	25	902	Trebbin	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
903	—	—	1	Reisekorb	leer	6	903	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
904	—	—	1	„	leer	8	904	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
905	—	—	1	„	gefüllt	—	905	Herford	K. E.-D. Hannover	
906	—	—	1	Ballen	Riemenled., Schraub. etc.	17,5	906	Hannover Eilg.	„	
907	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe	150	907	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
908	—	—	1	Sack	fr. Rinderfelle	68	908	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
909	—	—	20	—	eis. Ringe m. Gew.	8	909	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
911	—	—	1	—	Rohr	29	911	Neustadt a/H.	Pfalzbahn	5 m l.
912	—	—	1	—	eis. Rohr	40	912	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
913	—	—	1	—	Rohr	17	913	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
914	—	—	1	—	eis. Rohr	20	914	Pretzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
915	—	—	1	—	eis. Rohr	200	915	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
916	—	—	1	—	eis. Rohr	30	916	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
917	—	—	1	—	eis. Rohr —	13	917	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
918	—	—	1	Bund	7 Rohre —	15	918	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
919	—	—	1	„	2 Rohrstühle —	8	919	Essen H.	K. E.-D. Essen	
920	—	—	1	Korb	eis. Rohrverbindungsst.	47	920	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
921	—	—	1	Ballen	Rosenstöcke —	16	921	Mülheim Rh.	„	
922	—	—	1	„	Rosensträucher —	55	922	Rath	„	
923	—	—	1	Kiste	Rosinen —	11	923	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
924	—	—	1	„	Rosinen —	12,5	924	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
925	—	—	1	Wagen	Rundeisen —	—	925	Speldorf	K. E.-D. Essen	Brsl. 29308.
926	—	—	1	Stab	Rundeisen —	129	926	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
927	—	—	1	Bund	5 Stg. Rundeisen —	26	927	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
928	—	—	1	„	4 Stb. Rundeisen —	32	928	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
929	—	—	1	„	6 Stb. Rundeisen —	74	929	Seifhennersdorf	Sächsische Stsb.	
930	—	—	1	„	6 Stb. Rundeisen —	24	930	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
931	—	—	1	„	8 Stb. Rundeisen —	64	931	Velbert	„	
932	—	—	1	„	6 Stb. Rundeisen —	37	932	Hagen	„	
933	—	—	2	—	Rundhölzer —	20	933	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
934	—	—	1	Bund	5 Stg. Rundstahl —	20	934	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
935	—	—	2	Stangen	Rundstahl —	27	935	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
936	—	—	1	Stange	Rundstahl —	27	936	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
937	—	—	1	Bund	6 Stb. Rundstahl —	50	937	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
938	—	—	1	Sack	leere gebr. Säcke —	20	938	Hamburg B.	K. E.-D Altona	
939	—	—	1	„	leere Säcke —	31	939	Wittenberge	„	
940	—	—	1	„	leere Säcke —	49	940	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
941	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	27	941	Basel B. B.	Badische Stsb.	
942	—	—	1	Korb	3 leere Säcke —	4,5	942	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
943	—	—	1	Sack	leere Säcke —	14	943	Amberg	„	
944	—	—	1	i. Papier	Sägeblatt —	0,25	944	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
945	—	—	1	Sack	hölzerne Sägegriffe —	38	945	Lüdenscheid	„	
946	—	—	1	Kiste	polierte Säule —	26	946	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
947	—	—	1	Bund i. L.	Schaufeln —	19	947	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
948	—	—	1	Pack	eis. Schaufeln —	7	948	Lyck	K. E.-D. Königsberg	
949	—	—	1	Bund	20 Schaufeln o. Stiel	25	949	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
950	—	—	6	—	Schaufelgebreite —	13	950	„	„	
951	—	—	20	Stück	eis. Schaufelgebreite	38	951	„	„	
952	—	—	4 8	— „	5 m lg. Schienen — 80 cm lg. Schwellen	28 12	952	Tolksdorf	K. E.-D. Königsberg	
953	—	—	1	Schließkorb	leer —	5	953	Osthofen	Direktion Mainz	
954	—	—	1	„	leer, gebr. —	14	954	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
955	—	—	1	Korb	Schlüssel —	17	955	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
956	—	—	1	„	ansch. Schnaps	36	956	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
957	—	—	1	i. Leinen	kl. Schrank —	29	957	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
958	—	—	1	Paket	kleines Schränkchen	29	958	Dresden N. Eilg.	„	in Leinen.
959	—	—	5	—	eis. Schraubengew. —	12	959	Nienburg a/W.	K. E.-D. Hannover	
960	—	—	6	—	Schraubenschlüssel —	—	960	Düsseldorf-Gr.	K. E.-D. Elberfeld	
961	—	—	1	Korb	Schraubenschlüssel —	30	961	Hagen	„	
962	—	—	1		Schraubenschlüssel —	2	962	München H. B.	Bayerische Stsb.	
963	—	—	2 2	— —	Schraubenschlüssel hölz. Kurbeln	3	963	Posen	K. E.-D. Posen	
964	—	—	1	Musterkoff.	Schuhwaren —	—	964	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
965	—	—	6	Tafeln	Schwarzblech —	93	965	Merzig Saar	St. Johann-Saarbr.	
966	—	—	4	Bund	Seegras —	117	966	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
967	—	—	1	Sack	Seemannszg., 1 Bett usw.	41	967	Oldesloe	K. E.-D. Altona	Seemannssack.
968	—	—	1	„	Seifenpulver —	26	968	Brand	K. E.-D. Cöln	
969	—	—	1	Kiste	Seifenpulver —	29	969	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
970	—	—	1	—	Sessel —	5	970	Bamberg	Bayerische Stsb.	
971	—	—	1	—	Spielkarre —	5	971	Regenwalde	K. E.-D. Stettin	
972	—	—	1	Kiste	Spielwaren —	15	972	Bettenburg	Reichsbahn	Gepäck; verm. f. Max Luckau.
973	—	—	1	Korbkoff.	Spirituos., Wein usw.	23	973	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
974	—	—	3	—	eis. Springel —	20	974	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
975	—	—	1	Bund	21 Stb. Stahl —	14	975	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
976	—	—	1	„	8 Stb. Stahl —	64	976	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	vierkant.
977	—	—	1	Stück	vierk. Stahl —	11	977	Leipzig-Eilenb.	K. E.-D. Halle a/S.	
978	—	—	2	„	Stahl —	4,5	978	München H. B.	Bayerische Stsb.	
979	—	—	1	Sack	Stampfzucker —	100	979	Haan	K. E.-D. Elberfeld	
980	—	—	1	Wagen	Steine —	—	980	Opladen	„	Elberf. 18110.
981	—	—	300	Stück	Steinkohlenbriketts —	?	981	Geestemünde Zoll.	K. E.-D. Hannover	[1])
982	—	—	1	Wagen	Steinschlag —	—	982	Bremen Frb.	„	Magd 26068.
983	—	—	1	Korb	Stiefel, Nüsse usw. —	10	983	Rastatt	Badische Stsb.	Gepäck.
984	—	—	1	Bund	2 Stühle —	9	984	Linden-K.	K. E.-D. Hannover	
985	—	—	1	„	2 gelb. Stühle m. Strohsitz	8	985	Marten	K. E.-D. Essen	
986	—	—	3	„	6 Stühle	27	986	Waldkappel	K. E.-D. Cassel	
987	—	—	1	—	Tannenholz, 5,70 m lg., 0,30 br., 0,23 dick	40	987	Emden	K. E.-D. Münster	
988	—	—	1	Faß	Teer —	149	988	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
989	—	—	1	Sack	9 rohe, gußeis. Teile	19	989	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	
990	—	—	1		Teilwand —	20	990	Mehltheuer	Sächsische Stsb.	
991	—	—	1	Ballen	Teppiche —	94	991	Cüstrin N.	K. E.-D. Bromberg	
992	R S	607	1	—	Tisch —	25	992	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	

[1]) Befanden sich auf Wagen Bln. 42080.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
993	—	—	1	—	Tisch —	18	993	Berlin (Gzb.?)	K. E.-D. Berlin	
994	—	—	1	—	runder gr. Tisch —	14	994	Stettin	K. E.-D. Stettin	
995	—	—	1	Verschl.	2 Tischchen —	15	995	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
996	—	—	1	Sack	Tischlerleim —	50	996	Warburg	K. E.-D. Cassel	
997	—	—	1	Wagen	Thomasschlacken —	10000	997	Sorau	K. E.-D. Breslau	Han. 14467.
998	—	—	1	Sack	roher Ton —	50	998	Gera	K. E.-D. Erfurt	
999	—	—	1	Kiste	ansch. Tonaufsatz —	20	999	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
1000	—	—	1	Korb	Porzellan-Töpfe —	22	1000	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
1001	—	—	1	—	eis. Tragfeder —	13	1001	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
1002	—	—	1	—	Transm.-Stange —	23	1002	Inowrazlaw	K. E.-D. Königsberg	
1003	—	—	1	-	neues Transchiermesser	?	1003	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
1004	—	—	1	Verschlag	2 Trockengestelle —	4,5	1004	Cleve	K. E.-D. Cöln	
1005	—	—	2	Bund	20 l. Unterlagspl. —	160	1005	Flensburg	K. E.-D. Altona	
1006	—	—	1	—	Ventilrad —	15	1006	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
1007	—	—	1	Korb	Verbindungsteile —	62	1007	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
1008	—	—	1	—	Viehgitter —	36	1008	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
1009	—	—	1	Sack	Vogelsamen —	25	1009	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
1010	—	—	3	Bund	Wagenräderbügel —	33	1010	Posen=Gerb.	K. E.-D. Posen	
1011	—	—	1	Sack	Walnüsse —	25	1011	Bielstein	K. E. D. Elberfeld	
1012	—	—	1	—	kupferne Wärmeflasche, leer	2	1012	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
1013	—	—	1	Schachtel	Wäsche, Kld. —	9	1013	Neckarsteinach	Badische Stsb.	Gepäck.
1014	—	—	1	Verschlag	eis. Waschbecken —	42	1014	Neuß	K. E.-D. Cöln	mit buntem Stoff überzogen.
1015	—	—	1	Ballen	Wäschepuff —	10	1015	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
1016	—	—	1	—	neue eis. Waschmaschine	9,5	1016	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
1017	—	—	1	—	Waschmaschine —	15	1017	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
1018	—	—	1	Korb	Waschseife —	13	1018	Böblingen	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
1019	—	—	1	Sack	Webgarn —	10	1019	Rheinböllerhütte	St. Johann=Saarbr.	
1020	—	—	1	Wagen	Weichenteile —	—	1020	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	Bbg. 23989.
1021	—	—	1	Schließkorb	Weihnachtssach. etc.	15	1021	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
1022	—	—	1	Faß	Wein —	117	1022	Kufstein	Bayerische Stsb.	
1023	—	—	1	„	Wein —	72	1023	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
1024	—	—	1	Weinfaß	leer —	12	1024	Ober=Ingelheim	Selztalbahn	
1025	—	—	1	„	leer —	17	1025	Wilischthal	Sächsische Stsb.	
1026	—	—	1	Bund	3 Weinkörbe —	14	1026	Bismark i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
1027	—	—	1	Rolle	Weißblech —	5	1027	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
1028	—	—	1	—	eis. Welle —	104	1028	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
1029	—	—	1	Holzkoffer	ansch. Werkzeug —	57	1029	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
1030	—	—	1	Bund	10 Stb. Winkeleisen —	43	1030	Neunkirchen R.-B. Arnsbg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
1031	—	—	1	„	4 Stb. Winkeleisen —	15	1031	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
1032	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	40	1032	Siegen	„	
1033	—	—	1	Ballen	weiße Wolldecken —	16	1033	Hannover N.	K. E-D. Hannover	in Leinen.
1034	—	—	1	Kiste	Wolff-Kaffee —	14,5	1034	Weimar Th.	K. E.-D. Erfurt	
1035	—	—	1	Ballen	Wollgarn —	46	1035	Breslau M. F. Eilg.	K. E.-D. Breslau	
1036	—	—	1	„	Wollwaren —	26	1036	Speyer	Pfalzbahn	
1037	—	—	1	„	Wollwaren —	31	1037	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	Strümpfe etc.
1038	—	—	3	Säcke	leere Zementsäcke —	16	1038	Diedenhofen	Reichsbahn	
1039	—	—	1	Block	Zink —	20	1039	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
1040	—	—	5	Tafeln	Zink —	35	1040	Neuß	„	
1041	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	7	1041	Uerdingen	„	
1042	—	—	1	Rolle	4 Taf. Zinkblech —	33	1042	Warburg	K. E.-D. Cassel	
1043	—	—	1	Bund	10 Stück Zinkblechverzierungen	2	1043	Würzburg	Bayerische Stsb.	
1044	—	—	1	„	5 Zinkeimer —	15	1044	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
1045	—	—	1	Pack	Zinkrinnen —	7	1045	„	„	
1046	—	—	2	Barren	Zinn —	82	1046	Haspe	„	
1047	—	—	1	Paket	Zinn- od. Bleistäbe —	50	1047	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
1048	—	—	1	Sack	anschein. Zucker —	99	1048	Königswinter	K. E.-D. Cöln	Sackzeichen: Z. G. M 00.
1049	—	—	1	Kiste	1 Hut Zucker —	18	1049	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	4 Büchsen Kakao.
1050	—	—	1	—	Zugfedermatratze —	30	1050	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
1051	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	1051	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
1052	—	—	1	„	Zwiebeln —	28	1052	Merzig	St. Johann=Saarbr.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 4. | 14. Januar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Elektrische Stellwerke.

(Fortsetzung aus Nr. 3.)

Der Verfasser geht nunmehr zu den isolierten Schienen über, welche einen Ersatz für die schwerfälligen und ihrer Kürze wegen ungenügenden Druckschienen bilden. Ihre Verbindung mit den benachbarten Schienen erfolgt durch Holzlaschen. Die isolierten Schienen werden beim Befahren durch die Wagenachse einerseits mit der Erde und anderseits durch eine Drahtleitung über einen Elektromagneten, dessen Anker den Verschluß des Weichenhebels bildet, mit einer Batterie von 3 Elementen verbunden, welche einen Strom von 6 bis 7 Volt erzeugt. Die im Stellwerk untergebrachte Batterie ist mit sämtlichen isolierten Schienen des Bahnhofs Antwerpen verbunden. Sie wird beständig durch die 25 Volt-Batterie geladen. Man hat in Antwerpen bei den isolierten Schienen auf den Ruhestrom verzichtet, wodurch eine Ersparnis entstanden ist.

Abb. 8 und 9 zeigen den grundsätzlichen Unterschied zwischen den beiden Systemen, dem Arbeits- und dem Ruhestrom. Setzt man die Batterie nicht zwischen das Gleis, wie in Abbildung 9, sondern in das Stellwerk, dann muß man einen besonderen Draht dorthin leiten (Abb. 10).

Während bei dem System Siemens ein dauernder Kontrollstrom vorhanden ist, ist dies bei einigen anderen Systemen, z. B. dem Taylorschen, nicht der Fall. Bei dem letzteren wird nicht wie bei jenem der Hebel beim Umlegen sogleich in die Endlage gebracht, sondern in zwei Absätzen, was schon vorher erwähnt wurde. Bei diesem System sind nur zwei Drähte vorhanden (Abb. 11). Um die Weiche zu bedienen, bringt man den Schalter *I* über b auf a und über b_1 auf a_1. In dieser Stellung wird er zunächst festgehalten durch eine mit dem Anker des Elektromagneten m_1 verbundene Sperre. Der Motor setzt sich in Bewegung, und einige Augenblicke vor dem Ende seiner Umdrehung legt sich der Schalter *II* plötzlich um, wodurch der Batteriestrom abgeschnitten wird. Der Motor bewegt sich jedoch infolge seiner lebendigen Kraft im Kurzschluß weiter und erzeugt den sogenannten Kontrollstrom, welcher durch den Elektromagneten m läuft und den Umschalter *I* freigibt. Dieser kann jetzt erst in seine (punktiert angegebene) Endlage gebracht werden. Auch sind jetzt erst die mechanischen Verschlüsse freigegeben und der Signalhebel bedienbar.

Es bestehen also wesentliche Unterschiede zwischen beiden Systemen. In dem mit zwei Drähten besteht also kein wirklicher Kontrollstrom, welcher das Signal auf Fahrt hält oder auf Halt zurückfallen läßt, sobald die Umlegung der Weiche nicht vollständig bewirkt und die Zunge an die Mutterschiene angedrückt ist. Was man hier Kontrollstrom nennt, ist einfach der durch den Motor bewirkte Rücklauf des Stromes, hervorgebracht im letzten Zeitraum seines Umlaufs.

Hieraus ergeben sich sehr bedeutende Nachteile:

1. Es steht dem System Siemens an Schnelligkeit und Leichtigkeit der Bedienung nach. 2. Es gestattet nicht den Gebrauch elektrischer Verschlüsse im Stellwerk, welche die Einrichtung sehr vereinfachen. In Antwerpen wäre z. B. ein Mann mehr zur Bedienung erforderlich geworden. 3. Die Signale fallen nicht von selbst auf Halt bei einer Störung oder beim Aufschneiden einer in die Fahrstraße einbezogenen Weiche. Das selbsttätige „auf Halt fallen“ durch Unterbrechung des ständigen Ruhestromes ist aber eine sehr wertvolle Erhöhung der Sicherheit.

Dagegen behaupten die Freunde dieses Systems, daß im Falle eines Fehlers im Kabel der 25 Volt-Strom ins Stellwerk zurückgelangen kann, ohne die Motorkontakte zu durchfließen, so daß die Sicherheit keine zuverlässige ist. Der Verfasser zeigt jedoch ausführlich, indem er jede Berührungsmöglichkeit zwischen zwei Drähten durchgeht, daß eine Berührung sofort, spätestens aber bei der nächsten Umlegung des betreffenden Hebels entdeckt werden muß, und daß niemals eine Gefahr dadurch entstehen kann.

Gehen wir jetzt zur Signalbedienung über, so würde das Schema für diese nicht sehr von dem der Weichenbedienung abweichen, wenn man nicht das selbsttätige „auf Halt fallen" des Signalarmes in dem Falle des Aufschneidens oder einer Unordnung in der Lage der in der eingestellten Fahrstraße gelegenen Weiche oder im Falle der Unterbrechung des Stromes erreichen wollte. Zu diesem Zwecke hat man an dem Signalmast eine elektrische Kupplung zwischen dem Motor und der Bewegungsstange des Signalarmes angebracht. Wie Abb. 12 zeigt, wird diese Kupplung durch einen Strom Signal auf Fahrt gestellt ist, fällt es durch Unterbrechung des Kuppelstromes auf Halt. Das regelmäßige „auf Halt fallen" erfolgt zugleich durch die Unterbrechung dieses Stromes und durch die Rückbewegung des Motors. Die Sicherheit ist größer als beim Doppeldrahtzug, weil das Signal herabfällt, sobald ein Element der zusammenhängenden Fahrstraße in Unordnung gerät. Außerdem befindet sich an jedem Flügel ein Kontakt, welcher anzeigt, ob dieser seine Fahrstellung eingenommen hat, also dem Motor gefolgt ist. Für diesen Signalrückmelder ist ein besonderer Draht erforderlich. Durch diesen Kontakt kann

Abb. 8.

Abb. 9.

Abb. 10.

Abb. 11.

Abb. 12.

der 25 Volt-Batterie bewirkt, welcher durch den Stellwerksapparat fließt und zwar 1. durch die Kontakte c c_1 c_2 oder c_3 c_4 c_5 der Weichenschalter, die an der betreffenden Fahrstraße beteiligt sind und welche von Kontrollströmen der Weichen abhängen, und bei mehreren Fahrstraßen über einen Richtungshebel [5]; 2. durch einen sogenannten Kuppelstromelektromagneten E_1, dessen Anker den Bedienungshebel, wenn der Strom unterbrochen ist, durch einen Sperrhaken festhält, welcher mit dem Bedienungshebel verbunden ist. Der Strom geht vor dem Umlegen des Hebels zur Erde, während er nachher die Kupplung am Signalmast in Betrieb setzt (vergl. auch Abb. 13).

Sobald der Kuppelstrom unterbrochen ist, ist der Bedienungshebel in der Haltstellung durch den Anker des Kuppelstrommagneten festgelegt, welcher hier eine gleichartige Rolle spielt, wie der des Elektromagneten der isolierten Schiene, und welcher mit einer roten Scheibe verbunden ist. Wenn das

[5]) Wenn nämlich dasselbe Gleis für Ein- und Ausfahrt benutzt wird.

erreicht werden, daß es unmöglich ist, ein Signal auf Ein- oder Ausfahrt zu ziehen, bevor das letzte Wegesignal einer Fahrstraße tatsächlich auf Fahrt gezogen ist. Man ersieht aus Abb. 12, daß die elektrische Bremse fortgelassen ist. Sie ist wie bei den Weichen durch eine mechanische ersetzt.

Wenn auch mehrere Arme an demselben Signalmast angebracht sind, genügt trotzdem ein einziger Motor zur Bedienung aller Arme durch die Anordnung der Armwähler; das sind Kuppelmagnete, welche den durch die Fahrstraßenschalter vorgeschriebenen Signalarm an den Motor anschließen. Wie Abb. 14 zeigt, genügt es, diese Kupplungen in Parallelschaltung zu setzen und die erforderliche Umschaltung im Stellwerksapparat mittels eines durch den Richtungshebel in Bewegung gesetzten Umschalters zu bewirken. Die Grundstellung des Fahrstraßenschalters ist immer senkrecht. Man dreht nach links für eine Fahrstraße, nach rechts für die andere. Ein einziger Hebel genügt also für zwei Fahrstraßen. Durch den Gebrauch des Richtungshebels spart man Fahrstraßen- und Signalhebel. Man kann mit einem einzigen Motor alle Signalarme

und alle Nummern der gestellten Signale an einem Mast bedienen.[6])

Der Verfasser beschreibt dann noch die Art der Signalbedienung nach dem System Taylor ohne dauernden Kontrollstrom, worauf hier jedoch nicht weiter eingegangen werden soll. Es möge nur erwähnt werden, daß außer dem Nachteil, daß bei der regelmäßigen Bedienung der Arm nur durch sein eigenes Gewicht auf Halt fällt, an dem System zu tadeln ist, daß auch bei gewissen Isolationsfehlern für die Sicherheit gefährliche Mängel auftreten können, ja sogar das „auf Halt fallen" des Armes verhindert werden kann.

Nach dieser allgemeinen Klarstellung geht nunmehr der Verfasser dazu über, die Apparate näher zu beschreiben, wobei er eine Fülle vortrefflicher Abbildungen bietet. Wir müssen es uns leider versagen, ihm hier eingehender zu folgen, und denen außen am Apparat nur die Hebel oder Schalter und kleine Fenster zur Erscheinung kommen. Um Platz zu gewinnen, kann man bei großen Apparaten in dem mittleren Teil auch zwei Reihen Hebel übereinander anordnen. Es gibt Weichen-, Signal- und Fahrstraßenfelder.

Das Weichenfeld hat einen blau angestrichenen Hebel und zwei Fenster. Hinter dem unteren erscheint eine von dem Anker des Kontrollmagneten bewegte halb weiße, halb schwarze Scheibe. Bei Unterbrechung des Kontrollstromes wird die schwarze Scheibe sichtbar, sonst die weiße. Ist die Weiche mit einer isolierten Schiene verbunden, so erscheint hinter dem oberen Fenster eine blaue Scheibe, wenn der Weichenhebel durch ein auf der isolierten Schiene befindliches Fahrzeug gesperrt ist. Diese Scheibe, welche sonst weiß ist, wird durch den Anker des Relaismagneten bewegt.

Abb. 13.

können nur einige allgemeine Bemerkungen folgen lassen. Der Stellwerksapparat setzt sich zusammen aus einer Reihe gleicher Teile von je 10 cm Breite, Felder genannt, von

Das Signalfeld ist dem Weichenfeld so ähnlich wie möglich ausgebildet. Viele Teile sind vollständig gleich. Der Hebel ist rot gestrichen, ebenso die Hälfte der Scheibe, welche hinter dem oberen Fenster erscheint und von dem Anker des Kuppelstrommagneten bewegt wird. Ist Kuppelstrom vorhanden, so erscheint die weiße Scheibe, sonst die rote. Am unteren Fenster erscheint, wenn der Kontrollstrom abgeschnitten ist, namentlich während der Dauer der Signalbedienung, eine schwarze Scheibe, beim Vorhandensein desselben eine weiße, wie bei der Weiche. Außerdem zeigt noch der Signalrückmeldestrom durch einen Zeiger an, ob der oder die Arme auf Fahrt stehen oder nicht. Man hätte hierzu ein drittes Fenster wählen können, hat es jedoch vorgezogen, hinter dem oberen Fenster einen schmalen Zeiger, welcher mit dem Anker des Elektromagneten des Signalrückmelders verbunden ist, erscheinen zu lassen. Erscheint ein roter Zeiger, so steht das Signal auf Halt, erscheint dagegen ein weißer, dann steht es auf Fahrt. Also bei rotem Feld und rotem Zeiger steht das Signal auf Halt, bei rotem Zeiger auf

[6]) In Preußen ist die Anordnung folgende: Es wird für jeden Arm ein besonderer Kuppelmagnet vorgesehen und jeder derselben ist durch eine besondere Kuppelstromleitung mit dem Fahrstraßenschalter, welcher die zu wählende Fahrstraße festlegt, verbunden. Je nachdem, ob dieser Schalter nach rechts oder links umgelegt wird, wird, wenn z. B. zwei Arme an dem Mast vorhanden sind, der Kuppelstrom für einen oder für beide Arme geschlossen und demnach der Kuppelmagnet des einen oder es werden die Kuppelmagnete beider Arme erregt, so daß ein oder zwei Arme gezogen werden. Die Einrückung der Zugstangen für die Signalarme ist so konstruiert, daß nur derjenige folgen kann, dessen Kuppelmagnet vom Kuppelstrom durchflossen ist.

Mit einem einzigen Signalschalter lassen sich so viele Signale und Flügel bedienen, wie sich gegenseitig ausschließen. Da jeder Fahrstraßenschalter nur für je zwei Fahrstraßen benutzt werden kann, so muß man natürlich die entsprechende Anzahl Fahrstraßenschalter anordnen.

weißem Feld steht zwar das Signal noch auf Halt, aber der Kuppelstrom ist schon vorhanden. Sobald der weiße Zeiger auf weißem Feld erscheint, steht das Signal auf Fahrt.

Das Fahrstraßenfeld hat einen senkrecht stehenden, grün angestrichenen Hebel. Dreht man diesen nach rechts, so wird eine bestimmte Fahrstraße gebildet, nach links eine andere. Derselbe bewegt ein Verschlußlineal, welches die erforderlichen mechanischen Verschlüsse der verschiedenen Hebel herstellt, wie dies ja auch in ähnlicher Weise bei den mechanischen Stellwerken geschieht. Um diese Handhabung anzuzeigen, genügt als sichtbares Zeichen die Stellung des Hebels, weshalb für die mechanischen Verschlüsse ein besonderes Feld nicht erforderlich ist.

Aber diese mechanischen Verschlüsse gewähren noch keine vollständige Sicherheit. Der Weichensteller könnte, nachdem er hinter dem Zug das Ein- bezw. Ausfahrsignal auf Halt gestellt hat, noch Änderungen an der Fahrstraße vornehmen, bevor diese ganz durchfahren ist. Um dem vorzubeugen, müssen alle Weichen und alle Hebel verschlossen bleiben, bis das letzte Fahrzeug des Zuges am Ende der Fahrstraße angelangt ist. Damit dieses selbst die Fahrstraße freigibt, macht man von einem Schienenkontakt in Verbindung mit einer isolierten Schiene und einem Relais Gebrauch, und zwar genügt ein Relais für so viele Fahrstraßen, wie sich gegenseitig ausschließen.

Abb. 15 stellt die bezüglichen Hebel dar für zwei verschiedene Fahrstraßen, die auf demselben Bahnsteiggleis endigen. Der Fahrstraßenschalter wird, sobald er umgelegt ist, durch den Anker eines Elektromagneten mit grüner Scheibe verschlossen. In der Ruhelage des Hebels ist kein Strom vorhanden. Um den Hebel freizugeben, muß der Batteriestrom den Elektromagneten erreichen können. Dies geschieht durch Vermittlung des Relaisankers, welcher von dem zugehörigen Elektromagneten angezogen wird, sobald der Schienenkontakt durch ein Fahrzeug geschlossen wird und die letzte Achse die isolierte Schiene

Abb. 14.

Abb. 15.

Abb. 16.

verlassen hat. Der Vorgang ist folgender: Durch das Umlegen des Hebels F_1 werden die Kontakte k_1 k_2 und k_6 k_7 geschlossen. Sobald der Zug über den Schienenkontakt P fährt, wird der Anker des Relais angezogen, und der Batteriestrom, welcher durch k_1 k_2 fließt, wird durch k_3 k_5 nach der isolierten Schiene abgelenkt. So lange sich auf ihr eine Achse befindet, geht der Strom unmittelbar zur Erde. Sobald jedoch die letzte Achse diese Schiene verlassen hat, geht der Strom durch k_7 k_6 nach E_1 und zieht den Anker an, so daß der Fahrstraßenhebel freigegeben wird. Bei dem soeben geschilderten System wird Arbeitsstrom benutzt.

Abb. 16 stellt das Schema der vollständigen Verbindungen einer Fahrstraße für Ausfahrt auf Bahnhof Antwerpen dar. Die Fahrstraße enthält: 1. ein Fahrstraßenfeld F mit Verschlußelektromagneten, ein durch einen Schienenkontakt bedientes Relais und eine isolierte Schiene; 2. ein Endsignal (Wegesignal) S_2, welches selbsttätig sogleich nach der Freigabe von F auf Halt fällt; 3. ein Ausfahrsignal S_1, welches vor dem Sigal S_2 nicht auf Fahrt gestellt werden kann und selbsttätig beim Befahren des Schienenkontakts P durch die erste Achse des Zuges auf Halt fällt, um die Fahrt eines zweiten Zuges oder einer Maschine auf dieses Signal hin zu verhindern.[7])

Eine Zugeinfahrstraße enthält dieselben Teile und erfüllt dieselben Bedingungen. Nur braucht man, wenn Streckenblock vorhanden ist, dieses Signal nicht selbsttätig auf Halt fallen zu lassen. Bei den im toten Strange endigenden Fahrstraßen wird die Freigabe der Durchfahrt durch einen 60 m vor dem Ende der Fahrt eingeschalteten Schienenkontakt, welcher durch die erste Achse der Lokomotive in Tätigkeit gesetzt wird, bewerkstelligt.

Es möge noch bemerkt werden, daß die Anwendung des Schienenkontaktes nicht wesentlich ist. Da jedoch die Isolierung einer isolierten Schiene z. B. schon durch das Überlegen eines Drahtes über die beiden gegenüberliegenden Schienen aufgehoben werden könnte, wendet man ein Pedal an, welches nur durch einen schweren Gegenstand, also durch das Rad eines Eisenbahnfahrzeuges, niedergedrückt werden kann.

Es folgt nun die Beschreibung der Antriebe der Weichen und Signale und die der isolierten Schiene. Während man früher die Weichenantriebe in die Erde vergrub, stellt man sie jetzt in einem wasserdicht verschlossenen Gehäuse oberirdisch auf. Der Motor ist sehr leicht auszuwechseln und ist für Weichen und Signale gleich. Er verbraucht bei einer normalen Bedienung 3 Amp. im Mittel bei 120 Volt, was einer Leistung von ungefähr $1/3$ PS entspricht. Bei doppelten Kreuzungsweichen ist der Verbrauch etwa 4 Amp. Wenn der Motor einen besonderen Widerstand zu überwinden hat, braucht er 5,5 Amp., was $\frac{1}{2}$ PS entspricht. Er könnte indessen bis 9,5 Amp. übertragen und 1 PS zuwege bringen.

In den Abb. 17—19 ist die Signalstellvorrichtung dargestellt. Wenn diese die Stellung der Abb. 19 infolge Unterbrechung des Kuppelstromes eingenommen hat, ist es durch die Feststellvorrichtung T unmöglich gemacht, die Kupplung wieder zu bilden, selbst wenn der Kuppelstrom wieder aufträte.[8]) Um das Signal wieder auf Fahrt zu bringen, müssen alle regelmäßigen Bedienungen in der gewöhnlichen Reihenfolge vor sich gehen.

Abb. 17.

Abb. 18.

Abb. 19.

Die Isolierung der Schienen findet mittels hölzerner Laschen von imprägniertem Weißbuchenholz statt, was bei genügendem Querschnitt der Lasche eine sehr gute Verbindung gibt. Die Weißbuche ist ein sehr hartes und widerstandsfähiges Holz, welches sich leicht mit Öl oder Kreosot tränken läßt. Es ist ziemlich selten im Handel, aber es ist auch wenig Nachfrage danach. Die belgische Staatsbahn hat mit amerikanischen Laschen mit Winkelschienen (Abb. 20) Versuche angestellt, aber sie haben hinsichtlich der Isolierung schlechte Ergebnisse gehabt,

Abb. 20.

[7]) Die zum Ziehen der Signale dienenden Leitungen der Hebel S_1 und S_2 sind in der Abbildung nicht dargestellt.

[8]) T legt sich in diesem Falle nicht platt an die schraffierte Wand, wie in Abb. 18, sondern stößt mit der schmalen Seite gegen sie. Das Signal kann daher auch nicht durch Ziehen an der Verbindungsstange wieder auf Fahrt gebracht werden.

ohne daß sie in bezug auf die Widerstandsfähigkeit besondere Vorteile bieten. Zwischen den Schienenenden bringt man Lederplättchen an, um die Einführung fremder Körper zu verhindern. In trocknen Zeiten beträgt der Isolierungswiderstand 100 bis 120 Ohm. Nur bei schlechten Witterungsverhältnissen und mangelhafter Unterhaltung geht er auf 20 bis 30 Ohm herab. Der Apparat versagt aber auch bei 10 Ohm noch nicht, doch tritt dabei ein Mehrverbrauch an Strom ein. Durch Salzwasser wird die Isolierung vernichtet. Es muß daher der Gebrauch von Salz zur Beseitigung des Schnees unbedingt in der Nähe der Laschen vermieden werden. Da die Durchführung eines derartigen Verbots schwierig ist, so empfiehlt es sich, den Gebrauch von Salz ganz zu untersagen.

(Schluß folgt.)

Die Eisenbahnen in der Etatsrede des preußischen Finanzministers.

Die Verhandlungen des preußischen Landtages wurden am 10. d. M. mit einer großen Etatsrede des Finanzministers Freiherrn v. Rheinbaben eröffnet, die sich auch über die Eisenbahnfinanzen an mehreren Stellen eingehend verbreitete. Nachdem der Minister einleitend bemerkt hatte, daß die Staatseinnahmen für 1903 sich wesentlich günstiger gestaltet hätten, als bei der Etatsaufstellung angenommen werden konnte, fuhr er fort: „Dies gilt vor allem von den Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung. Schon am 19. Januar 1904 habe ich gesagt, daß die Eisenbahnverwaltung die Mehreinnahmen im Ordinarium auf 100 Mill. Mark schätzt und die Mehrausgaben auf 36,6 Millionen, so daß sich bei dem Etat der Eisenbahnen ein Mehrüberschuß von 63,4 Millionen ergibt. Ich habe hinzugefügt: ‚Ich halte auch diese Schätzung noch für eine durchaus vorsichtige und glaube, daß bei andauernden guten wirtschaftlichen Konjunkturen noch ein günstigeres Ergebnis zu erzielen sein wird.‘ Erfreulicherweise hat sich meine Annahme als zutreffend erwiesen. Die Einnahmen der Eisenbahnen haben, weil die günstigen Konjunkturen fortdauerten, nicht nur einen Mehrüberschuß von 100 Mill. Mark, sondern von 146 Mill. Mark ergeben (hört, hört!), und die Ausgaben, die damals von der Eisenbahnverwaltung selber auf 36 Millionen geschätzt wurden, haben nicht ganz die Höhe erreicht, sondern sich nur auf 34 Millionen belaufen. Demgemäß stellt sich der Mehrüberschuß des Jahres 1903 nicht auf 63 Mill. Mark, wie damals von den betreffenden Verwaltungen angenommen wurde, sondern auf 111 Millionen, also auf 48 Millionen höher, ein Beweis der vortrefflichen Verwaltung unserer Eisenbahnen. (Heiterkeit links.) . . . . . . Diese hauptsächlich von der Eisenbahnverwaltung verdiente Summe — den Ausdruck glaube ich gebrauchen zu können — kommt ihr in erster Linie auch wieder zugute, indem bekanntlich nach dem Gesetz, das wir mit Ihrer Zustimmung erlassen haben, aus dieser Summe der Ausgleichsfonds der Eisenbahnverwaltung gespeist wird. Aus dem Ausgleichsfonds sind zunächst die 30 Millionen zu entnehmen, die dem Dispositionsfonds des Ministers der öffentlichen Arbeiten für unvorhergesehene Zwecke zufließen. Dieser Dispositionsfonds ist bekanntlich geschaffen, um in unvorhergesehenen Fällen alsbald zugreifen zu können, um bei unvorhergesehenen Steigerungen des Betriebes die nötigen Betriebsmittel anschaffen zu können, unvorhergesehene Bauten, deren Aufschub nachteilig wirken würde, bewirken zu können, und auch Grundstücke, die sich unter günstigen Umständen bieten, die aber nur im Moment zu haben sind oder später jedenfalls nur mit erheblichen Mehrkosten, alsbald anschaffen zu können. Dieser Fonds, der auf 30 Millionen bemessen werden soll, enthielt schon 16 Millionen, so daß zur Auffüllung nur noch 14 Millionen erforderlich sind. Ziehen Sie diese 14 Millionen ab von dem Mehrüberschuß von 63 Millionen, so ergibt sich, daß in dem Ausgleichsfonds erfreulicherweise eine Summe von 49 Millionen verbleibt, die dazu bestimmt ist, in Gemäßheit dieses Gesetzes helfend einzutreten, wenn wiederum ungünstige Jahre eintreten und die Balancierung des Etats sowie die gleichmäßige Gestaltung der Einnahmen und Ausgaben im Etat auf Schwierigkeiten stoßen sollte.“

Der Minister wandte sich dann zu den Schätzungen für 1904 und sagte u. a.:

„Die Eisenbahnverwaltung schätzt auf ihrer letzten mir zugegangenen Nachweisung die Mehreinnahmen auf 68 Millionen, die Mehrausgaben auf 40,6 Millionen, so daß sich ein Mehrüberschuß von 27,4 Millionen ergeben würde. Ich kann als Finanzminister nur sehr dankbar sein, wenn die einzelnen Verwaltungen ihre Einnahmen vorsichtig schätzen, denn es ist viel besser, als in den umgekehrten Fehler zu verfallen. Aber wenn ich verpflichtet bin, Ihnen mitzuteilen, wie sich voraussichtlich das Ergebnis 1904 stellen wird, so muß ich aussprechen, daß ich glaube, daß diese Schätzung der Eisenbahnverwaltung noch eine zu vorsichtige ist (sehr richtig!) und daß sich das Ergebnis tatsächlich noch günstiger gestalten wird. (Sehr richtig!) In den ersten acht Monaten des laufenden Jahres, also bis einschließlich November, haben die Eisenbahneinnahmen den Etatansatz bereits um 58 Millionen übersteigen. (Hört! hört!) Nimmt man nun an, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse im allgemeinen gleich günstig bleiben, wie in den verflossenen acht Monaten, so schließe ich daraus, daß mit einer Gesamtmehreinnahme nicht von 68 Millionen, wie die Eisenbahnverwaltung angegeben hat, sondern von etwa 90 Millionen zu rechnen sein wird, und nimmt man an, daß die Mehrausgaben tatsächlich den Betrag von 40 Millionen erreichen werden — was ich für sehr hoch geschätzt halte —, so würde sich ein Gesamtmehrertrag nicht von 27,5 Millionen, wie die Eisenbahnverwaltung annimmt, sondern von rund 50 Millionen ergeben. Wir müssen allerdings damit rechnen, daß aus besonderen Ursachen auch die Ausgaben 1904 bei der Eisenbahnverwaltung ausnahmsweise hoch sein werden. Dahin gehört vor allem die Steigerung der Kommunalsteuern infolge des sehr günstigen Rechnungsergebnisses für 1903, eine Steigerung, die von der zuständigen Verwaltung auf nicht weniger als 3 Millionen geschätzt wird. Dann kommt hinzu, daß wir wegen der großen Brandschäden erhebliche außerordentliche Aufwendungen werden machen müssen; die Eisenbahnverwaltung schätzt diese Aufwendungen auf nicht weniger als 5 Millionen Mark.“

Der Minister wandte sich dann zu den außerordentlichen Ausgaben: „Im Extraordinarium ist an Mehrausgaben zu gewärtigen vor allem bei der Eisenbahnverwaltung eine Ausgabe von 14,6 Millionen, darunter zunächst Überschreitungen einiger Bauraten, die im allgemeinen auch im finanziellen Interesse notwendig waren, weil die Kosten sich in späteren Jahren erheblich höher gestellt haben würden, vor allem aber 10 Millionen für die Beschaffung von Betriebsmitteln, für die wir die Zustimmung des hohen Hauses nachträglich erbitten. Infolge des Stockens des Wasserstraßenverkehrs stiegen die Anforderungen an die Eisenbahnverwaltung ganz außerordentlich, und ebenso erklangen aus den Kreisen der Landwirtschaft, namentlich nach der Zuckerkampagne, über den Bezug von Dungstoffen usw. sehr lebhafte Klagen, daß nicht genügend Wagen, namentlich nicht genügend gedeckte Wagen vorhanden waren. Kurzum, Industrie und Landwirtschaft klagten gleichmäßig darüber, daß, trotzdem wir so außerordentliche Mittel im letzten Jahre für Beschaffung der Betriebsmittel zur Verfügung gestellt hatten, diese Betriebsmittel noch nicht hinreichten. Wir haben geglaubt, der Industrie wie der Landwirtschaft einen Dienst zu erweisen, wenn wir nicht zögerten bis 1905, sondern wenn wir sofort den erforderlichen Bedarf stellten, und wir hoffen, daß das hohe Haus seine Zustimmung hierfür nicht versagen wird. Bei den außeretatsmäßigen Ausgaben rechnen wir mit dem Betrage von 8 Millionen, darunter, wie ich schon erwähnt habe, jene Witterungsschäden in Höhe von 5 Millionen, die noch aus 1903 stammen, aber erst 1904 zur Verrechnung gelangen. Hiernach wird sich nach der Schätzung der Verwaltung ein voraussichtlicher Gesamtüberschuß in 1905 ergeben von 15,5 Millionen; davon würden auf die Eisenbahnverwaltung entfallen 12,2 Millionen und auf den übrigen Staatshaushaltsetat 3,3 Millionen. Ich erwähnte aber schon, daß ich die Schätzung der Eisenbahnverwaltung für zu vorsichtig halte und den Überschuß auf rund 40 Millionen meinerseits schätze.“

In bezug auf den eben vorzulegenden neuen Etat für 1905 äußerte der Minister, daß sich von neuem die Einkommensteuer und die Eisenbahnen als das Rückgrat der preußischen Finanzen bewährt hätten. Er erörterte zuerst die Einkommensteuereinnahme und fuhr dann fort: „Die andere wichtige Einnahmequelle sind die Eisenbahnen. Wir sind, mag man die Entwicklung beklagen oder nicht, durchaus darauf angewiesen, einen entsprechenden Teil der Eisenbahnüberschüsse zur Deckung der allgemeinen Staatsausgaben zu verwenden. Ich kann die Entwicklung nicht beklagen, denn jeder Oberbürgermeister freut sich, wenn seine wirtschaftlichen Unternehmungen, Straßenbahnen usw., so gut verwaltet werden, daß sie nicht nur die Selbstkosten decken, sondern auch für andere Kulturaufgaben Mittel zur Verfügung stellen. In demselben Falle befinden wir uns. Jeder Rückgang in den Eisenbahneinnahmen würde uns vor die unentrinnbare Notwendigkeit stellen, die Einkommensteuer in erheblicher Weise anzuspannen. Ich kann deshalb nur dringend raten, bei allen Wünschen aus dem Hause auf Ermäßigung der Gütertarife und namentlich der Personentarife große Vorsicht walten zu lassen. Ich kann namentlich bei den Personentarifen in keiner Weise das Bedürfnis aner-

kennen, ihretwegen irgend eine Einbuße der Staatskasse eintreten zu lassen. (Sehr richtig! rechts.) Ich freue mich des Beschlusses der Budgetkommission, der dahin gegangen ist, bei den Personentarifen zwar auf eine Vereinfachung hinzustreben, aber jede nennenswerte Einbuße für die Staatskasse zu vermeiden.“ (Sehr richtig! rechts.)

Es wurden nun die einzelnen Betriebsverwaltungen durchgegangen. „Nun komme ich zum Löwen der Betriebsverwaltungen, zur Eisenbahnverwaltung. Dort ist im Ordinarium ein Mehrertrag von 97,2 Millionen vorgesehen, denen Mehrausgaben von 52,1 Millionen gegenüberstehen, so daß auf einen Mehrüberschuß von 45,1 Millionen zu rechnen ist, und zwar setzen sich die Mehreinnahmen von 97,2 Millionen zusammen mit 26,5 Millionen aus dem Güterverkehr. Sowohl beim Personen- wie Güterverkehr ist eine Steigerung von 6 % gegen das Jahr 1903 vorgesehen, also gegen einen Zeitraum, der zwei Jahre weiter zurückliegt, so daß wir für jedes einzelne Jahr nur eine Steigerung von 3 % vorgesehen haben. Es ist auch dies eine vorsichtige Schätzung, denn in den ersten acht Monaten 1904 gegen die gleiche Zeit 1903 ist eine Mehreinnahme aus reiner Verkehrssteigerung von 5,05 % hervorgetreten. Unter dem Kapitel Ausgaben finden Sie einen notwendigen Betrag an Mehraufwendungen von 14½ Millionen Mark. Darunter sind die Gehälter für nicht weniger als 10302 neue etatsmäßige Stellen vorgesehen. Die Eisenbahnverwaltung hat namentlich entscheidendes Gewicht darauf gelegt, in dem großen Korps der Streckenarbeiter und der Rangierarbeiter die Vorarbeiter in ein dauerndes etatsmäßiges Verhältnis zu bringen, dadurch auch den guten Einfluß der Eisenbahnverwaltung auf diese großen Korps gelernter Arbeiter zu festigen und zu verstärken, und daher sind für diese sogen. Rottenführer und Schirrmänner neue etatsmäßige Stellen vorgesehen, die sehr erhebliche Beträge erfordern. Für Hilfsarbeiter ist ein Mehrbetrag von 5,6 Millionen Mark eingestellt. Hier schien es dem Minister der öffentlichen Arbeiten — und ich habe mich dem angeschlossen — Pflicht, die Stellenzulagen für die Beamten des Abfertigungsdienstes in besonders schwierigen Stellen zu vermehren. Diese Beamten, namentlich die Stationsvorsteher, haben unzweifelhaft in den letzten Jahren einen nicht nur steigenden, sondern in viel höherem Maße verantwortlichen Dienst bekommen, und ich glaube, es war eine Forderung der Billigkeit, daß man die Stellenzulagen, die diese Beamten schon hatten, ausgestaltete, also einen größeren Kreis von Beamten mit Stellenzulagen versah, als es bisher der Fall ist. Für den schweren Oberbau sind im Ordinarium 10,7 Millionen und für Betriebsmittel 8,5 Millionen ausgeworfen. Das Extraordinarium der Eisenbahnverwaltung ist mit nicht weniger als 115 Millionen dotiert, während der Etat 1904 101 Millionen vorsah, so daß der Etatentwurf von 1905 abermals eine Steigerung von 14 Millionen gegenüber dem Etat 1904 in Aussicht genommen hat. Ein solches Extraordinarium hat die Eisenbahnverwaltung noch niemals besessen. Selbst 1901, als man scheinbar — die Rechnung war bekanntlich anders — nicht wußte, wo man mit dem Geld hinsollte, hat die Eisenbahnverwaltung ein so hohes Extraordinarium nicht gehabt; damals belief es sich nur auf 100 Millionen. Ich glaube, daß diese Daten beweisen, daß wir uns bemüht haben, von den steigenden Überschüssen der Eisenbahnverwaltung ihr einen erklecklichen Teil wieder zugute kommen zu lassen. Von Einzelheiten möchte ich erwähnen, daß der vielumstrittene und hier auch im Hause oft ventilierte Bahnhofsumbau in Spandau endlich soweit ist, daß der Kostenbedarf mit 15,6 Millionen in den Etatsentwurf eingestellt werden konnte. (Beifall.) Der Bahnhof in Hagen erforderte den enormen Betrag von 25,8 Millionen, und endlich ist es auch gelungen, eine Verständigung über die Cölner Eisenbahnanlagen herbeizuführen. Diese letzteren werden nicht weniger als 33,5 Millionen Mark erfordern, indem es notwendig ist, zunächst über die jetzige Brücke zwei neue Gleise zu legen, um den enorm gestiegenen Verkehr zu bewältigen. Dann wird die rechtsrheinische, sogen. Deutzer Strecke auf Wunsch der Stadt Cöln verlegt, um der Stadt Cöln zu ermöglichen, auf ihre Kosten an Stelle der Schiffbrücke eine feste Brücke für den Landverkehr zu schaffen, und endlich wird noch weiter rheinaufwärts auf Kosten des Staates eine Brücke gebaut, um nicht den Lokalverkehr, sondern den Durchgangsverkehr von der einen Seite auf die andere Rheinseite überleiten zu können. Da es sich in letzterem Falle um eine ganz neue Bahnanlage handelt, halten wir es für richtig, diese Kosten mit 16 Millionen auf Anleihe zu übernehmen und nur die 17 Millionen dem Ordinarium zur Last zu legen. Davon sind bereits 2 Millionen für Grundstücke aus dem Dispositionsfonds des Ministers der öffentlichen Arbeiten entnommen, so daß der Etat noch dauernd mit 15 Millionen belastet bleibt. Zu diesen Aufwendungen gibt die Stadt Cöln den baren Beitrag von 5,7 Millionen. Ich freue mich, daß diese langwierigen Verhandlungen endlich zum Abschluß gelangt sind und damit auch der Stadt Cöln wie dem ganzen rheinischen Verkehr eine wesentliche Erleichterung zuteil werden wird. Die Betriebsmittel, die im vorigen Jahre auf 120 Millionen schon hoch bemessen waren, haben in dem Entwurf abermals erhöhte Mittel in Anspruch genommen, indem für Betriebsmittel 135 Millionen eingesetzt sind, und zwar sollen 70 Millionen aus dem Ordinarium entnommen werden, 30 Millionen aus dem Extraordinarium, und 35 Millionen können aus den sogen. verschiedenen Fonds dem Minister der öffentlichen Arbeiten zur Verfügung gestellt werden. Also der Verkehr ist in enormem Maße gestiegen; aber damit ist bewiesen, daß wir uns bemüht haben, Mittel zur Verfügung zu stellen, um die Anforderungen des Verkehrs zu befriedigen. Die Betriebsverwaltungen bringen also insgesamt eine Mehreinnahme von 118,5 Millionen, eine Mehrausgabe von 64,2, sohin einen Mehrüberschuß von 54,3 Millionen.“

Österreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903.

Mit gewohnter Pünktlichkeit versendet das Eisenbahnministerium den die Haupt- und Lokalbahnen enthaltenden ersten Teil der „Österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903“. Der binnen kurzem nachfolgende zweite Teil der „Österreichischen Eisenbahnstatistik“ wird die Kleinbahnen und die diesen gleichzuhaltenden Bahnen sowie die Schleppbahnen umfassen.

Die vorliegende Veröffentlichung schließt sich im allgemeinen ihren Vorgängerinnen an, hat jedoch infolge einer teilweisen Neugruppierung des Materials sowie dank einiger Maßnahmen technischer Natur einen wesentlich verringerten Umfang erhalten, ohne daß der Inhalt des Werkes eine Beeinträchtigung erfahren hat.

Die gesamte Baulänge der Haupt- und Lokalbahnen in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern betrug mit Ende des Jahres 1903 rund 20360 km, d. i. um 430 km oder 2,15 % mehr als im Vorjahre. Werden die im Auslande gelegenen Teilstrecken (27 km) hinzugerechnet, hingegen die ausländischen Bahnstrecken auf österreichischem Staatsgebiete (99 km) abgerechnet, so ergibt sich eine Baulänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen von 20288 km, von welchen 7857 km auf die Staatsbahnen und 12431 km auf die Privatbahnen entfallen. Von den Staatsbahnen standen 113 km in fremdem Betriebe und von den Privatbahnen 4302 km im Staatsbetriebe, so daß sich mit Ende des Jahres 1903: 12046 km Haupt- und Lokalbahnen im Betriebe der Staatsbahnverwaltung und 8242 km solcher Bahnen im Privatbetriebe befanden. Unter den Privatbahnen besitzen das größte Netz die Südbahn, deren österreichische Linien eine Länge von 1533 km haben, die Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft (1362 km) und die Kaiser Ferdinands-Nordbahn (1310 km). Am dichtesten ist das Bahnnetz in Böhmen, wo 1 km Eisenbahnen auf 8,23 qkm entfallen, ferner in Schlesien (1 km Eisenbahnen auf 8,69 qkm) und in Niederösterreich (1 km Eisenbahnen auf 9,47 qkm). Am wenigsten Eisenbahnen hat Dalmatien (1 km Eisenbahnen auf 55,72 qkm). Die Länge der zwei- und mehrgleisigen Strecken betrug 2983 km; diese erhöhte sich gegenüber dem Jahre 1902 um 35 km. Auf vollspurige Eisenbahnen entfielen von der Gesamtlänge 95,21 %. Nach der Betriebskraft unterschieden, wurden auf den Haupt- und Lokalbahnlinien — zuzüglich der im Fürstentume Liechtenstein gelegenen 9 km langen Strecken — 20318 km mit Dampfkraft und 40 km mit elektrischer Kraft betrieben, während auf einer 11 km langen Strecke der Wiener Lokalbahnen der Personenverkehr mit elektrischer Kraft und der Frachtenverkehr mittels Dampfkraft durchgeführt wurde.

Betreffs der baulichen Anlagen wäre hervorzuheben, daß von der Gesamtlänge des Bahnkörpers einschließlich der Bahnhöfe 21,17 % auf wagerechte und 78,83 % auf geneigte Strecken entfielen, und daß die Länge der geraden Bahnstrecken 61,81 % und der in Krümmungen liegenden Strecken 38,19 % betrug. Am Schlusse des Berichtsjahres waren 3059 Bahnhöfe, 1804 Haltestellen, 3397 Telegraphenstationen mit Schreib- und Sprechapparaten, 1686 Wohngebäude für Beamte, Diener und Arbeiter, 3325 Aufnahmegebäude und 12588 Wärterhäuser vorhanden. Die während des Jahres 1903 für die Erhaltung und Umgestaltung der baulichen Anlagen aufgelaufenen Kosten betrugen 57565409 Kr., d. i. für 1 km Baulänge 2838 Kr.

Was das Anlagekapital betrifft, so wurden für die Staatsbahnen und für die vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen am Ende des Jahres 1903: 2410 Millionen Kronen aufgebracht (gegenüber dem Vorjahre + 1,97 %). Dieser Betrag setzt sich zusammen aus: Baudotationen und

Kaufpreis für erworbene Bahnen 523 000 000 Kr., Eisenbahn-Staatsschuldverschreibungen 475 000 000 Kr., zur Selbstzahlung übernommene Prioritätsobligationen 1087 Millionen Kronen, kapitalisierte Rente 286 000 000 Kr. und sonst beschafftes Kapital 39 000 000 Kr. Von dem vorbezifferten Anlagekapital sind 179 000 000 Kr. (+ 6 %) getilgt. Das aufgebrachte Anlagekapital der Privatbahnen im Privatbetriebe und der vom Staate auf Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen bezifferte sich auf 4421 Millionen Kronen (+ 2,94 %), wovon mit Ende 1903 393 000 000 Kr. (+ 3,05 %) getilgt waren. Dieses Anlagekapital bestand aus 935 000 000 Kr. Stammaktien, 94 000 000 Kr. Prioritätsaktien, 3191 Millionen Kronen Prioritätsobligationen und 201 000 000 Kr. sonst beschaffter Beträge. Als noch auszugebendes Anlagekapital verblieben mit Schluß des Jahres 1903 Aktien im Betrage von 6 020 000 Kr. und Prioritätsobligationen im Betrage von 117 000 000 Kr.

An Fahrbetriebsmitteln waren zu Ende des Berichtsjahres insgesamt 5885 Lokomotiven (hierunter 2933 bei den Eisenbahnen im Staatsbetriebe), 62 Motorwagen (6), 12 431 (6292) Personenwagen und 127 915 (51 075) Lastwagen vorhanden. Die Beschaffungskosten der Fahrbetriebsmittel betrugen Ende 1903 961 470 000 Kr. (hierunter Staatsbetrieb 450 840 000 Kr.), so daß sich gegenüber dem Vorjahre eine Steigerung um 2,50 % (Staatsbetrieb 3,84 %, Privatbetrieb 1,34 %) ergibt. Für die Erhaltung und Umgestaltung der Fahrbetriebsmittel wurden im Berichtsjahre 51 400 000 Kr. (gegen 1902 + 2,72 %) verausgabt.

Von besonderem Interesse sind die den Eisenbahnverkehr betreffenden Angaben. Im Berichtsjahre wurden 176 460 000 Personen (hiervon 89 060 000 auf den Bahnen im Staatsbetriebe) befördert. Die geförderten Personenkilometer betrugen 5339 Millionen, so daß das Kilometer Betriebslänge durchschnittlich von 265 100 Personen (Staatsbetrieb 219 264, Privatbetrieb 332 602) befahren wurde. Gegenüber dem Jahre 1902 wurden um 3,24 % (Staatsbetrieb 2,48 %, Privatbetrieb 4,01 %) weniger Personen befördert. Von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfielen auf die I. Klasse 0,78 %, auf die II. Klasse 8,68 %, auf die III. Klasse 88,55 %, auf die IV. Klasse (nur bei den süddalmatinischen Staatsbahnen und der Eisenbahn Lemberg-Belzec) 0,11 % und auf Militärpersonen 1,88 %.

Beim Güterverkehr wurden im Jahre 1903: 121 490 000 t (hiervon Staatsbetrieb 42 960 000) befördert und 11 428 Mill. Tonnenkilometer zurückgelegt; jedes Betriebskilometer wurde durchschnittlich von 564 417 t (Staatsbetrieb 416 980, Privatbetrieb 780 962 t) befahren. Gegenüber dem Jahre 1902 ergibt sich hinsichtlich der beförderten Gütermenge eine Zunahme von 1,56 % (Staatsbetrieb 3,67 %, Privatbetrieb 0,44 %). Desgleichen ist die Zahl der zurückgelegten Tonnenkilometer — absolut genommen — um 3,07 % (Staatsbetrieb 5,84 %, Privatbetrieb 0,99 %) und für 1 km Betriebslänge um 0,89 % (Staatsbetrieb 2,18 %, Privatbetrieb 0,86 %) gestiegen.

Die gesamten während des Gegenstandsjahres erzielten Betriebseinnahmen der Haupt- und Lokalbahnen beliefen sich auf 663 000 000 Kr. (= 32 691 Kr. für 1 km Betriebslänge), wovon 280 000 000 Kr. (= 23 246 Kr. für 1 km) auf den Staatsbetrieb und 383 000 000 Kr. (= 46 504 Kr. für 1 km) auf den Privatbetrieb entfielen. Die Betriebsauslagen betrugen im ganzen 451 000 000 Kr. (Staatsbetrieb 214 000 000, Privatbetrieb 237 000 000 Kr.). Gegenüber dem Vorjahre erfuhren die Betriebseinnahmen eine Steigerung von 2,54 % (Staatsbetrieb 3,12 %, Privatbetrieb 2,11 %) und die Betriebsausgaben eine solche um 1,49 % (Staatsbetrieb 2,76 %, Privatbetrieb 0,36 %).

Der mit 212 000 000 Kr. (Staatsbetrieb 66 000 000, Privatbetrieb 146 000 000 Kr.) bezifferte Betriebsreinertrag der Haupt- und Lokalbahnen ergibt für das Kilometer Betriebslänge einen Reinbetrag von 10 456 Kr. (Staatsbetrieb 5454, Privatbetrieb 17 771 Kr.); im Jahre 1902 hatte der Betriebsreinertrag im ganzen 202 000 000 Kr. (Staatsbetrieb 63 000 000, Privatbetrieb 139 000 000 Kronen) und für das Kilometer Betriebslänge 10 196 Kr. (Staatsbetrieb 5416, Privatbetrieb 16 965 Kr.) betragen. Der Betriebsreinertrag des Jahres 1903 entspricht einer durchschnittlichen Verzinsung des verwendeten Anlagekapitals von 3,17 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2,46 %, Privatbahnen 3,62 %) gegen 3,07 % (Staatsbahnen und Bahnen auf Rechnung des Staates 2,17 %, Privatbahnen 3,66 %) im Jahre 1902.

Die Gesamtzahl der im Berichtsjahre auf den Haupt- und Lokalbahnen vorgekommenen Unfälle stellte sich auf 2209 (+ 286 gegenüber dem Vorjahre). Bei diesen Unfällen verunglückten 236 Reisende (unverschuldet 126, infolge eigener Schuld 110), von welchen 9 getötet wurden. Auf je 1 000 000 Reisende entfielen 1,34 Verunglückungen und auf je 1 000 000 Personenkilometer 0,04 verunglückte Reisende.

Die Anzahl der bei den Haupt- und Lokalbahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug 101 582; Arbeiter im Taglohne waren im Jahresdurchschnitte 106 082 beschäftigt. Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge wurden im ganzen 254 390 000 Kr. verausgabt.

An Wohlfahrtseinrichtungen für das Personal bestanden 25 Pensions-, 24 Kranken- und 25 sonstige Humanitätskassen, deren Vermögen sich auf 152 810 000 Kr. belief. Bei den Pensionskassen gelangten 20 750 000 Kr. für Pensionen und Provisionen und bei den Krankenkassen 3 950 000 Kr. für Krankengelder, Arzneikosten und Unterstützungen zur Auszahlung.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat November 1904 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 16 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 16 Entgleisungen in Stationen (davon 3 bei Personenzügen), 3 Zusammenstöße auf freier Bahn, 24 Zusammenstöße in Stationen (davon 6 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 1 Bahnbediensteter getötet, 1 Reisender und 21 Bahnbedienstete verletzt.

— **Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft.** Das halbamtliche Dresdner Journal meldet, die Verhandlungen über eine deutsche Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft, die am 9. d. M. in Berlin begonnen haben, sind vorläufig beendet worden; ein endgültiger Abschluß ist zur Zeit noch nicht erfolgt, da es sich vorerst um einen unverbindlichen Meinungsaustausch zwischen den beteiligten Regierungen handelt. Doch wurden in eingehender Beratung die Grundzüge für weiteres Behandeln der Frage vereinbart. Mit der Vorberatung der zahlreichen, vielfach äußerst schwierigen Einzelfragen wurde ein Unterausschuß betraut, in dem sämtliche deutsche Staatseisenbahnverwaltungen vertreten sein werden.

— **Der Etat der preußischen Staatseisenbahnverwaltung** ist soeben dem Landtag zugegangen. Wir werden demnächst über das Wichtigste aus seinem Inhalt zusammenfassend berichten.

— **Frankierung von Sendungen im Verkehr mit Kleinbahnen.** Nach einer Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist darüber Klage geführt worden, daß die Frankierung von Sendungen im gebrochenen Verkehre von und nach Kleinbahnen zu einer Belästigung des Verkehrs führe, insofern, als sich die Fracht von vornherein nicht übersehen lasse, für die Abrechnung zwischen Versender und Empfänger daher keine feste Unterlage vorhanden sei, ferner mit der Versandabfertigungsstelle ein Ausgleich zwischen dem hinterlegten Frachtbetrage und der nach Rückkunft der Frankaturrechnung feststehenden wirklichen Fracht sowie ein späterer Ausgleich zwischen den Beteiligten erforderlich werde. Der Minister hat daher den preußischen Ausschuß des Eisenbahn-Verkehrsverbandes beauftragt, zu prüfen und zu berichten, wie die richtige Bemessung des Frachtbetrages sowohl auf Seite der Staatsbahn, wie der Kleinbahn in einfachster Weise erreicht werden kann. Soweit von den nicht im Ausschuß vertretenen Königlichen Eisenbahndirektionen bereits Anordnungen nach dieser Richtung getroffen sind, haben diese dem Ausschuß davon binnen vier Wochen Mitteilung zu machen und dabei anzugeben, welcher Erfolg erzielt ist.

— **Verhandlungen des Bezirkseisenbahnrats Hannover.** Über die am 5. d. M. stattgehabte Sitzung (vergl. die in Nr. 1 S. 6 d. Ztg. mitgeteilte Tagesordnung) wird der Köln. Ztg. berichtet: Die für die einheimische Torfstreuerzeugung wichtige Frage einer Tarifermäßigung für Torfstreu beschäftigte den Bezirkseisenbahnrat an erster Stelle. Es lagen Anträge der Großherzoglichen Eisenbahndirektion in Oldenburg und der Griendtsveen-Torfstreu A.-G. in Cöln vor, die beide auf den starken Wettbewerb der holländischen Torfstreufabriken hinwiesen und eine Frachtermäßigung von 30 % als notwendig bezeichneten, um der deutschen Torfindustrie den Wettbewerb mit den niederländischen Erzeugnissen zu ermöglichen. Der Bezirkseisenbahnrat wurde demgemäß um Beantwortung folgender Fragen ersucht: Wird die Einführung eines Ausnahmetarifs für Torfstreu und Torfmull von inländischen Versandstationen befürwortet: a) für Empfangstationen nach Rheinland, Westfalen und Süddeutschland, soweit solche dem niederländischen Wettbewerb ausgesetzt sind? b) auch von dem Umschlagplatz Herne ab unter vorgenannter Voraussetzung; c) zur Ausfuhr über See über die deutschen Nordseehäfen? Eine eingehende Erörterung ergab, daß eine Bejahung dieser Fragen

unter Umständen heimische Interessen zu schädigen geeignet sei, weshalb Landforstmeister Quadt-Fastem und Dr. Beumer-Düsseldorf beantragten, die Angelegenheit von der Tagesordnung abzusetzen, gleichzeitig aber die Eisenbahnverwaltung zu bitten, die ganze Frage noch einmal unter Zuziehung der Zentralmoorkommission, der linksemsischen Kanalgenossenschaft und der Vertreter von Landwirtschaft und Industrie einer Prüfung zu unterziehen. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Über die Kontrollvorschriften für Ausfuhrgüter bei Beförderung nach Binnenstationen lag ein Antrag der Handelskammer Sorau vor, erstere dahin zu ändern, daß die an Stelle der Seeschiffskonnossemente zugelassene Bescheinigung auf den Flußschiffsladescheinen nur die Erklärung des Seeverfrachters zu enthalten habe, daß die Ware unverarbeitet nach außerdeutschen Ländern ausgeführt worden sei. Der Bezirkseisenbahnrat sprach sich nach warmer Befürwortung durch Jörgens-Bremen und Dr. Eckart-Hamburg einstimmig für diesen Antrag aus. Eine vom Generalsekretär Stumpf im Namen der Osnabrücker Handelskammer empfohlene Anwendung des Spezialtarifs III auf Espenholz in Stämmen über 2,5 m, die im Interesse der heimischen Zündholzindustrie liege, wurde, nachdem die Eisenbahnverwaltung, v. Schenck-Arnsberg und Vogelsang-Recklinghausen sie bekämpft hatten, mit 22 gegen 14 Stimmen abgelehnt. Darauf folgte eine eingehende Erörterung über verschiedene Fahrplananträge, darunter die Anträge der Handelskammern zu Bremen und Hamburg auf eine verbesserte Zugverbindung zwischen Hamburg und Cöln, Hamburg-Paris, Hamburg-Amsterdam und Hamburg-Antwerpen. Die Eisenbahnverwaltung teilt mit, daß diese Anträge zur Zeit der Prüfung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten unterliegen. Der Bezirkseisenbahnrat nimmt die Anträge einstimmig an, wobei die Frage, ob die verbesserte Verbindung Hamburg-Paris über Duisburg-Crefeld oder über Duisburg-Düsseldorf zu führen sei, offen gelassen wird.

— **Versuchsanstalt für Lokomotivprüfungen.** Bei der großen technischen und wirtschaftlichen Bedeutung, welche der wissenschaftlichen Erprobung von Lokomotiven und sonstigen Eisenbahnbetriebsmitteln zukommt, ist die Errichtung einer Versuchsanstalt für Lokomotivprüfung im Anschluß an den Unterricht in der Technischen Hochschule in Aussicht genommen. Wie die Nordd. Allg. Ztg. schreibt, soll im Einverständnis mit der Eisenbahnverwaltung der Bau eines solchen Laboratoriums auf dem Gelände der Eisenbahnwerkstätten in Grunewald ausgeführt werden. Die Versuchseinrichtung wird im wesentlichen aus einem Gestell mit Laufrollen bestehen, auf welche die Triebachsen der zu untersuchenden Lokomotive gestellt werden. Durch die gleichzeitige Tätigkeit der Laufrollen und der Triebräder der Lokomotive wird die Fortbewegung der letzteren aufgehoben. Die Einrichtungen sollen so getroffen werden, daß von den Studierenden die Geschwindigkeit, Leistung, Zugkraft, der Kohlen- und Wasserverbrauch usw. gemessen und die einzelnen Vorgänge an der Lokomotive, wie Verbrennung, Verdampfung, Dampfwirkung, Kraftübertragung usw., wissenschaftlich untersucht werden können. Die Gesamtkosten der Anlage einschließlich des Baues sind auf 90 000 ℳ. veranschlagt. Davon werden für 1905: 51 500 ℳ. gefordert.

— **Fortführung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn in das Stadtinnere.** In der bekannten Streitsache der Stadt Berlin gegen die Große Berliner Straßenbahngesellschaft wegen Fortführung der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz bis zum Spittelmarkt ist die von der Beklagten gegen das landgerichtliche Urteil vom 30. Juni 1904 — mitgeteilt in Nr. 61 S. 985 Jahrg. 1904 d. Ztg. — eingelegte Berufung durch Entscheidung des Kammergerichts vom 12. d. M. zurückgewiesen worden. Durch dieses Urteil, auf welches wir zu gelegener Zeit zurückkommen werden, wird auch in II. Instanz festgestellt, daß die Beklagte nicht berechtigt ist, gegen die beabsichtigte Fortführung der Untergrundbahn im Zuge der Voß- und Mohrenstraße Einspruch zu erheben.

— **Hohensalza statt Inowrazlaw.** Die zum Direktionsbezirk Bromberg gehörige Eisenbahnstation Inowrazlaw erhält nach einer amtlichen Bekanntmachung im E.-V.-Bl. fortan die Bezeichnung „Hohensalza".

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der Lokalbahn Murnau-Oberammergau.** Als die Aktiengesellschaft „Süddeutsche elektrische Lokalbahnen" ihre beiden Linien Murnau-Oberammergau und Bad-Aibling-Feilnbach mit den Elektrizitätswerken Murnau und Kohlgrub im Jahre 1903 zu veräußern beschloß, wurde von der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München deren Erwerbung ins Auge gefaßt. Bezüglich der Linie Murnau-Oberammergau kam in Betracht, daß sie im Zusammenhange mit der Linie Murnau-Garmisch-Partenkirchen zweckmäßiger verwaltet werden konnte. Im übrigen war zu prüfen, ob der von der Erbauerin in Aussicht genommene, aber nicht durchgeführte elektrische Betrieb wieder aufgenommen werden soll. Hierbei kam in Betracht, daß einerseits der Dampfbetrieb infolge der ungünstigen Steigungsverhältnisse einen großen Kohlenverbrauch erforderte, anderseits eine ausreichende, vollständig ausgebaute Wasserkraft vorhanden war. Die bereits vorhandenen sonstigen elektrischen Bahneinrichtungen kamen weniger in Betracht, da sie sich bei näherer Untersuchung als wenig zweckmäßig erwiesen.

Die vorhandene Wasserkraft wird durch den Betrieb der Beleuchtungsanlagen in Murnau und Kohlgrub nur in geringem Maße in Anspruch genommen, verlangt jedoch, was die Bedienung betrifft, auch für diesen schwachen Betrieb volle Besetzung. Es waren daher erhöhte Personalkosten in der Kraftanlage auch bei Einführung des elektrischen Bahnbetriebes nicht zu erwarten. Dasselbe gilt trotz des dichteren Zugverkehrs auch für den Betriebsdienst, da die Lokomotivheizer in Fortfall kommen. Eine allen Umständen Rücksicht tragende eingehende Berechnung ließ erkennen, daß die Einführung des elektrischen Betriebes geradezu geboten war, umsomehr, als dieser infolge dichteren Zugverkehrs auch erhöhte Einnahmen erhoffen ließ. Die Rechnung ergab aber gleichzeitig, daß unter den obwaltenden Verkehrsverhältnissen elektrischer Bahnbetrieb ein Unding gewesen wäre, wenn man es mit einer neu zu erbauenden und mit neu einzurichtender Wasserkraft zu versehenden Bahn zu tun gehabt hätte. Nur bei sehr billiger Erwerbung der vorhandenen Anlagen war die Einführung elektrischen Betriebes gerechtfertigt, aber auch in diesem Falle nur, indem die elektrischen Einrichtungen auf den Umfang des regelmäßigen Verkehrs beschränkt bleiben. Für die Bewältigung besonders starken Güterverkehres oder des zur Zeit der Passionsspiele zu erwartenden außergewöhnlich starken Andranges ist es nötig, Lokomotiven heranzuziehen, die jederzeit den Beständen der Linie Murnau-Garmisch-Partenkirchen entnommen werden können. Diese Erwägungen ließen den Ankauf der Bahn zweckmäßig erscheinen, zumal eine günstige Verkehrsentwicklung zu erwarten steht.

Eine weitere wichtige Frage war die, welche elektrische Betriebsweise zur Anwendung zu bringen war. Es hätte nahe gelegen, sich an die von der Vorbesitzerin gewählte Drehstromeinrichtung anzuschließen, um möglichst viele Teile wieder verwenden zu können. Da sich jedoch die vorhandenen Einrichtungen sowohl in der Gesamtanordnung, als auch in den Einzelheiten als wenig zuverlässig erwiesen und vielfach der Erneuerung bedurft hätten, anderseits der Drehstrom für Bahnen mit starken Neigungswechseln wegen der Unmöglichkeit entsprechender Geschwindigkeitsregelung unzweckmäßig ist, kam die Wahl einer anderen Betriebsart sehr in Frage. Übrigens war das Leitungsgestänge und das Drahtmaterial der Fahr- und Speiseleitungen in allen Fällen wieder verwendbar.

Eingehendes Studium der Angelegenheit führte dazu, für den Bahnbetrieb e i n p h a s i g e n W e c h s e l s t r o m zur Anwendung zu bringen, zum Betriebe der Beleuchtungsanlagen in Murnau und Kohlgrub dagegen das Drehstrom-Gleichstromsystem aufrecht zu erhalten. Infolgedessen kamen im Kraftwerk zu Kammerl zwei neue Stromerzeugergruppen zur Aufstellung, deren jede dem normalen Licht- und Bahnbetriebe Genüge zu leisten vermag. Jede dieser Gruppen besteht aus einer Einphasenwechselstrom-Dynamomaschine für den Bahnbetrieb und einer Drehstrom-Dynamomaschine für den Lichtbetrieb, die beide auf derselben Welle sitzen. Erstere erzeugt Wechselstrom von 5500 Volt bei 16 Perioden, letztere Drehstrom von 5000 Volt und 40 Perioden. Beide Stromarten werden einem gemeinsamen Schaltbrett zugeführt, an dem alle erforderlichen Schalt-, Meß- und Sicherheitsvorrichtungen angebracht sind. Von dem Schaltbrett ausgehend werden beide Ströme an einem gemeinsamen, 3 km langen Gestänge bis Station Saulgrub geführt, von wo die Weiterführung des Lichtstromes längs der Bahn bis Murnau und Oberammergau erfolgt. Die Bahnspeiseleitung ist in Saulgrub unmittelbar an Fahrleitung und Fahrschiene angeschlossen. Von der Fahrleitung, die der ganzen 23 km langen Strecke folgt, wird der Wechselstrom mit 5000 Volt Spannung unmittelbar abgenommen und einem unter dem Wagenkasten befindlichen Stufentransformator zugeführt, der die Spannung von 5000 auf 180 bis 270 Volt herabsetzt. Mit dieser verminderten Spannung wird der Strom den Motoren zugeführt, die in ihrer Bauart gewöhnlichen Gleichstrommotoren ähnlich sind. Durch Regelung der Sekundärspannung innerhalb der bezeichneten Grenzen erfolgt die Regelung der Fahrgeschwindigkeit. Die Leistung der Motoren ist so bemessen, daß ein Zug von 50 t Gesamtgewicht auf Steigungen von 1 : 33 mit 18—20 km Geschwindigkeit in der Stunde und in der Wagerechten mit 35—40 km in der Stunde befördert werden kann.

Die Einteilung der Wagen, welche die II. und III. Klasse führen, ist den örtlichen Verhältnissen angepaßt. Sie sind von der „Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-

gesellschaft Nürnberg A.-G.; Abteilung Nürnberg" gebaut, während ihre elektrische Ausrüstung wie auch die des Kraftwerks bei Saulgrub und der Strecke von den „Siemens-Schuckert-Werken in Berlin" stammt. Die Wagen werden elektrisch geheizt und erleuchtet und sind außer mit einer Handbremse mit der Westinghouse-Bremse ausgestattet.

Die technische Prüfung durch die Aufsichtsbehörde hat Anstände nicht ergeben. Die seit einem Monate im Gange befindlichen Probefahrten haben ein in jeder Beziehung günstiges Ergebnis geliefert, so daß die an den Kauf der beiden Linien mit ihren Nebenwerken geknüpften Erwartungen erfüllt werden dürften. Der Betrieb ist am 1. d. M. mit zunächst einer Zuggruppe — das sind drei Züge in jeder Richtung — eröffnet worgen. Binnen kurzem soll für den gewöhnlichen Verkehr der Dampfbetrieb ausgeschaltet und nur für besondere Verstärkungen zu Hilfe genommen werden. Die Linie Murnau-Oberammergau ist die erste Eisenbahn Deutschlands mit einphasigem Wechselstrom, die gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr dient.

— **Hochmastgaslaternen auf württembergischen Bahnhöfen.** In Württemberg kommt seit etwa Jahresfrist auf Bahnhöfen, welche mit bahneigenen Gaswerken ausgestattet sind oder Gasbezug aus fremden Werken haben, mit Vorteil eine neuartige Hochmastgaslaterne in Verwendung mit 8 bis 9 m Lichtpunkthöhe und 400 bis 600 Normalkerzen Leuchtkraft, diese hervorgerufen durch eine Gruppe der üblichen Gasglühlichtbrenner. In Anordnung und Lichtwirkung kommt die Laterne der elektrischen Bogenlampe sehr nahe, indem sie in ähnlichen Abständen und an gleichen Masten aufgehängt ist und vermöge ihrer hohen Lage tief zwischen die Wagengruppen und Wagenzüge hineinzuleuchten vermag. Der Glühkörper- und Zylinderverbrauch ist infolge der Verwendung normalen Gasdruckes und gewöhnlicher Gasglühlichtbrenner, ferner wegen der hohen Aufhängung und der damit verbundenen Abfederung auffallend gering, die Wartung und Bedienung sehr einfach; die Betriebskosten sind bei ungefähr gleicher Helligkeit und Lichtwirkung nicht höher als diejenigen elektrischer Bogenlampen. Zum Zünden und Löschen muß die Laterne nicht abgelassen werden; es wird dies von einer Dauerflamme oder, wo das Rohrnetz tagsüber abgesperrt wird, von einem besonders entworfenen, zuverlässig wirkenden Selbstzünder aus durch einfaches Drehen einer unten am Mast einzusteckenden Kurbel bewirkt. Durch dieselbe Vorrichtung kann die Zahl der leuchtenden Brenner von 4 oder 5 auf 2 oder 1 nach Bedarf und zum Zwecke der Gasersparnis zurückgestellt werden.

Die Laterne erscheint infolge ihrer zweckentsprechenden und zuverlässigen Wirkung berufen, für mit Gas ausgestattete Bahnhöfe, deren Verkehrsverhältnisse eine bessere Beleuchtung insbesondere auf den Gleisen und für Rangierzwecke erheischen und für welche elektrisches Licht nicht zur Verfügung steht, eine empfindliche Lücke auszufüllen, wobei noch besonders ins Gewicht fällt, daß sie ermöglicht, vorhandene Gaseinrichtungen weiter zu benutzen.

Die württembergische Eisenbahnverwaltung hat nach eingehender Erprobung bis jetzt 40 Laternen (in Crailsheim, Neckarsulm und an anderen Orten) aufgestellt. —S—.

— **Weihnachtsfest der Wohlfahrtsgenossenschaft der Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstätte Königsberg i/Pr.** Am 18. Dezember 1904 hatte die Genossenschaft im festlich geschmückten Speisesaal der Hauptwerkstatt wiederum wie im Vorjahre eine reiche Weihnachtsbescherung veranstaltet, und zwar für die Arbeiter, ihre invaliden Standesgenossen, Witwen und Waisen vormaliger Werkstättenarbeiter sowie für eine Anzahl besonders hilfsbedürftiger Familien noch im Dienst stehender Werkstättenarbeiter, im ganzen 153 Personen, darunter 75 Kinder. Als Ehrengäste waren Eisenbahndirektionspräsident Simson sowie mehrere höhere Beamte mit ihren Familien anwesend. Außerdem wohnte der Veranstaltung noch eine Anzahl Beamte und Arbeiter der Werkstätteninspektion Königsberg bei. Die Feier wurde durch Ansprachen des Genossenschaftsvorsitzenden und des Inspektionsvorstandes sowie durch Vorträge einer Abteilung des Königsberger Eisenbahn-Gesangvereins eingeleitet.

— **Weihnachtsbescherung des Eisenbahn-Frauenvereins in Bromberg.** Dieser Verein veranstaltete am 22. Dezember 1904 eine Weihnachtsbescherung an Kinder von Eisenbahnbediensteten und an Eisenbahnwaisen. Die Kinder versammelten sich mit ihren Müttern um 5 Uhr nachmittags im Sitzungssaale des Eisenbahndirektionsgebäudes, in dem die Lichter von zwei großen Christbäumen hell erstrahlten. Die Feier wurde eingeleitet mit dem Gesang „Stille Nacht, heilige Nacht" unter Harmoniumbegleitung. Darauf hielt Eisenbahndirektionspräsident Schulze-Nickel eine Ansprache an die Kinder. Die Gabenverteilung erfolgte durch die Vorstandsdamen. Es wurden 180 Knaben und Mädchen beschert. Die Gaben bestanden aus Kleidungsstücken, Wäsche, Schulutensilien, Spielsachen, Pfefferkuchen usw. Die Mittel zu der Bescherung sind zum größten Teile durch einen im Hause des Eisenbahndirektionspräsidenten zum Besten des Eisenbahn-Frauenvereins veranstalteten Unterhaltungsabend aufgebracht worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Ernst Jacobi aus Insterburg, Ludwig Hammersen aus Osnabrück und Otto Kelting aus Hamburg.

Österreich.

— **Konzessionierung der Eisenbahn in das Montafon.** Unter dem 24. Dezember 1904 wurde eine Konzession zum Bau und Betriebe einer vollspurigen, mit elektrischer Kraft zu betreibenden Lokalbahn von der Station Bludenz der Linie Innsbruck-Bregenz nach Schruns erteilt. Diese Bahn, deren Betrieb vom Staate für Rechnung der Konzessionsinhaber geführt werden soll, wird zweifellos einen mächtigen Aufschwung des Fremdenverkehrs in dem herrlichen Montafoner Tal mit sich bringen.

— **Der Bau der neuen Alpenbahnen** schreitet programmmäßig vorwärts, und es kann wohl angenommen werden, daß trotz zahlreicher Hindernisse und störender Zwischenfälle die Bauvollendungstermine im allgemeinen werden eingehalten werden. Im September 1905 dürfte zunächst die Teilstrecke Schwarzach-St. Veit-Gastein der Tauernbahn, im Spätherbst dieses Jahres die Wocheiner Linie und die Strecke Görz-Triest, möglicherweise auch die Pyrhnbahn eröffnet werden. Die Karawankenbahn wird voraussichtlich im Jahre 1906 zur Eröffnung gelangen. Bei diesen und besonders beim Karawankentunnel erweisen sich die geologischen und physikalischen Schwierigkeiten und Hindernisse äußerst störend. Hier vereinigten sich die auf lange Entfernungen sich erstreckenden Lager von Karbonschiefer in Verbindung mit starken Wasserzuflüssen, um den Tunnelarbeiten auf der Südseite sich entgegenzustellen und sie fast unmöglich zu machen. Der Karbonschiefer verwandelt sich unter der Einwirkung des Wassers in Brei, und dadurch verliert das Gebirge seinen festen Halt. Es würde sonach nur die Ableitung der Wasserzuflüsse durch Röhren eine Abhilfe schaffen. Allein die Stärke der Wasserzuflüsse würde die Verwendung einer solchen Anzahl von Röhren bedingen, daß sie die Bohrarbeiten behindern würden. Darum hat sich die Eisenbahnbaudirektion entschlossen, den Vortrieb des Sohlstollens auf der Südseite bis auf weiteres einzustellen und die Bohrung lediglich von der Nordseite fortzusetzen. Die Einstellung des Sohlstollenvortriebes auf der Südseite wird den Tunneldurchschlag um eine wohl nicht lange Frist verzögern. Jedenfalls aber wird die Zeit der Einstellung der Bohrarbeit nicht ungenützt verstreichen; denn in dieser Frist werden die Ausweitung des Tunnelraumes und die Ausmauerung des Tunnels auf der Südseite ihren ununterbrochenen Fortgang nehmen.

Auf der Tauernbahn nehmen die Tunnelarbeiten sowie die Bauarbeiten auf der Nordrampe befriedigenden Fortgang. Im Tauerntunnel erweist sich die geologische Formation den Tunnelarbeiten günstig. Überdies zeigt es sich hier, wie auch bei den anderen Tunneln, daß die getroffene Wahl der verschiedenen angewendeten Bohrsysteme eine durchweg glückliche war, indem sie durch genaue Anpassung der einzelnen Systeme an die örtlichen Verhältnisse die größtmöglichen Leistungen sichert. Auf der Südrampe der Tauernbahn dürfte die Vergebung des Baues gegen Mitte des nächsten Jahres und die Vollendung der ganzen Linie Gastein-Spital a. d. Drau gegen Schluß des Jahres 1907 zu gewärtigen sein.

— **Beförderung von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern.** Mit Gültigkeit vom 1. d. M. bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember d. J., sind auf den österreichischen Eisenbahnen neue Bestimmungen über die Beförderung von lebenden Fischen, Fischbrut und Fischeiern in Kraft getreten. Wir teilen daraus nachstehend das wichtigste mit: Lebende Fische, Fischbrut und Fischeier werden zur Beförderung als Eilgut oder Frachtgut nur dann übernommen, wenn sie in geeichten oder eichamtlich gestempelten Gefäßen zur Aufgabe gebracht werden. Ausnahmsweise werden jedoch lebende Fische auch in nicht geeichten oder eichamtlich gestempelten Blechgefäßen unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Rohgewichte zugelassen, sofern das letztere für jedes Gefäß nicht mehr als 25 kg beträgt. Die Beförderung erfolgt in der Regel mit beschleunigten Güterzügen. Wird die Beförderung mit Personen- und Schnellzügen gewünscht, so haben sich die Versender vorher rechtzeitig mit der betreffenden Verwaltung, bei welcher die Sendung zur Aufgabe gelangen soll, ins Einvernehmen zu setzen und die Sendungen als Eilgut

zur Aufgabe zu bringen. Begleiter von kleineren, in Fischlageln oder Köderwanneln versorgten Fischsendungen können bei Zügen mit Personenbeförderung in der III. Wagenklasse samt den Fischbehältern unter der Bedingung Platz nehmen, daß sie außer dem zu entrichtenden Fahrpreise die Gepäckfracht für den mitgenommenen Fischbehälter bezahlen.

— **Der neue Luxusschnellzug Berlin - Eger - Marienbad-Pilsen-Wien** mit Abzweigung in Eger nach und von Karlsbad soll dem Vernehmen nach im kommenden Sommer wieder eingerichtet werden und mit einer in Österreich bisher noch nicht erreichten höchsten Fahrgeschwindigkeit von nahezu 100 km in der Stunde verkehren. Der Zug soll die ganze Strecke Wien-Berlin von 819 km in etwa 10½ Stunden, mithin mit der Durchschnittsgeschwindigkeit von 78 km in der Stunde, zurücklegen. Im Sommer 1904 hatte der Zug in der Richtung von Berlin nach Wien eine Fahrzeit von 12 Stunden 35 Minuten und auf der Fahrt von Wien nach Berlin eine Fahrzeit von 12 Stunden 25 Minuten, so daß seine Geschwindigkeit nur 65,1 und 66 km in der Stunde betrug.

— **Absturz von Eisenbahnwagen.** Am 8. d. M. wurde ein Personenzug der steiermärkischen Landesbahn Kapfenberg-Au-Seewiesen auf der Fahrt von Au-Seewiesen nach Kapfenberg von einem Wirbelsturm erfaßt. Drei Personenwagen und der Gepäckwagen wurden aus dem Gleis gehoben und fielen über die Stützmauer in den Thörlbach. Hierbei wurden zwei Reisende schwer verletzt; vier Reisende, ein Zugbegleiter und ein Postkondukteur erlitten leichte Verletzungen.

— **Gemeinde Wien und Dampftramway vormals Krauß & Cie.** Das Wiener Landesgericht hat bekanntlich den Beschluß des Bezirksgerichtes Leopoldstadt (Wien) aus den von der Gemeinde in ihrem Rekurs geltend gemachten Gründen aufgehoben und erkannt, daß die zwangsweise Räumung der von der Dampftramway-Gesellschaft benutzten Straßengründe durch Entfernung der Gleise samt Zubehör bewilligt wird. Der Vollzug dieser Entscheidung wurde dem genannten Bezirksgerichte überlassen. Dieses hat nun der Gemeinde mitgeteilt, daß mit der zwangsweisen Räumung nach Einvernehmen der Aufsichtsbehörde (Generalinspektion der österreichischen Staatsbahnen) vorgegangen werden wird und daß an diese Behörde geschrieben wurde, damit sie ihre Äußerung in dieser Angelegenheit abgebe. Gegen diese Verfügung hat die Gemeinde den Rekurs eingebracht, da nach ihrer Ansicht die Voraussetzungen, unter welchen dieses Einvernehmen nach § 28 der Exekutionsordnung vorgeschrieben ist, im vorliegenden Falle nicht zutreffen, jedenfalls aber nach der Geschäftsordnung für die Gerichte dieses Einvernehmen nicht im schriftlichen Wege zu erfolgen habe, sondern die Aufsichtsbehörde von den Vollstreckungsorganen unmittelbar der Exekution beizuziehen sei. In dem Revisionsrekurs, den die Gesellschaft beim Obersten Gerichtshofe eingebracht hat, wird u. a. auf die Gefährdung öffentlicher Interessen hingewiesen, welche bei Durchführung der Entfernung der Gleise eintreten würde, indem ein großer Teil der Bevölkerung durch die Einstellung des Dampftramwaybetriebes Schaden erleiden würde.

Bei der Gemeinde Wien besteht offenbar die Absicht, mit aller Entschiedenheit gegen die Dampftramway - Gesellschaft vorzugehen. Man hat dabei zweifellos die Einlösung der Dampftramway im Auge, bezüglich welcher bereits Verhandlungen eingeleitet wurden, die jedoch bisher zu keinem Ziele geführt haben.

— **Straßenbahn Toblach-Cortina.** Die Gemeinde Ampezzo hat den Bau einer elektrischen Straßenbahn von Toblach nach Cortina beschlossen. Der Kostenvoranschlag beträgt 2 850 000 Kr., wozu die Gemeinde Ampezzo 200 000 Kr. beisteuert.

— **Der Elbeverkehr der Aussig-Teplitzer Bahn im Jahre 1904.** Die günstigen Wasserstände im Dezember, welche sich die Elbeschiffahrt bis in die letzten Tage nutzbar machte, haben noch zum Jahresschluß das Gesamtbild des Elbeverkehres des abgelaufenen Jahres etwas freundlicher gestaltet. Es wurden auf den Aussiger Umschlagplätzen im Dezember 12 631 Wagen, das ist um 6915 Wagen mehr als im Vorjahre, umgeschlagen. Da auch der November gegenüber dem Vorjahre eine Mehrverladung brachte, so verminderte sich der Ausfall dieses Jahres gegen das Vorjahr, der Ende Oktober 61 783 Wagen betrug, auf 53 093 Wagen. Im ganzen wurden im Jahre 1904 in Aussig 115 034 Wagen gegen 168 127 Wagen im Jahre 1903 zum Umschlage gebracht. Auf den Kohlenverkehr allein entfielen im letzten Jahre 106 068 Wagen mit rund 1 300 000 t. Es blieb hiernach der Elbekohlenverkehr des Jahres 1904 um 49 934 Wagen, das ist rund 600 000 t, unter dem des Vorjahres — welcher allerdings der höchste war, der in den letzten 10 Jahren erzielt wurde — und bleibt noch um etwa 100 000 t unter jenem des Jahres 1900 in welchem bekanntlich die Kohlenförderung infolge des Arbeiterausstandes zwei Monate lang vollständig still stand.

Ungarn.

— **Bestellung von Lokomotiven für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung erteilt, daß als Ersatz für ältere Lokomotiven der ungarischen Staatsbahnen, welche infolge vollständiger Ausnutzung außer Betrieb gestellt werden mußten, bei der Staatsmaschinenfabrik 13 Lokomotiven in Bestellung gebracht werden. Die neu zu liefernden Lokomotiven sind für den Dienst bei Lastzügen auf den Hauptlinien bestimmt. Die Ablieferung hat im laufenden Halbjahre zu erfolgen.

— **Motorwagenverkehr auf der Strecke Németbogsán-Temesvár.** Vom 1. Mai d. J. ab plant die Direktion der ungarischen Staatsbahnen, wie gemeldet wird, die Einführung des Motorwagenverkehrs auf der vorgenannten Strecke. Die Motorwagenzüge sollen bei den bisherigen Fahrpreisen drei- bis viermal täglich in beiden Richtungen verkehren.

— **Motorwagenverbindung Poprádfelka - Tátrafüred-Nagy-Szalok.** Der ungarische Handelsminister hat einer Eisenbahn-Bauunternehmungsfirma die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine von der Station Poprádfelka der Kaschau-Oderberger Eisenbahn ausgehende, diese mit dem klimatischen Kur- und Badeorte Tátrafüred verbindende und weiterhin bis Nagy-Szalok führende, fahrplanmäßig zu betreibende öffentliche Verkehrslinie erteilt, in deren Bereich die Förderung von auf schienenfreien Straßen laufenden Zügen durch Vermittlung einer elektrischen Hochleitung erfolgen soll.

— **Den Wert der Material- und Inventaranschaffungen der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1903** geben folgende Ziffern an:

	Kronen
Ungarische Staatseisenbahnen	61 653 002
Südbahn (ungarische Linien)	4 699 207
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	3 636 252
Raab Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	541 695
Mohács-Pécser Eisenbahn	149 280
Vereinigte Arader und Csanáder Eisenbahn . . .	945 305
Szamostalbahn	253 233
Budapester Lokalbahnen	397 596
Térrét-Kovásznaer, Maramaroser, Ungtaler, Eperjes-Bártfaer, Zágráb-Samoborer, Szatmár-Erdöder, Segesvár-Szentágotaer, Nagykároly-Somkuter, Slavonische Drautaler Vizinalbahnen und Budapest-Schwabenberger Zahnradbahn . . .	355 486
insgesamt	72 631 056

— **Personalnachrichten.** Dem Vorstande der Direktion des Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahngesellschaft, Gustav Gerhardt, ist der ungarische Hofratstitel verliehen worden. Diese Allerhöchste Auszeichnung würdigt die großen Verdienste, welche sich der Genannte, dessen gediegenes Wissen und liebenswürdiges Wesen in weiten Kreisen geschätzt wird, um die Förderung des Eisenbahnwesens erworben hat. Gerhardt ist auch Mitglied der Direktion der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft; außerdem stehen 22 Vizinalbahnen mit einer Gesamtlänge von rund 2500 km unter seiner Leitung.

Die Direktion der Kaschau-Oderberger Bahn hat den Inspektor und Vorstand des Zugförderungs-und Werkstättendienstes Robert Eder und den Inspektor und Vorstand des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes Guido Thaly zu Oberinspektoren ernannt.

Übrige europäische Länder.

— **Verspätete Ankunft der Züge in Brüssel.** Neulich soll, wie belgische Blätter erzählen, der Kammerpräsident beinahe zur Eröffnung der Kammertagung zu spät gekommen sein, weil sein Zug dicht vor der Hauptstadt, wie das oft vorkomme, lange anhalten mußte, bis die Einfahrt frei war. Es wird deshalb neuerdings in der Presse angeregt, man solle die Reisenden auf dem Bahnhof Schaerbeek benachrichtigen, wenn die besetzte Strecke zwischen Schaerbeek und Brüssel längeren Verzug erwarten lasse. Dann könnten eilige Reisende in Schaerbeek den Zug verlassen und vermittels der Straßenbahn in wenigen Minuten Brüssel erreichen.

— **Bahnsteigsperre in Basel (Badischer Bahnhof).** Am 5. Mai 1904 wurde die Bahnsteigsperre auf dem vorgenannten Bahnhof eingeführt, nachdem die Einrichtung auf Anzeige von

den Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement grundsätzlich gutgeheißen und in dem „Organ für Transp.- und Tarifwesen" in vorgeschriebener Weise veröffentlicht worden war. Wie innerhalb, so wurde auch außerhalb der badischen Grenzpfähle diese Einrichtung mit Mißtrauen und Mißbehagen aufgenommen. Es hat denn auch nicht an Preßstimmen gefehlt diesseits und jenseits der Grenze, die gegen die Sperre im allgemeinen und gegen die Baseler Sperre im besonderen zu Felde zogen und glaubten, die Eisenbahnverwaltung vor den gar nicht voraussehbaren Folgen des Volksunwillens warnen zu müssen. Die badische Verwaltung hat gewiß von vornherein die Schwierigkeiten, die sich aus der Stimmung der Baseler, besonders aber aus der nicht besonders günstigen Raumverteilung im Bahnhof Basel ergeben könnten, ins Auge gefaßt und die Sperre unter besonderer Berücksichtigung des lokalen Verkehrs mit dem schweizerischen, an der badischen Wiesentalbahn gelegenen Orte Riehen für diesen, wie auch für den ganzen Verkehr mit den schweizerischen Bahnen nicht durchgeführt; auch wurde, von einigen unwesentlichen Ausnahmen abgesehen, eine mechanische Absperrung vermieden. Zu den vorausgesagten Ausschreitungen ist es offenbar nicht gekommen; von einigen geringfügigen Widersetzlichkeiten hat man wohl gehört, sonst scheint aber ein ernsterer Widerstand nicht versucht worden zu sein. Nur ein Fall gewann grundsätzliche Bedeutung: Ein Baumeister weigerte sich, beim Verlassen des Bahnhofs seine Bahnsteigkarte (die er ordnungsgemäß gelöst hatte) vorzuzeigen. Es kam zu Auseinandersetzungen, in deren Verlauf der Bahnhofschutzmann einschritt. Dessen Anzeige führte zur Erlassung eines Strafbefehls, gegen den der Bestrafte gerichtliche Entscheidung beantragte. Das Gericht sprach ihn frei mit der Begründung, daß die Bahnsteigsperre eine Polizeimaßregel sei, die nur Rechtsgültigkeit hätte, wenn sie gemäß dem Staatsvertrag zwischen Schweiz und Baden über die Erbauung der Bahn in Basel als Polizeiverordnung publiziert worden wäre. Dieses Urteil erging im Widerspruch mit dem Antrag der Staatsanwaltschaft, die Bestrafung mit der Begründung beantragt hatte: es handle sich allerdings um die Wahrung eines Stückes kantonalen Hoheitsrechtes; indes habe das Gericht die Zulässigkeit der Bahnsteigsperre nicht zu prüfen, nachdem der Bundesrat sie gebilligt habe.

Fast gleichzeitig griff aber auch die Regierung des Kantons Basel ein und führte darüber Beschwerde, daß nicht nur den Vorschriften über das Genehmigungsverfahren bei baulichen Veränderungen nicht genügt, sondern ein kantonales Hoheitsrecht verletzt worden sei, da Art. 25 des Staatsvertrags von 1852 ausdrücklich vorschreibe: die badische Regierung werde den Kantonregierungen (Basel Stadt und Schaffhausen) die für die Bahn bestehenden Bahnpolizeivorschriften zur etwa nötigen Veröffentlichung mitteilen, und wenn deren Inhalt Anlaß zu Erinnerungen geben sollte, werde man sich über zweckmäßige Änderungen verständigen. Um eine Polizeimaßnahme handle es sich aber ganz zweifellos. Als Beweis wurde gelegentlich der dargestellte Einzelfall angeführt. Gegen die Sperre an sich wurden von der Regierung Basels keine Einwendungen erhoben, wohl aber eine Anzahl von Ausstellungen im einzelnen vorgetragen; namentlich sollten die Warteräume und die Bahnhofwirtschaft von der Sperre ausgenommen bleiben. Dies hätte einem vielfach geäußerten Wunsch der Baseler Bevölkerung entsprochen, dem die badische Eisenbahnverwaltung nicht nachkommen zu können glaubte, ohne die Sicherheit des Publikums oder aber den Zweck der Einrichtung in Frage zu stellen; aber auch gegenüber dem Vorwurf einer Verletzung des Staatsvertrags nahm sie eine grundsätzlich abweichende Stellung über die rechtliche Natur der Bahnsteigsperre ein. Diese Auffassung erblickt in der Bahnsteigsperre nicht eine Polizeiverordnung, sondern eine Maßregel der Abfertigung auf Grund des § 21 der Eisenbahn-Verkehrsordnung. Dies ist zweifellos rechtlich nicht zu beanstanden. Denn diese deutsche gesetzliche Bestimmung ist samt den auf ihr beruhenden Tarifen und den Vorschriften über die Bahnsteigsperre — grundsätzlich gebilligt von der zuständigen schweizerischen Behörde — ordnungsgemäß in dem hierfür bestimmten Organ veröffentlicht und hierdurch rechtsgültig eingeführt. Das Post- und Eisenbahndepartement hat unseres Wissens in diesem Meinungsstreit über die Verletzung des Staatsvertrags eine Entscheidung nicht gegeben; es hat die Bahnsteigsperre gutgeheißen und schließlich auch ihre Einzeldurchführung in Basel als oberste Aufsichtsbehörde gebilligt, so daß die Bahnsteigsperre in Basel nunmehr auch auf rechtlich gesichertem Boden steht. Offen ist die Frage geblieben, ob gegen Widersetzlichkeiten in Ansehung der Sperrvorschriften polizeilicher Schutz angerufen werden kann. Die badische Eisenbahnverwaltung wird wohl in Verfolg ihres oben dargelegten Standpunktes gegen das Passieren der Sperre ohne Erfüllung der Kontrollvorschriften nur auf Grund des § 21 Abs. 5 der Eisenbahn-Verkehrsordnung eine zivilrechtliche Forderung erheben können.

Daß dies zu Unzuträglichkeiten Anlaß geben könnte, ist nicht zu erwarten. So oft aber Störungen der allgemeinen Ordnung vorkommen, mögen sie immerhin in der Bahnsteigsperre ihren Ausgangspunkt haben, wird die Polizei nicht umhin können, aus Gründen der öffentlichen Sicherheit mindestens vorbeugend einzugreifen. Ob desfalls auch eine Bestrafung des Täters möglich ist, ist von geringerer Bedeutung. Zur Namensfeststellung von Teilnehmern an Zuwiderhandlungen gegen Sperrvorschriften, die nicht zugleich die allgemeine Ordnung und Sicherheit stören, kann allerdings unseres Erachtens polizeiliche Hilfe nicht beansprucht werden. Diese Beschränkung gilt indes nur für Zuwiderhandlungen gegen Kontrollvorschriften als solche. Soweit mit der Zuwiderhandlung hiergegen auch die §§ 54 und 55 der Betriebsordnung verletzt werden, ist eine Bestrafung wegen Bahnpolizeiübertretung rechtlich zulässig. Es scheiden hinsichtlich der Strafbarkeit also nur diejenigen Handlungen aus, die unter § 53 der Betriebsordnung fallen würden.

Dieser Zustand wird beiderseits befriedigen, umsomehr, als er ein vorübergehender ist und der Neubau des Bahnhofes Basel Gelegenheit bietet, den lokalen Wünschen über die Bahnhofswirtschaft und die Warteräume Rechnung zu tragen.

— **Berner Alpendurchstich.** Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat auf eine Anfrage des leitenden Ausschusses des „Initiativkomitees" für die Lötschbergbahn, ob die Generaldirektion sich an den weiteren Vorstudien für den bernischen Alpendurchstich beteiligen werde, hinzögernd geantwortet, daß sie vorerst über die allgemeine schweizerische Bedeutung desselben noch näher aufgeklärt sein müßte, sowohl vom technischen Standpunkt als auch betreffs des zu erwartenden Verkehrs und der Einnahme. Zwecks solcher gründlichen Untersuchung, welche Zeit beansprucht, hat sich die Generaldirektion vom Initiativkomitee das Aktenmaterial ausgebeten und erhalten, namentlich das Gutachten der internationalen Sachverständigen Colombo, Garnier und Pontzen.

— **Die Zweiglinie Samaden-Pontresina,** für welche die Rhätische Bahn die Konzession erhalten hat, überschreitet, wie wir der Schweizer. Bauztg. entnehmen, etwas unterhalb der Innbrücke bei Samaden den Fluß auf einer eisernen Brücke von 30 m Lichtweite. Mit 12 ‰ steigend, verläuft die Bahn parallel zur Straße bis Kilometer 2,750, wo die Haltestelle Punt Murail erstellt wird. Letztere, die halbwegs zwischen Samaden und Pontresina und 1,5 km von Celerina entfernt liegt, ist Ausgangspunkt für die Besucher von Muottas Murail, auf welchen vielbesuchten Ausgangspunkt bekanntlich eine Drahtseilbahn geplant ist. Weiterhin unterfährt die Linie die Straße nach Pontresina, um bei Kilometer 3,450 auf die linke Talseite überzugehen und nach Überschreitung des Flazbaches auf einer gewölbten Brücke in fast gerader Linie die Station Pontresina bei Kilometer 5,250 zu erreichen. In diesem zweiten Teil beträgt auf eine Länge von 2200 m die Höchststeigung 20 ‰. Die Station Pontresina kommt auf die linke Seite des Rosegbaches zu liegen, in ein flaches Gelände, wo eine spätere Erweiterung ohne allzu große Kosten möglich ist. Letzterer Punkt ist namentlich mit Rücksicht auf den Anschluß der in naher Aussicht stehenden Berninabahn (Pontresina-Campocologno-Tirano) von Bedeutung. Der Kostenvoranschlag beträgt für die Bahnanlage 663 000 Fr., für Rollmaterial und Mobiliar 298 000 Fr., zusammen somit 961 000 Fr. oder 183 000 Fr. für das Kilometer der meterspurigen Bahn.

— **Einführung des elektrischen Betriebes auf der London Brighton und Südküstenbahn in London.** Nachdem die Londoner Dampfbahnen einmal mit der Einführung des elektrischen Betriebes begonnen haben, schreitet der Prozeß solcher Umwandlungen unaufhaltsam fort. Soeben hat auch die Brighton- und Südküstenbahn die Einführung eines elektrischen Probebetriebes auf einer ihrer verkehrsreichsten Londoner Vorstadtstrecken beschlossen. Hierfür ist die 6,2 km lange Linie zwischen Battersea Park und Peckham Rye ausgewählt worden. Die Strecke befindet sich auf der sogenannten Südlondonbahn, die im weiten Bogen die Bahnhöfe Viktoria und London Bridge verbindet. Von Denmark Hill und den Stationen nach den beiden genannten Endbahnhöfen, deren erster das Westend und der zweite die City bedient, werden jährlich einige 7 000 000 Lokalreisende befördert. Nach Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der genannten Strecke werden zunächst in den späten Morgen- und frühen Nachmittagsstunden einige Pendelzüge verkehren, die das Umsteigen der Reisenden an den vorläufigen Endpunkten nötig machen. Die elektrische Kraft wird von einer Kraftstation bezogen, die die Gesellschaft zu New Cross zur Zeit erbaut. Es soll indessen nicht Gleichstrom verwendet werden, wie bei den bisherigen Umwandlungen im Londoner Gebiet, sondern hochgespannter Wechselstrom, so daß statt der dritten Schiene eine Oberleitung verwendet wird.

— **Eröffnung des elektrischen Betriebes auf der Metropolitan-Eisenbahn in London.** Am 1. d. M. ist auf der Linie Baker Street-Harrow-Uxbridge mit der Überführung des Dampf-

betriebes in den elektrischen begonnen worden. Der Zug dieser Linie ist auf dem der Nr. 74 Jahrg. 1904 d. Ztg. beigegebenen Plan von London zu verfolgen; sie schließt als Tunnelbahn an die bekannte Londoner Innenringbahn an, ist aber im Vorstadtgebiet als offene Bahn weitergeführt. Der Dampfbetrieb wird in den elektrischen nur allmählich übergeleitet; einstweilen verkehren stündlich drei bis vier elektrische Züge zwischen den Dampfzügen in jeder Richtung, und zwar zwischen 8 Uhr morgens und 6 Uhr abends. Die entsprechenden Dampfzüge sind dafür zurückgezogen. Der Generaldirektor der Metropolitangesellschaft führte den Eröffnungszug mit Hilfe einer silbernen Schaltkurbel, die ihm von seinen Beamten bei dieser wichtigen Gelegenheit verehrt worden war. Die eingeschobenen elektrischen Züge lassen noch nicht alle Vorteile des elektrischen Betriebes erkennen, da sie sich in der Dauer der Aufenthalte und in der Geschwindigkeit den langsamer fahrenden und insbesondere langsamer anfahrenden und bremsenden Dampfzügen genau anpassen müssen. Dennoch ist der Unterschied zwischen der neuen und alten Art der Personenbeförderung so in die Augen springend, daß das reisende Publikum sich in erster Linie den elektrischen Zügen zuwendet. Der Betrieb wird mittels Gleichstroms geführt, der von einer dritten Schiene genommen wird, ähnlich wie es bei den übrigen elektrischen Londoner Untergrundbahnen geschieht; doch sind die Wagen der jetzt eröffneten Linie breiter und höher, da sie ein geräumigeres Normalprofil des lichten Raumes zur Verfügung haben. Die Züge führen I. und II. Klasse.

— **Das Ende (?) der I. Wagenklasse.** Die North Eastern Railway hat anfangs Dezember 1904 auf ihren elektrisch betriebenen Linien die Ausgabe von gewöhnlichen Fahr- und Zeitkarten I. Klasse für Personenzüge eingestellt, beläßt sie jedoch noch weiter für Schnellzüge, vorausgesetzt, daß deren Benutzung eine für die Bahn lohnende sei. Ist die teilweise Abschaffung der I. Klasse von Erfolg begleitet, dann soll diese Maßregel auf das ganze Netz der North Eastern ausgedehnt werden, wobei nur die Expreßzüge, welche von anderen Verwaltungen übergeleitet werden, ausgenommen bleiben. — Eine weitere Ersparnis betrifft die Einziehung der Hilfsschaffner (assistant guards) auf den Stationen, denen das Öffnen und Schließen der Türen bei Ankunft des Zuges oblag, was jetzt den Reisenden überlassen bleibt.

Fremde Weltteile.

— **Ein Eisenbahnunfall in Ägypten.** Ein solcher ereignete sich auf der Station Wasta der oberägyptischen Staatsbahnen, wo der Luxuszug mit einem Personenzug, der auf dem unrechten Gleise verkehrte, zusammenstieß. Der Speisewagen wurde zertrümmert, wobei ein Küchengehilfe den Tod fand und mehrere Bedienstete verletzt wurden.

— **Usambarabahn.** In dem Ende Oktober 1904 abgefaßten Baubericht über die Neubaustrecke der Usambarabahn zwischen Makuguni und Mombo heißt es: „Der Gesamteindruck der Baurevision bestätigt die bisher gemachte Erfahrung, daß die Ausführung vorschriftsmäßig erfolgt und den Anforderungen des Betriebes entsprechen wird sowie daß die Fertigstellung der Bahn im Februar oder März 1905 erwartet werden darf."

— **Der Bau der Eisenbahn von Kamerum zum Tschadsee** ist, wie die „Neue Politische Korrespondenz" gegenüber anderen Preßnachrichten nach „an maßgebender Stelle" eingezogenen Erkundigungen feststellen will, nunmehr endgültig beschlossen. Es werde zunächst die erste Linie der Eisenbahn in einer Länge von etwa 250 km — etwa der vierte Teil der Gesamtstrecke — in diesem Jahre in Angriff genommen werden. Das unter dem Präsidium des Fürsten zu Hohenlohe-Oehringen stehende Eisenbahnsyndikat, welches im September 1902 durch den deutschen Reichskanzler konzessioniert worden ist, hat inzwischen durch zwei entsandte technische Expeditionen die Bahnstrecke untersuchen und endgültig trassieren lassen. Die Eisenbahn wird ihren Anfang beim Hafen von Dualla nehmen und unter Durchbrechung des Küstengürtels direkt auf die Kameruner Hochebene steigen. Die Expeditionen sollen ergeben haben, daß alle Vorbedingungen für das Gedeihen des Unternehmens in reichem Maße vorhanden sind. Allerdings sei unbedingt erforderlich zur Erschließung der Kolonie, daß die Bahn bis zum Tschadsee und damit in das Herz von Zentralafrika fortgeführt wird. Dort befänden sich die fruchtbarsten und reichsten Gebiete des schwarzen Kontinents, und es würde durch eine solche Eisenbahn ein direkter Weg vom Atlantischen Ozean bis an die Grenze des Sudan geschaffen sein und Deutschland in engen Wettbewerb mit England und Frankreich treten können, welche Mächte seit Jahrzehnten danach streben, ihre Vorherrschaft am Tschadsee zu vermehren. Das Grundkapital der Kamerun-Eisenbahngesellschaft ist zunächst auf 20 000 000 ℳ bemessen, von dem ein großer Teil von dem Kamerun-Eisenbahnsyndikat aufgebracht wurde, dem eine Reihe der namhaftesten deutschen Politiker und Finanzleute und auch der Herzog Ernst Günther zu Schleswig-Holstein angehören. Für einen gewissen Teil der Bausumme dürfte eine mäßige Zinsgarantie vom Deutschen Reich gewährt werden. Eine entsprechende Vorlage dürfte dem Reichstage in Kürze zugehen. Alle in der Presse umlaufenden Nachrichten von einem Übergang der Konzessionen an die Eisenbahnfirma Lenz & Cie. oder von einem Verzicht auf den Bau der Bahn bis zum Tschadsee seien unbegründet.

— **Ein landwirtschaftlicher Ausstellungs- und Unterrichtswagen der Missouri-Pacificbahn.** Einen solchen Wagen hat die vorgenannte Bahn erbauen lassen und läßt ihn in den großen Städten ihres Netzes jetzt sehen; er soll in erster Linie den Zweck erfüllen, die landwirtschaftlichen Erzeugnisse des Gebietes der Bahn in den mittleren und östlichen Staaten bekannt zu machen. Die im Oktober 1904 unternommene Fahrt auf den eigenen heimatlichen Linien ist zu dem Zwecke gemacht worden, um mit den Farmern in nähere Berührung zu kommen und ihre Bedürfnisse und Absichten kennen zu lernen, bevor man sie der Welt kund gibt. Dies soll jetzt geschehen; ehe der Wagen den Hauptort eines bestimmten Landschaftsbezirks aufsuchen wird, sollen Rundschreiben an die Farmer und Bürger mit der Aufforderung erlassen werden, an den Versammlungen teilzunehmen, die in dem Wagen zu gegenseitigem Meinungsaustausch darüber abgehalten werden, welche Erzeugnisse sich für den Boden und das Klima jener Gegend am besten eignen. Dieses Missionswerk kann nicht ohne reichen Erfolg bleiben, und ein Beamter der Missouri-Pacificbahn hat schon als ersten Erfolg Zusicherungen dafür erhalten, daß 300 000 Obstbäume längs der Linien der Gesellschaft bis zum nächsten Frühjahr gepflanzt werden sollen.

— **Eine neue Eisenbahn auf Haïti.** Nach „Railr. Gaz." hat die Regierung von Haïti den Herren Dalmas und Blanton die Konzession zum Bau einer Eisenbahn erteilt, die von Gonaïves, einem im Nordwesten der Republik gelegenen Hafen, nach Ennery und von da nach Hincha gehen soll. Dies wäre die größte jemals an Fremde erteilte Konzession, da bisher alle Vorschläge für den Bau einer Eisenbahn in das Innere von der Regierung abschlägig beschieden sind. Die geplante Bahn würde durch ein an Kupfer, Silber, Gold und Eisen reiches Gebiet sowie durch Wälder führen, die aus Ebenholz-, Pechkiefer- und weißen Walnußbäumen bestehen. Die Insel besitzt bereits eine von amerikanischen Bürgern gebaute Bahn, die vor etwa Jahresfrist von Port-au-Prince nach den Seen, die einen Teil der Grenze zwischen den Republiken von Haïti und San Domingo bilden, vollendet wurde.

— **Die Eisenbahnen in Victoria (Australien) im Betriebsjahre 1903/04.** Zum erstenmal seit 15 Jahren weisen die Eisenbahnen Victorias „Railr. Gaz." zufolge einen Überschuß der Einnahmen über die Betriebsausgaben und eine Verzinsung der Eisenbahnanleihe auf. Dies ist um so überraschender nach dem außerordentlichen Fehlbetrag von 1 471 815 D. des Jahres 1902/03. Der Bericht des mit 30. Juni 1904 endigenden Betriebsjahres läßt deutlich eine starke und erfolgreiche Bemühung der Mitglieder der Eisenbahnkommission erkennen, die Eisenbahnen auf einträglicher Grundlage zu verwalten. Während der ersten sechs Monate des Jahres waren die Betriebseinnahmen die kleinsten seit fünf Jahren; aber durch ganz besonders starken Getreidetransport, der reichen Ernten folgte, erreichten die Einnahmen in der zweiten Hälfte des Betriebsjahres eine noch nie dagewesene Höhe und betrugen für das ganze Jahr 16 640 6·2 D., 340 237 D. mehr als in irgend einem früheren Jahre. Der Betriebskoeffizient verringerte sich zur selben Zeit auf 52,6 %, den niedrigsten seit 1879, trotzdem die Ausgaben für Unterhaltung des Bahnkörpers und des rollenden Materials größer als in irgend einem der letzten drei Jahre waren. Die Betriebsausgaben betrugen 8 753 943 D. gegen 8 885 998 D., die Reineinnahmen 7 336 765 D. Es wurden 3 439 203 t Güter bei 2 887 917 Zugmeilen gefahren. An rollendem Material wurden 20 neue Lokomotiven, 4 Personen- und 200 offene Güterwagen aus Stahl mit 12 und 15 t Ladefähigkeit neu eingestellt.

Bücher- und Zeitschriftenschau.

— **Lexikon der gesamten Technik und ihrer Hilfswissenschaften.** Im Verein mit Fachgenossen herausgegeben von Otto Lueger. Stuttgart. Deutsche Verlagsanstalt. Gebunden 30 ℳ. Mit zahlreichen Abbildungen. Zweite, vollständig neu bearbeitete Auflage. Erster Band (A bis Biegung).

Bei Werken technischen Inhalts ist es unumgänglich, daß sie, wenn sie nicht baldiger Veraltung und Entwertung anheim-

fallen sollen, durch Veranstaltung stets neuer und neu bearbeiteter Auflagen in verhältnismäßig kurzen Zeitabschnitten den eilenden Fortschritten zu folgen suchen. Rasches Altern ist ihnen angeboren; aber wenn sie, wie das vorliegende Werk, zu den besseren und besten ihrer Art gehören, so sterben sie nicht an Altersschwäche, sondern unterziehen sich, so oft ihre Zeit gekommen, einer phönixartigen Umwandlung zu neuer Jugend. Eine solche Verjüngung und zugleich Vervollkommnung tritt uns in der zweiten Auflage von Luegers Lexikon entgegen, deren erster Band vor kurzem erschienen ist. Schon dieser Band mit den Stichwörtern „A" bis „Biegung" rechtfertigt das Gesagte und läßt erkennen, wie mannigfache und wichtige Fortschritte in den wenigen Jahren, seitdem das Erscheinen der ersten Auflage zu einer Besprechung in dieser Zeitung Veranlassung gab, gemacht sind und bei der neuen Auflage zu berücksichtigen waren. Es sei hier nur auf Stichworte wie Azetylen (Beleuchtung), Akkumulatoren (für Elektrizität), Aluminiumthermie usw. hingewiesen.

Die Fortschritte erstrecken sich auf fast alle technischen Gebiete. Aber auch die weitere Entwicklung der sozialen Fragen und Aufgaben, soweit sie mit der technischen Gütererzeugung zusammenhängen und deshalb ebenfalls im Lexikon behandelt werden, hat die Aufnahme neuer Stichworte oder eine erhebliche Erweiterung in der Bearbeitung früherer veranlaßt. Zu ersteren gehören z. B. die Stichworte Arbeiter (nach der Gewerbeordnung), Arbeiterausschuß, Arbeitsämter usw.; zu den anderen die Stichworte Arbeiterschutz, Arbeiterversicherung usw.

Trotz des vielseitigen Zuwachses soll der bisherige Umfang des Werkes — 8 Bände von je 800 Seiten — unverändert derselbe bleiben; es mußte deshalb anderweitig wieder Raum gewonnen werden. Dies ist geschehen teils durch ausgedehntere Anwendung eines gut leserlichen Kleindrucks und durch Verkleinerung unnötig großer Figuren, teils durch Weglassung unwesentlicher und durch Kürzung zu breit geratener Abhandlungen, teils endlich durch Vereinigung mancher bisher besonders behandelter Einzelnheiten unter ein umfassenderes Stichwort. So sind beispielsweise die in der ersten Auflage sich findenden baukünstlerischen, mit Figuren reich begleiteten Einzelartikel über altchristliche, ägyptische, angelsächsische, anglonormannische, arabische, armenische, assyrische usw. Bauweise in stark gekürzter Form mit Weglassung der Figuren unter dem Stichworte Baustil vereinigt. Und dies mit Recht, da der Inhalt des Werkes doch wesentlich ein technischer und nicht künstlerischer oder kunstgeschichtlicher sein soll. Es genügt hier, wie geschehen, die kurze Angabe des Eigentümlichen und der Hinweis auf die betreffende Literatur.

Die genannten Einschränkungen und Kürzungen sind zumeist als wirkliche Verbesserungen zu begrüßen. Wenn sie im ersten Bande so weit gehen, daß dieser schon auf S. 537 zu zu dem Stichworte Ballistisches Pendel gelangt, das in der ersten Auflage erst am Schlusse, auf S. 800, erscheint, so läßt dies darauf schließen, daß in den folgenden Bänden der Zuwachs an neuen Stoffen und neuen Bearbeitungen noch viel reichlicher sein wird als im ersten.

Die ausführlichen Literaturangaben am Schlusse der einzelnen Abhandlungen und die in den letzteren selbst mit Ziffern darauf gemachten Hinweise sind als besonders zweckmäßig zu bezeichnen. Die Fülle des Stoffs bei beschränktem Raume verbietet eine eingehendere Behandlung des Einzelnen, und in den vielen Fällen, wo es dem Suchenden auch hierauf ankommt, sind diese literarischen Hinweise von großem Werte.

Hervorgehoben zu werden verdient das in der neuen Auflage mehr bemerkbare Bestreben nach tunlichster Verdeutschung entbehrlicher Fremdwörter sowie auch die Anwendung der neueren deutschen Rechtschreibung (Achse statt Axe, Zeitwortendung ieren statt iren usw.).

Auch bei den figürlichen Darstellungen ist vielfach noch ein Fortschritt gegenüber der ersten Auflage wahrzunehmen. Daß manche unnötig große Figuren verkleinert sind, ist nur zu billigen. Bei manchen aber wäre auch eine Vergrößerung erwünscht gewesen, wie beispielsweise bei der sehr ungenügenden Darstellung der Umgrenzung des freien Raumes unter dem Stichwort Bahnprofil. In einigen Artikeln, denen Figuren fehlen, wäre die Beigabe solcher, wenn auch einfachster Art, entschieden wünschenswert, wie beispielsweise unter dem Stichworte Bahnzustandssignale.

Für den Herausgeber eines Werkes, wie das vorliegende, ist es eine besonders schwierige und mühsame Aufgabe, die Beiträge und Arbeiten der vielen mitwirkenden Fachgenossen so zu beeinflussen und abzumessen, daß die Bearbeitung jedes Stichwortes räumlich und inhaltlich zu dem seiner Bedeutung entsprechenden Rechte komme, ohne das der anderen zu beeinträchtigen, und daß zugleich auch das Ganze eines gewissen Einklanges in der Darstellung nicht ermangele. Es ist erfreulich, zu sehen, daß die neue Auflage auch in dieser Beziehung erhebliche Fortschritte aufweist.

Das am Anfange des Bandes mitgeteilte Verzeichnis der Mitarbeiter führt deren 125 auf, von denen 60 Dozenten an technischen Hochschulen und Universitäten sind. Von den Mitarbeitern gehörten 75 vor zehn Jahren bereits zu den 120 Mitarbeitern der ersten Auflage.

Es ist nicht zweifelhaft, daß das Werk in der neuen Auflage, die nicht nur dem gegenwärtigen Stande der Technik und ihrer Hilfswissenschaften volle Rechnung trägt, sondern auch in Form und Darstellung sehr vervollkommnet ist, den Ruf als eines der besten technischen Nachschlagewerke und die Gunst der Techniker sich erhalten wird. W.

— **Archiv für Eisenbahnwesen.** Mit dem Anfang November 1904 erschienenen 6. Hefte hat der vorjährige Jahrgang der im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen wissenschaftlichen Fachzeitschrift für das Eisenbahnwesen der Hauptbahnen seinen Abschluß gefunden. Neben den statistischen Darstellungen über die Eisenbahnverhältnisse fast aller Länder der Erde, welche, wie in früheren Jahren, so auch diesmal deren Inhalt bildeten, brachte das Archiv eine Reihe von Abhandlungen über die verschiedensten Gebiete des Verkehrswesens, von denen wir einige unseren Lesern im Auszuge mitgeteilt haben. Wir geben in nachstehendem eine Übersicht des reichhaltigen Materials: 1. Bemerkungen über die Gütertarife der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika, von Franke. 2. Die Fahrgeschwindigkeit der Schnellzüge auf deutschen und amerikanischen Eisenbahnen, von W. A. Schulze. 3. Aufenthalts- und Unterkunftsräume für Eisenbahnarbeiter, von Seydel. 4. Über Bahnhofstreppen, ihre Bewährung und Ausbesserung, von Platt. 5. Wohlfahrtseinrichtungen der bayerischen Staatseisenbahnen im Jahre 1902. 6. Betriebskosten auf Verschiebebahnhöfen, von M. Oder. 7. Deutschlands Getreideernte in 1902 und die Eisenbahnen, von Thamer. 8. Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1902, von Dr. Wesener. 9. Die Güterbewegung auf deutschen Eisenbahnen im Jahre 1903 im Vergleich zu der in den Jahren 1900, 1901 und 1902, von Thamer. 10. Die Entwicklung des preußischen Eisenbahnwesens von 1854 bis zur Errichtung des norddeutschen Bundes 1866/67, von Fleck. 11. Russische Eisenbahnpolitik im neunzehnten Jahrhundert von 1836 bis 1881, von Dr. Matthesius. 12. Die Eisenbahnfinanzen Rußlands, von Wittschewsky. 13. Die Transkaspische Eisenbahn (Militärbahn) während der Verwaltung des Kriegsministeriums bis zum Jahre 1891, von Thiess. 14. Der Etat der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung für das Etatsjahr 1904. 15. Vorschläge zur Neuordnung des Personentarifs der schwedischen Staatsbahnen, von H. Claus. 16. Die Durchführung der Verstaatlichung in der Schweiz, von Weißenbach. 17. Die Umwandlung der badischen Eisenbahnspurweite im Jahre 1854, von Dr. Müller. 18. Die Wohlfahrtseinrichtungen der württembergischen Verkehrsanstalten. 19. Die Erweiterung und Vervollständigung des preußischen Eisenbahnnetzes im Jahre 1904. — Außerdem gibt die Abteilung „Rechtsprechung" eine große Zahl wichtiger auf das Eisenbahnwesen bezüglicher Entscheidungen der oberen Gerichte und Verwaltungsbehörden, und unter „Gesetzgebung" werden aus allen Ländern die neu erlassenen Gesetze und Verordnungen angezeigt und in ihrem vollen Wortlaute abgedruckt. Auch werden aus 39 Zeitschriften aller Kulturländer die das Eisenbahnwesen betreffenden Aufsätze verzeichnet.

Das Archiv bewährt sich auch in dem verflossenen Jahrgange als eine der vorzüglichsten Quellen für die wissenschaftliche Erkenntnis des Eisenbahnwesens.

— **Zeitschrift für Eisenbahnhygiene.** Organ für das gesamte Eisenbahn-Sanitätswesen. Herausgeber: Hans Becker, Assistent der k. k. Staatsbahnen, Wien. Erscheint vorläufig monatlich einmal. Bezugspreis halbjährlich 6 Kr., für Deutschland 5 ℳ.

Das mit dem 1. d. M. ins Leben getretene Blatt bezeichnet es in dem ihm vorausgeschickten Geleitwort als seine Aufgabe, nicht nur den Bahnärzten, sondern auch Technikern, Juristen und Verwaltungsbeamten Gelegenheit zum Austausch ihrer Erfahrungen auf dem Gebiete des Eisenbahn-Gesundheitswesens zu geben und so zu dessen gedeihlicher Weiterentwicklung mitzuwirken. Als ersten Aufsatz bringt es eine Arbeit des Vertrauensarztes der preußisch-hessischen Staatsbahnen, Sanitätsrat Dr. Schwechten, über „die Aufgaben des Bahnarztes". Ihr folgt eine Darstellung des „Rettungswesens bei den österreichischen Staatsbahnen" aus der Feder des Sanitätsrats im k. k. Eisenbahnministerium Ritter v. Britto in Wien. Wir begrüßen in dem Blatte ein Unternehmen, das zur Ausfüllung einer Lücke unseres bisherigen Zeitschriftenwesens berufen ist und dem wir daher auf dem von ihm behandelten wichtigen Gebiete die besten Erfolge wünschen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Die Strecke Josephinenhütte-Grünthal-Tannwald ist seit dem 7. d. M. bis auf weiteres gesperrt; ferner war die Strecke Oberschreiberhau-Josephinenhütte vom 7. bis 9. d. M. wegen Schneeverwehung gesperrt.

Breslau, den 10. Januar 1905. (95)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesamtverkehr in der Strecke Luzan-Zaleszczyki vom 1. bis 4. Januar l. J. eingestellt.

Wien, am 7. Januar 1905. (96)

K. k. österr. Staatsbahnen.

Die am 30. Dezember v. J. auf der Lokalbahn Borki wielkie-Grzymalow infolge Schneeverwehung eingetretene Verkehrsstörung wurde am 3. Januar l. J. behoben.

Wien, am 7. Januar 1905. (97)

Unter Bezugnahme auf § 11 Absatz 4 des Vereins-Wagenübereinkommens wird bekannt gegeben, daß seit 9. d. M. infolge Dammrutschung der Betrieb auf der Strecke zwischen den Stationen Remlingen und Wittmar gestört ist. Die Störung wird voraussichtlich am 14. d. M. abends behoben sein.

Braunschweig, den 12. Januar 1905.
Direktion (97a)
der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn-A.-G.

2. Güterverkehr.

Am 1. Februar 1905 werden die Stationen Chemnitz-Hilbersdorf, Höhlteich und Steudten in den bayerisch-sächsischen Güterverkehr, Tarifheft 2, einbezogen. Auskunft über die Bedingungen und Frachtsätze geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 12. Januar 1905. (98)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar 1905 ist zum „Anhang zu den direkten Gütertarifen der badischen Staatseisenbahnen" der Nachtrag I erschienen. Er enthält im wesentlichen Frachtsätze für die Stationen der neu eröffneten Nebenbahnen Biberach-Oberharmersbach und Mosbach-Mudau.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 11. Januar 1905. (99)
Großh. Generaldirektion.

Für den Eisenerzversand von Stationen der Prinz Heinrichbahn nach Dillingen (Saar) kommen am 15. Januar 1905 direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 zum deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif, Heft 1, zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 7. Januar 1905. (100)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verkehr.

Mit dem 15. Januar d. J. treten nachstehende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5b für Steine des Spezialtarifs III in Kraft:

Zwischen Walhallastraße und
Belzig . . . 1,11 ℳ } für 100 kg.
Halberstadt . 1,06 „ }

Magdeburg, den 11. Januar 1905. (101)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. März 1905 wird die Bestimmung, wonach im badischen Binnenverkehre für rohe Gipssteine, welche an Gipsmühlen bestimmt sind und nachweisbar zu Düngegips verarbeitet werden, die 20 proz. Ermäßigung des Ausnahmetarifs für Düngemittel unter gewissen Kontrollbestimmungen gewährt wird, dahin abgeändert, daß die Ermäßigung für das Taxgewicht der zu Düngegips verwendeten rohen Gipssteine, oder sofern das letztere nicht bekannt ist, für das Gewicht des erzielten Düngegipses berechnet wird.

Karlsruhe, den 9. Januar 1905. (102)
Gr. Generaldirektion.

Lokal-Güterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung werden im Bereich der württ. Staatseisenbahnen die den Mineralwassersendungen in Wagenladungsfracht beigegebenen Kälteschutzmittel auf dem Hin- und Rückweg frachtfrei befördert.

Stuttgart, den 7. Januar 1905. (103)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit dem 1. Februar 1905 werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 16 für Baumwolle im Verkehre mit Erlach der Eisenbahn Wien-Aspang wie folgt ermäßigt:

Nach und von	für 100 kg in Pfennigen			
	Bremen	Brake (Oldenburg) Bremerhaven Geestemünde	Hamburg B. Wilhelmsburg Harburg	Stettin
Erlach	403	421	394	328

Altona, den 9. Januar 1905. (104)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Kohlenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar d. J. werden die Frachtsätze für die Station Enschede Nord der Holländischen Eisenbahn auf die für die Station Enschede Süd bestehenden Sätze ermäßigt.

Essen, den 6. Januar 1905. (105)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Gütertarife für den oben bezeichneten Verband der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Änderungen des Vorworts, Ergänzungen zu A. Besondere Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung, Ergänzungen zu B. Besondere Tarifvorschriften, Änderungen und Ergänzungen zu E. Kilometerzeiger, Ergänzungen der Stationstariftabellen, Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife, Berichtigungen sowie eine Anzahl Änderungen von Stationsnamen. Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung treten erst am 15. März in Wirksamkeit.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von 0,20 ℳ käuflich zu haben.

Breslau, den 8. Januar 1905. (106)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Durch den am 1. Februar 1905 in Kraft tretenden Binnengütertarif der sächsischen Staatseisenbahnen, vollspurige Linien, Heft 1 und 2 (vgl. die Bekanntmachung vom 14. Dezember 1904), erleiden teilweise auch die Entfernungen und Frachtsätze für die Übergangsstationen der sächsischen Schmalspurbahnen Änderungen. Es treten daher die in den Tarifen und in den hierzu erschienenen Nachträgen für die schmalspurigen Eisenbahnen: 1. a) Döbeln (Großbauchlitz)-Mügeln-Oschatz, b) Mügeln-Nerchau-Trebsen mit Zweiglinie Nebitzschen-Kroptewitz und c) Oschatz-Strehla; 2. Potschappel-Wilsdruff-Nossen; 3. Taubenheim-Dürrhennersdorf sowie 4. Wilkau-Kirchberg-Wilzschhaus und Wilzschhaus-Carlsfeld unter E nachrichtlich abgedruckten Tarifsätze für die Übergangsstationen der Vollspurbahnen mit Ende Januar 1905 außer Kraft. Eine Neuausgabe dieser Tariftafeln findet nicht statt.

Dresden, den 10. Januar 1905. (107)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr.

Die mit Nachtrag XIV vom 1. Januar d. J. zum Heft 2 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung von Steinkohlen usw. eingeführten Umkartierungssätze für Amanweiler (Grenze) finden mit sofortiger Gültigkeit auch auf Steinkohlenkoks- (mit Ausnahme von Gaskoks-) Sendungen nach Station Auboué der französischen Ostbahn Anwendung.

Essen, den 5. Januar 1905. (108)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897 (Klassengüterverkehr Österreich-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 25. Januar l. J. gelangt in Ergänzung der Abteilung I des Ausnahmetarifes Nr. 24 (Bordsteine usw.) von Schärding nach Dachau der Frachtsatz von 0,56 ℳ für 100 kg zur Einführung.

München, den 3. Januar 1905. (109)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide, Hülsenfrüchten, Malz und Mühlenerzeugnissen von Stationen der K. bayer. Staatseisenbahnen und der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zur Ausfuhr nach Oesterreich vom 10. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Januar l. J. gelangt Nachtrag VII zur Einführung.

Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen, ferner Änderung von Stationsnamen.

Insofern Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. März 1905.

Preis: 0,10 ℳ für das Stück.

München, den 5. Januar 1905. (110)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die im Tarifheft 12 vom 1. Januar 1905 enthaltenen Frachtsätze der Abteilungen I und V für Weizen, Roggen usw. gelten vom 20. Januar l. J. ab auch für Sendungen von Mais (Kukuruz) ab Mannheim und Ludwigshafen a/Rhein.

Karlsruhe, den 7. Januar 1905. (111)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarife. Gruppen II und Gruppen I/II.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Weißwasser als Empfangstation in den Ausnahmetarif 8a für Gießereiroheisen einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 9. Januar 1905. (112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verkehr lebenden Geflügels aus Rußland nach Deutschland transit Galizien und Bukowina.

Die in diesem Blatte Nr. 89 vom 12. November 1904, Position (2946) erschienene Kundmachung wird zur Vermeidung von Mißverständnissen rücksichtlich der Bestimmung unter b) dahin erläutert, daß die Frachtzahlung für das bedungene Minimalquantum von 1500 kg pro Frachtbrief und verwendeten Wagen zu erfolgen hat.

Wien, am 5. Januar 1905. T. A. B. Zl. 27 453/04. (113)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der übrigen beteiligten österreichischen Bahnverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Frachtnachlaß für Holztransporte.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, werden für Holzsendungen, welche auf Grund des Tarifes Teil IV, Heft 2 des österr.-ungar.-französ. Eisenbahnverbandes vom 1. Mai 1900 von Stationen der kgl. ungar. Staatseisenbahnen nach Stationen der französ. Ostbahnen abgefertigt werden, die bei Umkartierung in Sziszek unter Berücksichtigung des in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 100 vom 21. Dezember 1904 unter fortlaufender Nr. 3313 verlautbarten Frachtnachlasses (für Sendungen ab Sziszek) erreichbaren Gesamtfrachtsätze im Rückvergütungswege gewährleistet.

Die Rückvergütung erfolgt gegen durch die reklamierende Firma als Absenderin an die Direktion der kgl. ungar. Staatseisenbahnen in Budapest zu bewirkende Vorlage der Frachtbriefduplikate, welche bei der genannten Direktion längstens bis Ende Februar 1906 erliegen müssen.

Wien, am 9. Januar 1905. T. A. B. Zahl 27 744 ex 1904. (114)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Orientalisch-bulgarisch-serbisch-rumänisch-ungarisch-österreichisch-deutsch-englischer Personen- und Gepäckverkehr über Hoek van Holland-Harwich und Vlissingen-Queenboro.

Am 1. April d. J. tritt ein neuer Tarif Teil II, Heft g in Kraft, wodurch der bisherige vom 1. Mai 1903 aufgehoben wird. Der neue Tarif kann auf den beteiligten Abfertigungsstellen eingesehen werden. Die in den Tarif aufgenommenen Bestimmungen sind nach den Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Cöln, den 9. Januar 1905. (115)
Königliche Eisenbahndirektion Cöln, zugleich namens der am Verkehre beteiligten Verwaltungen.

Rheinischer Personen- und Gepäckverkehr.

Zum 1. März d. J. wird zu dem vom 2. Mai v. J. ab gültigen Haupttarif der Nachtrag I ausgegeben.

Er enthält neben einer Anzahl neuer Tarifsätze Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 11. Januar 1905. (116)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Dahme-Uckroer Eisenbahn.

Am 1. März 1905 tritt für den Binnenverkehr ein neuer Personen- und Gepäcktarif in Kraft. In den Tarif sind die besonderen Bestimmungen über die Ausgabe von Zeitkarten nicht wieder aufgenommen, weil für Zeitkarten kein Bedürfnis besteht.

Außerdem enthält der Tarif besondere Bestimmungen über die Beförderung von Expreßgut.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind nach den Vorschriften unter I(3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Dahme i/Mark, den 10. Jan. 1905 (117)
Die Direktion.

4. Generalversammlungen.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am

Donnerstag, den 2. Februar d. J., vormittags 10 Uhr,

im Saale des hiesigen Stationsgebäudes statt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu gemäß Art. VIII der Statuten unter dem Präjudiz eingeladen, daß die Ausbleibenden sich dem unterwerfen, was die Mehrheit der Erschienenen verfassungsmäßig beschließt.

Die Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung nebst 4 Nebenrechnungen, sowie der den Vermögensstand und die Verhältnisse der Gesellschaft entwickelnde Bericht mit den Bemerkungen des Gesellschaftsausschusses liegen vom 15. Januar d. J. ab in dem Geschäftsraum der Gesellschaft zur Einsichtnahme auf.

Zweck der Generalversammlung ist Beschlußfassung über die Genehmigung der Jahresbilanz, der Betriebs- und Nebenrechnungen, der Gewinnverteilung, sowie über die Entlastung der Verwaltungskörper und Vermögen der statutenmäßigen Ersatzwahl mit eventueller Beschlußfassung nach § 236 Abs. 1 des Handelsgesetzbuches.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Originalaktien ist Termin auf

Dienstag, den 31. Januar d. J. angesetzt, und zwar
vormittags von 9—12 Uhr im Kassenzimmer in Fürth,
nachmittags von 2—4 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Jede Aktie gewährt das Stimmrecht (§ 252 Handelsgesetzbuch).

Nürnberg, den 12. Januar 1905. (118)
Das Direktorium.
Ley.

5. Verdingungen.

Die Lieferung der Zughaken, Schraubenkupplungen, Pufferkreuze, Pufferplatten, Pufferstangen, Pufferteller, Kupplungsspindeln, Zughakenführungen und Zugstangenmuffen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1905 soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin am 31. Januar 1905, vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder für 1,50 ℳ — nur Postanweisung — von uns bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 28. Februar 1905.

Kattowitz, im Januar 1905. (119)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Erd-, Rodungs- und Böschungsarbeiten, sowie der Arbeiten zu den Brücken, Durchlässen und Wegebefestigungen einschließlich Lieferung der Materialien zur Herstellung des Planums und der Nebenanlagen der Eisenbahn von Visselhövede über Rotenburg nach Zeven (523 000 cbm Bodenbewegung, 466 000 qm Böschungen, 2170 qm Spundwände, 7225 Kubikmeter Beton und Mauerwerk einschließlich Brunnenmauerwerk, 165 cbm Werksteine und 49 900 qm Wegebefestigungen, eingeteilt in zwei Lose).

Termin: Mittwoch, den 8. Februar 1905, mittags 12 Uhr, bei der Königlichen Eisenbahn-Bauabteilung in Rotenburg. Lagepläne, Massenverteilungspläne, Querprofile, Bauzeichnungen, Berechnungen und Bedingungen können daselbst eingesehen werden, auch wird daselbst etwa gewünschte weitere Auskunft erteilt. Die Verdingungsunterlagen zur Abgabe des Angebotes können dagegen nur von unserem **„Technischen Bureau hierselbst“** und zwar bis zum 1. Februar d. J. gegen vorherige Einsendung von 3 ℳ für beide Lose und von 2 ℳ für ein Los in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 10. Januar 1905. (120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 5. | 18. Januar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 2 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Ein Verkehrs- und Baumuseum in Berlin.

Im diesjährigen Etat der preußischen Eisenbahnverwaltung findet sich auch eine Summe von 650 000 ℳ. (erste Rate 400 000 ℳ.) für die Herstellung eines Verkehrs- und Baumuseums. Es ist mit großer Freude zu begrüßen, daß es dem Staatsminister v. Budde gelungen ist, einen lang gehegten Wunsch der Verkehrstechniker Preußens der Erfüllung nahe zu bringen. Schon Ende der 70 er oder anfangs der 80 er Jahre bestand unter dem damaligen Arbeitsminister v. Maybach die Absicht, ein Eisenbahnmuseum einzurichten, und schon damals wurde bei den Staatsbahnen und den zu dieser Zeit noch zahlreichen Privatbahnen Umschau nach bemerkenswerten, technisch und historisch wertvollen Ausführungen, Probestücken und Modellen gehalten. Es wurden zahlreiche Gegenstände vorgefunden und zur Verfügung gestellt; leider aber scheiterte die Absicht, sie zu einem Museum zusammenzustellen, am Mangel geeigneter Räume, und die damalige Finanzlage ließ wohl die Errichtung eines besonderen Museumsgebäudes nicht zu. Die bereitgestellten Gegenstände verblieben daher teils bei den Eisenbahnverwaltungen, teils wurden sie der kurz vorher gegründeten Technischen Hochschule zu Charlottenburg überlassen.

Inzwischen waren für die Ausstellungen in Chicago, Paris und Düsseldorf von der preußischen Eisenbahnverwaltung zahlreiche Modelle hervorragender Bauwerke und Betriebseinrichtungen hergestellt worden, die nach Beendigung der Ausstellungen leider wieder an den verschiedensten Stellen bei den einzelnen Eisenbahndirektionen untergebracht werden mußten und so der Allgemeinheit keinen weiteren Nutzen brachten. Dasselbe gilt von den zahlreichen Modellen und Plänen aus dem Gebiete des Wasserbaues und Hochbaues, die nach Beendigung der genannten Ausstellungen zurückkehrten. Sie mußten bekanntlich zuletzt in einigen notdürftig eingerichteten Stadtbahnbögen auf der Schleuseninsel im Tiergarten zu Berlin untergebracht werden, wo sie ebenfalls nur einzelnen Sachfreunden und auch nur unter erschwerenden Umständen zugänglich gemacht werden konnten. Ganz unhaltbar aber würden die Zustände werden, wenn noch die für die Ausstellung in St. Louis mit erheblichen Kosten beschafften zahlreichen Gegenstände aus dem Gebiete des gesamten Verkehrswesens, die Abbildungen und Modelle zu Bauwerken, Fahrzeuge, Maschinen, Betriebseinrichtungen usw. nach ihrer Rückkehr wieder an irgend einem abgelegenen Orte untergebracht werden müßten, um sie wenigstens vor dem Verderben zu schützen.

Es ist daher als eine äußerst glückliche Lösung anzusehen, daß sich der Minister der öffentlichen Arbeiten entschlossen hat, nunmehr die Modelle in geeigneten Räumen unterbringen zu lassen und sie mit den übrigen vorhandenen Gegenständen aus den genannten Gebieten in einem „Verkehrs- und Baumuseum“ zu vereinigen, das auch der allgemeinen Besichtigung zugänglich gemacht werden soll. Dabei werden sich die Sammlungen nicht auf rein technische Dinge beschränken, sondern beispielsweise bei dem Eisenbahnwesen auch Gegenstände aus dem Gebiete der allgemeinen Verwaltung, des Tarif-, Verkehrs-, Abrechnungs- und Beförderungswesens, der Personal- und Wohlfahrtsangelegenheiten enthalten. Daher wird dieses Museum nicht allein dem Publikum Gelegenheit geben, die Geschichte, Entwicklung und Technik des Eisenbahn- und Bauwesens kennen zu lernen, sondern es wird auch wegen der Reichhaltigkeit und übersichtlichen Anordnung der Sammlungen den Beamten und Studierenden die Belehrung erleichtern.

Mit Recht ist davon abgesehen, jetzt schon ein besonderes Gebäude für das Museum zu errichten, da sich die Sammlungen naturgemäß erst allmählich entwickeln und sich erst nach Jahren genau übersehen läßt, wie sich die Einrichtungen und das Raumbedürfnis endgültig gestalten. Vorläufig werden die vorhandenen und die demnächst hinzukommenden Gegenstände zweckmäßige Unterkunft finden in den Räumen des Erdgeschosses im ehemaligen Hamburger Bahnhofsgebäude in Berlin und in dem zwischen den beiden Gebäudeflügeln befindlichen

Hofe, der früher die Bahnhofsgleise aufnahm. Die einzelnen Räume, die seit Aufhebung des Bahnhofs für den Personenverkehr vielfach umgebaut sind, müssen zur Aufnahme der Sammlungen besonders eingerichtet und der Hof wird mit einem Glasdach versehen werden.

Zur Vorbereitung der Errichtung des Verkehrs- und Baumuseums ist eine Kommission eingesetzt, welcher Oberbeamte der verschiedenen Fachrichtungen im Arbeitsministerium angehören. Außerdem sind einige Königliche Eisenbahndirektionen jetzt schon mit den Vorarbeiten für die Bildung einzelner Abteilungen des Ministeriums betraut, so daß zu erwarten steht, daß mit dem Zeitpunkte der Fertigstellung der Räume im Jahre 1906 auch gleich die Einrichtung des Museums erfolgen kann.

Damit ist endlich der Anfang zu einem Unternehmen gemacht, das vom ethischen wie vom praktischen Standpunkt aus schon längst von einer Verwaltung hätte geschaffen werden sollen, die, wenigstens was die Eisenbahnen anlangt, die größte der Welt ist, und es gebührt dem Minister v. Budde aufrichtiger Dank, daß er tatkräftig und zielbewußt mit dem Vorschlage vorgegangen ist, der von der Landesvertretung, wie wir nicht bezweifeln, sehr beifällig aufgenommen werden wird.

Ein so großes Werk, das für die Allgemeinheit bestimmt ist, kann aber auch nur mit Unterstützung Aller zu einem gedeihlichen Ende geführt werden. Es ergeht daher an alle, die im Besitze geschichtlich oder technisch wichtiger Gegenstände aus dem Gebiet des Verkehrwesens sind, namentlich an die Fabriken für Betriebsmittel, Eisenbahnbedarf und Signalbau, die Bitte, die ihnen geeignet erscheinenden Gegenstände dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten für das geplante Museum zur Verfügung zu stellen. Solche Gaben würden zur wesentlichen Bereicherung des Museums beitragen.

Elektrische Stellwerke.

(Schluß aus Nr. 4.)

Das vierte Kapitel ist der Beschreibung der elektrischen Stellwerksanlage des Bahnhofs Antwerpen gewidmet. Der Raum verbietet es, dem Verfasser auf dieses Gebiet zu folgen, und können hier nur einzelne Punkte herausgegriffen werden.

Hätte man ein mechanisches Stellwerk nach dem System Saxby gebaut, so wäre ein Hauptstellwerk mit 180 und ein Endstellwerk mit 24 Hebeln erforderlich geworden. Das erstere hätte eine Länge von 25 m erhalten, während das elektrische nur 14,70 m lang ist und nur 85 Hebel enthält. Auch hätte man die Bahnhofseinfahrt umbauen müssen, um einen geeigneten Platz für das mechanische Stellwerk zu gewinnen.

Es stehen in Antwerpen zwei elektrische Stromquellen zur Verfügung. Die eine mit 330 Volt Spannung konnte aber nicht unmittelbar an die Motoren angeschlossen werden, da eine so hohe Spannung gewisse Nachteile mit sich bringt. Es war aber auch unmöglich, die andere, die nur 110 Volt hat, zu verwenden, weil diese Leitung zwei isolierte Pole hat; denn die elektrische Anlage von Stellwerken erfordert notwendigerweise einen Erdpol wegen des Vorhandenseins der isolierten Schienen, deren Isolierung aber nicht vollständig ist (120 bis 20 Ohm).

Außerdem besteht noch ein wesentlicher Vorteil in der Verbindung mit der Erde, nämlich der, daß Isolationsfehler eines Kabels sich bemerkbar machen. Wenn ein Pol der Batterie und ein Ende der Umwicklung des Kontrollelektromagneten an der Erde liegen, und wenn eines der Kabel eine Ableitung nach der Erde hat, kann der Kontrollstrom nicht auftreten. Auch läßt die Verbindung mit der Erde jede Zwischenberührung der Drähte erkennen.

Es sind drei Akkumulatorenbatterien aufgestellt, die für drei Tage genügen, ohne geladen zu werden. Die erste von 110 Volt (120 Volt in dem Batterieraum) hat eine Leistungsfähigkeit von 60 Amperestunden, die zweite von 25 Volt (30 Volt im Batterieraum) liefert den Kontrollstrom und hat eine Ergiebigkeit von 120 Amperestunden, endlich eine dritte von drei Elementen liefert den Strom für die isolierten Schienen. Die beiden ersten Batterien sind aus je 60 Elementen zusammengesetzt und werden alle Tage etwa drei Stunden lang mittels einer Dynamomaschine mit kontinuierlichem Strom (5 PS bei voller Ladung) geladen, welche einen Strom von 27 bis 20 Amp. unter einer Spannung von 100 bis 165 Volt abgibt und 1750 Umdrehungen in der Minute macht. Diese Maschine wird mittels einer isolierten, beweglichen Kupplung durch einen Motor von 6 PS, welcher den Strom von 330 Volt aus den Zentralelektrizitätswerken erhält, in Betrieb gesetzt. Die kleine Batterie ist an den 25 Volt-Strom angeschlossen und wird im Verhältnis ihrer Entladung geladen.

Sowohl für die 120 Volt-, als auch für die 25 Volt-Leitung ist eine Reserveleitung vorhanden. Diese werden abwechselnd einen um den anderen Tag benutzt. Die Aus- bezw. Einschaltung der Leitungen erfolgt mittels eines unter Glas befindlichen Umschalters. Durch einen ebenfalls unter Glas im Stellwerk angebrachten Unterbrecher kann in Notfällen die Einrichtung des Apparates von der Stromzuführung abgeschnitten werden.

Wenn trotz aller Vorsichtsmaßregeln Fehler im Stromlauf vorkommen, stehen Kurbeln zur Verfügung, welche unter Verschluß im Stellwerk aufbewahrt werden, mittels welcher die Weichen mit der Hand umgelegt werden können. Wenn der Speisestrom von 120 Volt durch das Schmelzen der Bleisicherung abgeschnitten wird, ertönt im Stellwerk und im Batterieraum eine Klingel. Für den Kontrollstrom von 25 Volt ist eine solche Anordnung nicht erforderlich, weil bei einer Stromunterbrechung alle Kontrollscheiben gleichzeitig schwarz werden, was der Aufmerksamkeit der Signalwärter nicht entgehen kann. Über den Verbrauch an Elektrizität werden folgende Angaben gemacht:

Die Dauer der Umlegung einer einfachen Weiche beträgt $1\frac{1}{2}$—2 Sekunden. Man versteht darunter die Zeit, welche zwischen dem Umlegen des Hebels und dem Wiedererscheinen der weißen Kontrollscheibe verstreicht. Für eine doppelte Kreuzungsweiche ist diese Dauer etwas größer.

Zum Umlegen einer gewöhnlichen Weiche wird im Mittel eine Stromstärke von 3 Amp. gebraucht, und zwar ganz im Anfang der Ingangsetzung während einer sehr kurzen Zeit 9 Amp., dann während einer halben Sekunde 3,95 Amp. und während des Restes der Bewegung 2,85 Amp. (für die Weichen mit Hakenschloß verkleinern sich diese Zahlen auf 3,75 und 2,35 Amp.). Die Potentialdifferenz beträgt im allgemeinen infolge einer leichten Überspannung der Batterie 120 Volt an den Klemmschrauben der Weichenfelder. Für die Kreuzungsweichen sind die Ziffern etwas höher. Beim Ingangsetzen der Signalmotoren beträgt die Stromstärke 3,75 Amp. und steigt bis 4,65 Amp. für die Fahrstellung des Signals. Sie fällt auf 2 Amp., sobald der Motor bei der Zurücklegung des Hebels in die Grundstellung leer läuft, nachdem der Arm unmittelbar nach dem Auftreten des Kuppelstroms auf Fahrt gezogen worden ist. Die Spannung des Kontrollstroms beträgt 23 Volt an den Klemmen der Felder und 31 Volt am Schaltbrett des Batterieraums. Der Kuppelstrom schwankt zwischen 0,2 und 0,3 Amp., der Kontrollstrom beträgt 0,062 Amp. Die Spannung des Stromkreises der isolierten Schienen beträgt an den Klemmen des Stellapparats 7,5 Volt. Die Batterie ist in dem Stellwerksturm untergebracht. Der dauernde Stromverlust für alle isolierten Schienen des Bahnhofs Antwerpen zusammen schwankt zwischen 1,5 und 2,5 Amp. Bei der Durchfahrt des Zuges beträgt die Stromstärke der isolierten Schiene 1 Amp., bei einer Spannung von 23 Volt gemessen. Der gesamte Strom, der regelmäßig durch die Kontrollbatterie ab-

gegeben wird, beträgt 8 Amp., was an den Klemmen des Zentralapparats eine Abgabe von 184 Watt ausmacht. Diese Zahl ergibt sich wie folgt:

Kontrollstrom = 0,062 Amp. × 23 Volt × 58 App. = 79,856 Watt
Relaisstrom = 2 „ × 23 „ = 46,000 „

Der Rest von 58,144 Watt wird aufgebraucht durch das Befahren der isolierten Schienen und die Kuppelströme.

Der Elektrizitätsverbrauch für die Bedienung der Apparate beträgt täglich nur 2150 Wattstunden, gemessen an den Klemmen des Stellapparats. Dort beträgt also der Verbrauch:

2150 Wattstunden für die Bedienung der Apparate
184 × 24 = 4416 Wattstunden für die Kontrolle und isol. Schienen
6566 Wattstunden im ganzen.

Anderseits beträgt der Elektrizitätsverbrauch nach der täglichen Messung in dem Elektrizitätswerk zu Berchem 15 300 Wattstunden. Der Nutzwert beträgt also $\frac{6566}{15\,300} = 0{,}43$.

Der Verfasser gibt alsdann eine vergleichende Übersicht der entstandenen Kosten des elektrischen Stellwerks gegenüber einem mechanischen und kommt zu dem Schlusse, daß die Errichtung des ersteren, ganz abgesehen von allen sonstigen Vorteilen in bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Betriebs, noch eine Kapitalersparnis in Höhe von 49 000 Fr. ergeben habe. Eine Prüfung der Berechnungen zeigt, daß sie keineswegs zu gunsten des elektrischen Stellwerks aufgestellt sind. Bei dieser Gelegenheit wird noch bemerkt, daß der tägliche Aufwand an Elektrizität = 15,3 Kilowattstunden im Vergleich mit dem Aufwand für elektrische Beleuchtung sehr gering ist und dem Verbrauch von etwa zwölf 16 kerzigen Lampen entspricht.

Die seit der Inbetriebnahme der Anlage im September 1903 bis April 1904 aufgetretenen Störungen waren nur sehr geringfügig und beruhten zum Teil darauf, daß das Personal noch nicht genügend mit den Apparaten vertraut war, auch pflegen bei jeder Neueinrichtung von mechanischen oder elektrischen Anlagen im Anfang einige Schwierigkeiten aufzutreten, aber keine einzige Störung hat die Benutzung verhindert. Die Beseitigung erfolgte durch den Mechaniker. Nach späteren Angaben des Verfassers sind die Störungen fast völlig verschwunden; so habe sich in den Monaten April bis Juni 1904 nur ein einziger, sofort wieder behobener Fehler gezeigt.

Die Verständigung zwischen dem Stellwerk und dem Bahnhofspersonal erfolgt durch lautsprechende Fernsprecher, die im Stellwerk, in den Dienstzimmern der Stationsassistenten, am Kopf jedes Bahnsteigs und in dem Gleisbündel des Rangierbahnhofs aufgestellt sind. Die im Freien aufgestellten Fernsprecher sind luftdicht verschlossen.

Die Signale werden in Antwerpen elektrisch beleuchtet. Die ersten Versuche einer derartigen Beleuchtung wurden bereits vor 15 Jahren angestellt. Damals hatte aber die Herstellung der Glühlampen noch nicht den Grad der Vollkommenheit erreicht, wie jetzt, und man befürchtete zu sehr das unvermutete Erlöschen, um die Sicherheit des Betriebes von einer so zerbrechlichen Vorrichtung abhängig zu machen. Man stellte daher bei den ersten Versuchen, die in Frankreich angestellt wurden, neben jeder Betriebslampe eine Reservelampe auf, deren Einschaltung selbsttätig durch einen Elektromagneten erfolgte. Auch auf den belgischen Staatsbahnen hat man ähnliche Versuche angestellt. Dem Betriebsoberingenieur Lhoest ist es gelungen, mehrere Lampen an denselben Stromkreis anzuschließen, wodurch erhebliche Ersparnisse in der Anlage der Kabel erzielt worden sind.

Auf der französischen Nordbahn hat man die Versuche mit Lampen mit selbsttätiger Auswechslung mit Erfolg fortgesetzt und hat heute der elektrischen Beleuchtung der Signale eine ziemlich beträchtliche Ausdehnung gegeben. Sie ist auf zehn Bahnhöfen, wo eine elektrische Beleuchtungsanlage vorhanden ist, allgemein durchgeführt, besonders in Paris und Amiens. Man wendet dort einfach Lampen von 10 Kerzen Lichtstärke an, welche für eine Dauer von 1400 Brennstunden hergestellt sind, die man jedoch schon nach 700 Brennstunden auswechselt. Zu jeder Lampe gehört im Stellwerk eine Klappe als Achtungssignal. Das Auslöschen einer Lampe kommt im Betriebe seltener vor, als das einer Petroleumlampe oder eines Gasbrenners bei einem Windstoß.

Um eine möglichst große Sicherheit zu erzielen, wendet man in Antwerpen besondere Lampen an, welche eine Leuchtkraft von 50 Kerzen bei einer Potentialdifferenz von 100 Volt entwickeln können. Man setzt sie aber nur einer solchen von 83 Volt aus, wobei sie mit einer Lichtstärke von $16\frac{1}{2}$ Kerzen leuchten. Obgleich diese Lampen eine Brenndauer von 1800 Stunden haben, werden sie schon nach 500 Brennstunden ausgewechselt und dann noch während 500 Brennstunden zur Beleuchtung der Rangiersignale verwendet. Man hat auch Versuche mit doppelten Fäden angestellt. Derartige Lampen brennen zwar ein wenig rot, aber dies kann nur vorteilhaft sein, vorausgesetzt, daß man entsprechend gefärbte Gläser wählt. Jede Glühlampe kann leicht durch eine Petroleumlampe ersetzt werden. Das Brennen der Glühlampen wird im Stellwerk durch Nachahmerlampen von sehr schwachem Stromverbrauch, welche auf einer Tafel im Stellwerk angebracht sind, festgestellt. Diese Nachahmer sind für eine Spannung von 14 Volt und eine Lichtstärke von 12 Kerzen hergestellt und brennen bei 10 Volt mit einer solchen von nur $1\frac{1}{2}$ Kerzen. Ihre Dauer ist gleichsam unbegrenzt. In Zukunft sollen bei den belgischen Staatsbahnen an Stelle dieser Lampen Kontrollklappen mit Wecker verwandt werden. Der Stromverbrauch beträgt 1,21 Amp. im Lampenstromkreis, was einem Verbrauch von $6^1/_4$ Watt für die Kerze der Signallampen entspricht. Die Kontrollampen verbrauchen hierbei 7,6 Watt. Dieser verhältnismäßig hohe Verbrauch hat den Zweck, die unbedingte Sicherheit der Beleuchtung, wie auch die Beständigkeit der Intensität des Lichtes während der ganzen Dauer der Lampen zu erzielen Außerdem haben sie durch die Erschütterung beim Bewegen der Signalarme auffallend zu leiden, so daß unter diesen Umständen Lampen mit einem Stromverbrauch von $3\frac{1}{2}$ Watt für die Kerze sehr zerbrechlich sein würden.

Die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung der Signale hat rund 9900 Fr. gekostet, und zwar betragen die Kosten für die Abänderung von 36 Petroleumlampen rund 426 Fr., für die Herstellung von 20 neuen Lampen 1000 Fr., für die Kontrolltafel 600 Fr. und für die Kabel, welche mit denjenigen für die elektrische Bedienung des Stellwerks vereinigt sind, 7880 Fr.

Für die Unterhaltung ist ein besonderer Vorarbeiter angestellt, welcher des Nachts durch einen Hilfsbediensteten vertreten wird.

Schlußbetrachtungen.

Das neue Stellwerk hat nicht allein keine Mehrkosten verursacht, sondern es ist im Gegenteil infolge Verminderung des Personals eine jährliche Ersparnis erzielt worden. Aber dies ist nicht der einzige Vorteil. Abgesehen von der größeren Sicherheit gegenüber einem mechanischen Stellwerk sind folgende Fortschritte zu verzeichnen:

1. Mehrere Weichen und Signale können durch einen einzigen Hebel bedient werden, wodurch die Abmessungen des Stellapparates eingeschränkt werden können. 2. Die Weichen und Signale können auf jede Entfernung bedient werden. 3. Man kann die elektrischen Stellwerke leichter als die mechanischen an einer für die gute Übersicht der Weichen und Signale günstigen Stelle aufstellen. 4. Das Personal kann eingeschränkt werden, während eine bessere Bedienung erzielt wird. 5. Die Verschlüsse, welche bei den mechanischen Stellwerken nur zwischen den Hebeln bestehen, sind durch tatsächliche Verschlüsse der Weichen und Signale selbst ersetzt. 6. Die Einrichtung gestattet das selbsttätige „auf Halt fallen" der Signale hinter den Zügen. 7. Die Züge geben selbst die Signale der Fahrstraße frei, welche sie durchfahren. 8. Die Weichen können nicht unter den Luxuswagen umgelegt werden, deren Achsen den Größtabstand von 10,40 m haben, während die Einrichtungen der Saxbyschen Stellwerke

nur Hubschienen von 6 m Länge besitzen. 9. Sobald eine Achse eine Weiche besetzt, macht sich dies im Stellwerk bemerkbar, ohne daß der Weichensteller die Gleise zu prüfen braucht, was besonders bei Nebel und Schneewetter wertvoll ist. 10. Kein Signal kann die Fahrt gestatten, wenn eine einzige der in Frage kommenden Weichen klafft und wenn nicht zuerst der Arm des Schluß- (Weg-) Signals auf Fahrt gestellt ist. 11. Wenn eine Weiche zufällig bei einer Rangierbewegung aufgeschnitten wird, entsteht daraus kein gewaltsames Zerbrechen des Apparates und infolgedessen, genau betrachtet, keine Außerbetriebsetzung, daher bleibt die vollkommenste Sicherheit gewährleistet. Das in Frage kommende Signal fällt selbsttätig auf Halt und die Störung wird unmittelbar im Stellwerk entdeckt und beseitigt. 12. Es ist leicht, die Weichen, wenn nötig, mit einer Handkurbel umzustellen. 13. Der Betrieb ist ein viel rascherer, als bei einer mechanischen Anlage und selbst als bei einer Einrichtung mit Kraftübertragung, bei welcher die Umlegung in zwei Absätzen stattfindet, und bei welcher man für jede bei dem Fahrweg in Frage kommende Weiche die Rückkehr des Kontrollstromes abwarten muß. Durch einen geübten Weichensteller kann eine Fahrstraße, die die Bedienung von 15 Hebeln und zwar eines Richtungshebels, zweier Signal- und 12 Weichenhebel erfordert, zur Durchfahrt eines Zuges in weniger als 15 Sekunden hergerichtet werden. 14. Das Personal, welches keine körperlichen Kräfte aufzuwenden braucht, behält seine ganze Spannkraft des Geistes. Die Auswahl der Beamten ist ebenfalls leichter. 15. Der Verbrauch an Strom ist außerordentlich gering. 16. Der Betrieb geht still vor sich, die Leute brauchen sich nicht heiser zu schreien behufs Verständigung mit den in den Gleisen tätigen Rangierern, wodurch sie rasch geschwächt würden. 17. Die Verbindungen zwischen dem Stellwerk und den Umstellapparaten sind versteckt angebracht und der Einwirkung der Beamten entzogen. 18. Diese Verbindungen sind nicht durch die Wärmeschwankungen beeinflußt und erfordern keine Regelung. 19. Der Bahnhof ist frei von allen Leitungen. 20. Bei Gleisumbauten können die Weichen ins Stellwerk einbezogen bleiben, selbst bei einer vorübergehenden Anlage, ohne daß man gezwungen ist, mit den Sicherheitsverschlüssen zu wechseln. Es genügt hierzu die Anwendung von Luftleitungen. 21. Jede Störung in der Anlage, selbst eine Berührung der Drähte, wird im Stellwerk entdeckt. Es kann daraus niemals ein Unfall entstehen, höchstens eine Zugverspätung.

Der Verfasser schließt seine interessanten Betrachtungen mit der Erklärung, daß angesichts so zahlreicher Vorteile selbst eine Vermehrung der Kosten anstatt einer Ersparnis in Antwerpen vollständig gerechtfertigt gewesen wäre; er spricht die Überzeugung aus, daß die Verwaltung nicht gezögert haben würde, diese Kosten zu übernehmen, nachdem dort kostspielige Arbeiten ausgeführt worden sind, die einzig und allein durch einen ästhetischen Zweck gerechtfertigt werden.

Die Stellung der deutschen Eisenbahnverwaltungen zu § 316[2] des Reichsstrafgesetzbuches.

Die in Stuttgart erscheinende Deutsche Eisenbahnbeamten-Zeitung bringt in ihrer Nr. 49 des vorigen Jahrgangs unter obiger Überschrift einen längeren Aufsatz, der über die Zahl und den Erfolg der von den Eisenbahnverwaltungen bei der Staatsanwaltschaft erstatteten Anzeigen über Betriebsunfälle bemerkenswerte Angaben enthält. Danach wurden in den fünf Jahren von 1898 bis 1902 der Staatsanwaltschaft zur Anzeige gebracht von den vorgekommenen Betriebsunfällen bei der oldenburgischen Staatsbahn 68 % und hiervon durch Verurteilung erledigt 6 %, bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft 62,8 % und hiervon durch Verurteilung erledigt 4,1 %, bei den sächsischen Staatsbahnen 2,9 % und hiervon durch Verurteilung erledigt 1,2 %. Wir führen nun auf Grund der Tabelle 28 der amtlichen deutschen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903 die betreffenden Zahlen hier auf. Es betrug die Zahl der vorgekommenen Unfälle auf den oldenburgischen Bahnen 14, bei der Staatsanwaltschaft wurden angezeigt 6 Fälle, Verurteilung erfolgte in keinem Falle. Auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen betrug im gleichen Jahre die Zahl der vorgekommenen Unfälle 1917, davon wurden der Staatsanwaltschaft angezeigt 1147, eine Verurteilung erfolgte in 76 Fällen. Dagegen wurden von den auf den sächsischen Staatsbahnen im Jahre 1902 vorgekommenen 200 Unfällen nur 6 der Staatsanwaltschaft zur Untersuchung angezeigt, die in 3 Fällen mit einer Verurteilung endigte.

Wir werden nun versuchen, den Ursachen des großen Unterschieds, welcher in dieser Beziehung zwischen den gedachten Staaten besteht, nachzugehen. Der § 4 der in Sachsen seit dem 1. Januar 1899 gültigen Vorschriften über das Unfallmeldewesen lautet: „Von allen im Eisenbahnbetriebe sich ereignenden Unfällen, bei welchen Personen getötet oder verletzt sind oder bei denen die Gefährdung eines Eisenbahntransportes durch Böswilligkeit in Frage kommt, ist sogleich nach dem Bekanntwerden durch den Vorstand der betreffenden oder der nächstgelegenen Station der zuständigen Polizeibehörde — in Österreich auch dem zuständigen Gerichte — Anzeige zu erstatten. Etwaige Anzeige an die Staatsanwaltschaft bleibt für inländische Fälle der Generaldirektion vorbehalten.“ Dagegen besagt der für die preußisch-hessischen Staatsbahnen in dieser Beziehung maßgebende Ministerialerlaß vom 20. September 1899 — IV D 7014 — folgendes: Es ist an der Verpflichtung der Behörden, die zu ihrer amtlichen Kenntnis gelangenden, in den Strafgesetzen bedrohten Handlungen zur strafrechtlichen Verfolgung anzuzeigen, grundsätzlich festgehalten worden. Während aber bis dahin alle Unfälle, bei denen die Ingefahrsetzung eines Eisenbahntransports durch Verschulden einer Person in Frage kam, durch die Stationen zur Anzeige zu bringen waren, sollen forthin durch die Stationen nur die schwersten Fälle angezeigt werden; im übrigen aber sollen die Königlichen Eisenbahndirektionen den Sachverhalt vorab eingehend prüfen und — abgesehen von den Aufsehen erregenden und einigen besonderen Fällen — die Anzeige nur dann erstatten, wenn nach ihrem pflichtmäßigen Ermessen eine strafgerichtliche Verurteilung mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. — Nach gleichen — oder doch ganz ähnlichen — Gesichtspunkten wird wohl auch in Oldenburg verfahren. Es kommen also im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen und in Oldenburg auch solche Betriebsunfälle bei der Staatsanwaltschaft zur Anzeige, bei denen es sich lediglich um einen fahrlässig verschuldeten Sachschaden handelt, während in Sachsen Sachbeschädigungen anscheinend nur dann der Staatsanwaltschaft angezeigt werden, wenn bei ihnen Böswilligkeit in Frage kommt.

Gewiß würde es bei der großen Verschiedenheit der Behandlung dieser Angelegenheiten wünschenswert sein, wenn die Verwaltungen auf die Einführung einheitlicher Vorschriften hierüber Bedacht nehmen wollten. Was aber in der obigen Übersicht vielleicht noch mehr auffällt, als der Unterschied in der Anzahl der Anzeigen, ist der so überaus geringe Prozentsatz, welchen die Zahl der erfolgten Verurteilungen zu den in Preußen und Oldenburg erstatteten Strafanzeigen bildet. — Zur Vermeidung einer Überlastung der Gerichte mit Untersuchungen, die schließlich doch nur mit der Einstellung des Verfahrens oder einer Freisprechung der Angeklagten endigen, könnte, wie man denken sollte, kein Mittel geeigneter sein, als die oben mitgeteilte Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß strafgerichtliche Anzeige nur in den Fällen erfolgen soll, in denen eine Verurteilung mit Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Um so schwerer ist der erörterte Gegensatz zwischen der Zahl der zur Anzeige gelangten Fälle und der Zahl der Verurteilungen zu erklären.

Die Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter der badischen Staatsbahnverwaltung.

Im Jahresbericht der badischen Staatsbahnen für 1903 finden sich erstmals die Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter — einschließlich der zur Durchführung der reichsgesetzlichen Kranken-, Invaliditäts-, Alters- und Unfallversicherung getroffenen Einrichtungen — in einem besonderen Abschnitt zusammengestellt.

Die am 1. Dezember 1884 ins Leben getretene Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Betriebskrankenkasse gewährt den Mitgliedern und ihren Angehörigen in Krankheitsfällen freie ärztliche Hilfe, Arznei und sonstige Heilmittel und Krankengeld, ferner bei Todesfällen ein Sterbegeld nach den näheren Bestimmungen des Statuts. Die Mitglieder sind in sieben Lohnklassen eingeteilt. Die Beiträge betragen 4 % des durchschnittlichen Diensteinkommens; für die versicherungspflichtigen Mitglieder zahlt die Eisenbahnverwaltung $^1/_3$ des Betrages. Die Beiträge werden nach Wochen berechnet und vom Lohn einbehalten. Die Kassenleistungen gehen durchweg über das gesetzliche Mindestmaß hinaus und erreichen vielfach die zulässige Höchstgrenze. So ist die Dauer der Krankenunterstützung auf ein Jahr festgesetzt. Das Krankengeld wird schon vom Tage des Eintritts der Erwerbsunfähigkeit sowie für Sonn- und Feiertage gewährt; es beträgt $^3/_4$ des durchschnittlichen Tagesverdienstes. Neben freier Kur und Verpflegung in einem Krankenhaus wird Mitgliedern mit unterstützungsberechtigten Familienangehörigen ein Krankengeld von $^3/_8$ und Mitgliedern ohne solche Angehörige von $^3/_{16}$ des Tagesverdienstes bewilligt. Die Kassenleistungen sind auch auf die Familienangehörigen der Mitglieder ausgedehnt. Diesen werden auf ein Jahr freie ärztliche Behandlung, freie Arznei und sonstige Heilmittel gewährt; bei Unterbringung im Krankenhaus wird die Hälfte der Kur- und Verpflegungskosten von der Kasse übernommen, ferner werden die Kosten für Operationen oder spezialärztliche Leistungen ganz von der Kasse bestritten. Weiblichen Kassenmitgliedern wird freie ärztliche Geburtshilfe und den Ehefrauen der Kassenmitglieder eine Beihilfe bis zu 10 *M.* zu den Kosten für ärztliche Geburtshilfe gewährt. Das Sterbegeld für Kassenmitglieder ist auf den 40 fachen Betrag des Tagesverdienstes festgesetzt. Am Ende des Berichtsjahres betrug der Mitgliederstand 17 545 (gegen 18 024 im Vorjahre) und das Gesamtvermögen 939 117 *M.* (gegen 918 866 *M.* im Vorjahre), gegen das Vorjahr mehr 20 251 *M.* Der verwaltungsseitige Beitrag betrug im Berichtsjahre 230 549 *M.*

Die Arbeiterpensionskasse für die badischen Staatsbahnen und Salinen wurde am 1. Januar 1891 eingerichtet. Sie besteht aus zwei selbständigen Abteilungen. Die Kassenabteilung A ist vom Bundesrat als besondere Kasseneinrichtung im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes anerkannt. Ihre Leistungen bestehen in der Gewährung von Invaliden- und Altersrenten nach den Bestimmungen des Invalidenversicherungsgesetzes. Ebenso entsprechen die Beiträge der Mitglieder und des Arbeitgebers den Vorschriften dieses Gesetzes. Der Kassenabteilung B gehören die bei der Abteilung A versicherungspflichtigen männlichen Personen an, sobald sie ein Jahr im Dienst sind und der aktiven Militärdienstpflicht genügt haben. Weibliche Mitglieder der Abteilung A sind zur Teilnahme an der Abteilung B berechtigt. Diese Abteilung gewährt den Mitgliedern Zuschüsse zu den Invaliden- und Altersrenten, ferner Witwen-, Waisen- und Sterbegelder. Zur Bemessung der Beiträge und Kassenleistungen der Abteilung B sind fünf Lohnklassen gebildet. Die Wochenbeiträge steigen in den fünf Lohnklassen für männliche Mitglieder von 28 bis 76 *₰*, für weibliche von 10 bis 28 *₰*. Die Hälfte der Beiträge wird von der arbeitgebenden Verwaltung getragen. Die Kassenleistungen beginnen nach fünfjähriger Mitgliedschaft. Die Zusatzrente beträgt in den fünf Lohnklassen bei fünf- bis zehnjähriger Mitgliedschaft (Mindestsatz) 51 bis 142,20 *M.*, bei 35 jähriger Mitgliedschaft (Höchstsatz) 136,20 bis 380,40 *M.* Das Witwengeld bemißt sich nach den gleichen Grundsätzen und dem gleichen Tarif wie die Zusatzrente. Das Waisengeld wird gewährt bis zur Vollendung des 15. Lebensjahres; es beträgt für eine Halbwaise $^1/_5$, für eine Doppelwaise die Hälfte des Witwengeldes. Abfindungen im dreifachen Betrage des Witwengeldes oder der Zusatzrente werden bewilligt an Witwen bei der Wiederverheiratung und an Zusatzrentenempfänger nichtdeutscher Staatsangehörigkeit, wenn sie ihren Wohnsitz in Deutschland aufgeben. Das Sterbegeld beträgt das 30 fache des durchschnittlichen Tagesverdienstes, mindestens 75 *M.* Es wird gewährt beim Tode des Empfängers einer Zusatz- oder Altersrente und beim Tode der Ehefrau eines solchen Empfängers. Neben den Beiträgen und den Einkünften des eigenen Vermögens fließen der Kassenabteilung B regelmäßig zu: die freien Vermögenserträgnisse der vormaligen Unterstützungskasse für niedere Eisenbahnbedienstete, die freien Erträgnisse der Sustentationskassen der beiden badischen Salinen, Erübrigungen an den budgetmäßigen Mitteln zur Unterstützung von Arbeitern und die Verwaltungskosten der Kassenabteilung A. Diese Verwaltungskosten werden von der Kassenabteilung A der Eisenbahnverwaltung ersetzt und von dieser der Abteilung B zugewendet. Im Berichtsjahre sind der Kasse aus Zuwendungen der vorbezeichneten Art im ganzen 29 226 *M.* zugeflossen. Die Eisenbahnverwaltung hat ferner einen außerordentlichen Zuschuß von 50 000 *M.* geleistet. Die von der Abteilung B zur Wahrnehmung der Geschäfte benötigten Arbeitskräfte, Arbeitsräume, Drucksachen usw. werden von den arbeitgebenden Verwaltungen kostenfrei gestellt. Am Schlusse des Berichtsjahres betrug bei der Kassenabteilung A der Mitgliederstand 17 273 (gegen 17 743 im Vorjahre) und das Gesamtvermögen 1 910 620 *M.* (gegen das Vorjahr mehr 138 516 *M.*), bei der Abteilung B der Mitgliederstand 13 522 (gegen das Vorjahr 12 359) und das Gesamtvermögen 3 244 386 *M.* (gegen das Vorjahr mehr 532 823 *M.*).

Die Zahl der gegen Unfall versicherten Bediensteten und Arbeiter belief sich im Berichtsjahre durchschnittlich auf 17 618 (gegen 18 123 im Vorjahre). In dieser Zahl sind die bei den Eisenbahnneubauten von Bauunternehmern angenommenen Arbeiter nicht mitenthalten. Auf je 1000 versicherte Personen betrug die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle im Jahre 1903: 6,244. Von den 110 im Berichtsjahre entschädigten Unfällen verursachten 41 eine vorübergehende Erwerbsunfähigkeit, 46 eine dauernde teilweise Erwerbsunfähigkeit, 1 eine dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit und 22 den Tod. An Durchschnittsbeträgen der Jahresrenten ergaben sich nach der Gesamtzahl der Verletzten und der Witwen und Waisen Getöteter sowie nach dem Gesamtbetrag der Renten: für die Verletzten 240 *M.*, für die Witwen 175 *M.* und für die Waisen 129 *M.* Der Gesamtaufwand der Verwaltung im Berichtsjahre betrug für Renten, Kosten des Heilverfahrens und Sterbegelder 223 193 *M.*, an Verwaltungskosten 2804 *M.*, insgesamt 225 997 *M.*, d. i. gegen das Vorjahr mehr 18 854 *M.*

Über den Spar- und Vorschußverein der badischen Eisenbahnbeamten ist in Nr. 27 Jahrg. 1902 d. Ztg. berichtet worden. Am Ende des Berichtsjahres betrug der Mitgliederstand 2925 (gegen das Vorjahr mehr 126), der Gesamtbetrag der monatlichen Spareinlagen 19 240 *M.* (gegen das Vorjahr mehr 2394 *M.*) und das Gesamtguthaben der Mitglieder 942 943 *M.* (gegen das Vorjahr mehr 118 407 *M.*). An Vorschüssen wurden im Jahre 1903 bewilligt in 866 Fällen 119 353 *M.* und zurückbezahlt in 671 Fällen 104 240 *M.* Von dem 10 450 *M.* betragenden Geschäftsgewinn wurden im ganzen 9765 *M.* unter die Mitglieder nach Verhältnis ihres Zinsguthabens verteilt.

Unter dem Namen „Sterbekasseverein des Dienstpersonals der Verkehrsanstalten" besteht ein Verein von Beamten und Bediensteten mit dem Zwecke, den Hinterbliebenen der Mitglieder für den Fall des Ablebens der letzteren die sofortige Auszahlung einer bestimmten Summe zu sichern. Der Verein ist aus der im Jahre 1855 erfolgten Verschmelzug des im Jahre 1851 gegründeten Unterstützungsvereins des Dienstpersonals der Verkehrsanstalten und des Unterstützungsvereins des Bahnaufsichtspersonals entstanden. Im Jahre 1876 wurde er mit Hilfe der Eisenbahnverwaltung auf den Grundsätzen der Lebensversicherung umgestaltet; er ist als kleinerer Verein im Sinne des § 53 des Reichsgesetzes vom 12. Mai 1901 betreffend die privaten Versicherungsunternehmungen anerkannt. In den Verein können bis zum vollendeten 45. Lebensjahre aufgenommen werden alle Beamte, Bedienstete und Arbeiter der badischen Staatsbahnverwaltung und der Main-Neckarbahn, letztere soweit sie auf badischem Gebiet stationiert sind. Die Mitgliederbeiträge sind unter Zugrundlegung der bei den Lebensversicherungsanstalten üblichen Sätze berechnet. Das volle Sterbegeld beträgt 1500 *M.* Die Eisenbahnverwaltung unterstützt den Verein seit 1876 durch Gewährung fortlaufender Zuschüsse zu den Beiträgen derjenigen Mitglieder, welche schon vor dem 1. April 1876 dem Verein angehört haben und an diesem Zeitpunkt das 45. Lebensjahr bereits zurückgelegt hatten. Im Berichtsjahre betrugen diese Zuschüsse noch 1271 *M.* Die Gesamtzuschüsse der Eisenbahnverwaltung von 1876 bis mit 1903 belaufen sich mit Zinsen auf 382 330 *M.* Die Verwaltung vermittelt ferner die Erhebung der Beiträge der Mitglieder, die ihr Diensteinkommen aus der Eisenbahnkasse beziehen — mit Ausnahme der Arbeiter — und läßt die Prüfung der Vereinsrechnungen usw. durch ihre Beamten besorgen. Am Schluß des Berichtsjahres betrug der Mitgliederstand 3695 (gegen das Vorjahr mehr 90) und das Gesamtvermögen 1 686 833 *M.* (gegen das Vorjahr mehr 47 668 *M.*); nach Abzug des Deckungskapitals und einer Risikoreserve in Höhe von 8 % des Deckungskapitals verbleibt noch ein verfügbarer Vermögensüberschuß von 30 256 *M.* Im Jahre 1903 starben 71 Mitglieder mit einem Durchschnittsalter von 62,1 Jahren; Sterbegelder wurden bewilligt im Gesamtbetrag von 116 940 *M.*

Bei guter Leistung und befriedigender Führung erhalten die ständigen Arbeiter der Verwaltung nach 20 jähriger Dienstzeit sowie nach je 10 weiteren Dienstjahren eine einmalige Belohnung von je 50 *M.* Im Berichtsjahre erhielten diese Belohnung für eine Dienstzeit von mindestens 20 Jahren 195, von mindestens 30 Jahren 79 und von mindestens 40 Jahren 1, zusammen 275 Arbeiter. Der Gesamtaufwand betrug 13 750 *M.*

Aus den der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung stehenden budgetmäßigen Mitteln können Unterstützungen bewilligt werden den im Dienst stehenden Beamten (bis mit Gehaltsklasse E), Bediensteten und Arbeitern, den aus dem Dienst geschiedenen nichtetatmäßigen Beamten, Bediensteten und Arbeitern und Hinterbliebenen der letztbezeichneten drei Kategorien. Geeignetenfalls kann die Unterstützung auch in der Form der Übernahme von Kur- und Verpflegungskosten in Bädern und Heilanstalten gewährt werden. Im Berichtsjahre wurden bewilligt:

an etatmäßige Beamte

einmalige Unterstützungen in 304 Fällen im Betrage von	30 265 M.
ständige (regelmäßig wiederkehrende) Unterstützungen in 5 Fällen im Betrage von	650 „
zusammen für etatmäßige Beamte	30 915 M.

an Bedienstete und Arbeiter

einmalige Unterstützungen in 1277 Fällen im Betrage von	99 135 M.
ständige Unterstützungen in 239 Fällen im Betrage von	43 080 „
zusammen für Bedienstete und Arbeiter	142 215 M.

Im Landesbad zu Baden befanden sich im Berichtsjahre auf Kosten der Verwaltung zur 4 wöchigen Kur 35 Beamte und 3 Ehefrauen von solchen.

Den ständigen Arbeitern, die bei Einberufung zu militärischen Friedensübungen auf Grund des Reichsgesetzes vom 10. Mai 1892 Anspruch auf Angehörigenunterstützung haben, wird, sofern sie nach Ableistung des aktiven Militärdienstes mindestens 1 Jahr bei der Eisenbahnverwaltung beschäftigt waren, zu der reichsgesetzlichen Unterstützung ein Zuschuß in der Höhe gewährt, daß Unterstützung und Zuschuß zusammen dem am Wohnort üblichen Taglohn männlicher Arbeiter gleichkommen. Im Berichtsjahre wurde der Zuschuß 295 Arbeitern gewährt; der Gesamtaufwand betrug 6088 M.

Für Rechnung der Eisenbahnverwaltung sind Bahnärzte vertragsmäßig bestellt. Den Bahnärzten obliegt gegen eine feste Vergütung u. a. die ärztliche Behandlung der mittleren und unteren Beamten im Bureau- und äußeren Dienst (ausgenommen bei der Zentralverwaltung) und ihrer Angehörigen. Im Berichtsjahre waren 115 Bahnärzte angestellt, deren Bezüge sich auf 57 510 M. belaufen. Der Behandlung durch diese Bahnärzte unterliegen 1013 ledige Beamte und 5923 verheiratete (mit Familienangehörigen).

Bahneigene Badeanstalten (Wannenbäder, größtenteils mit Brauseeinrichtung) bestehen bei einer Anzahl von Bahnhöfen und Werkstätten. Auf kleineren Stationen mit einfachen Badeeinrichtungen werden die Bäder dem Personal unentgeltlich abgegeben. Auf größeren Bahnhöfen mit zahlreichem Personal und ausgedehnteren Badeanstalten wird von Beamten und Arbeitern für das Bad eine Gebühr von 10 ₰, von ihren Angehörigen eine Gebühr von 15 ₰ erhoben. Für ein Brausebad (ohne Wanne) in Mannheim werden 5 ₰ berechnet. Bei den fünf größeren Badeanstalten wurden im Berichtsjahre im ganzen 73 264 Bäder abgegeben.

Für Beamte und Arbeiter sind auch im Berichtsjahre neue Wohnungen erstellt worden. Am Schlusse des Jahres waren 2936 bahneigene und 33 angemietete Wohnungen vorhanden. Von diesen waren 2691 als Dienstwohnungen an Beamte überwiesen, 148 als Mietwohnungen an Arbeiter vergeben und 130 an ebenfalls im Arbeiterverhältnis stehende Schrankenwärter als Entschädigung für die Schrankenbedienung überlassen. Die Wohnungsfürsorge wurde ferner dadurch betätigt, daß aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse hypothekarische Darlehen zu mäßigem Zinsfuß gewährt worden sind, und zwar an gemeinnützige Baugenossenschaften, deren Mitglieder zum großen Teil Bedienstete der Verwaltung sind, bis jetzt in vier Fällen 364 100 Mark, an Kassenmitglieder in früheren Jahren in 35 Fällen 105 835 M., im Berichtsjahre in 33 Fällen 116 400 M. Diese Kapitalien belasten im ganzen 84 Wohnhäuser mit durchweg kleineren Wohnungen.

Auf einer Reihe von Stationen sind in den Aufenthalts- und Übernachtungslokalen des Zugpersonals und der Arbeiter sowie in den Bureaus der Beamten, in den Werkstätten, Stellwerks- und Wärterbuden Kocheinrichtungen geschaffen, um dem Personal zu ermöglichen, das von Hause mitgebrachte Essen anzuwärmen und warme Getränke (Kaffee, Tee, Kakao) zu bereiten. Das Brennmaterial wird von der Eisenbahnverwaltung kostenfrei gestellt. Zur Zeit sind auf 170 Stationen im ganzen 230 Koch- und Wärmeöfen, 200 Gas- und Spirituskocher und 7 Dampfkoch- und Wärmeapparate vorhanden. Diese Einrichtungen haben besonders im Berichtsjahre eine erhebliche Vermehrung erfahren.

Im Personen- und im Güterbahnhof Mannheim sowie im Rangierbahnhof Karlsruhe (östliches und westliches Ende) sind große Kantinen eingerichtet. Diese Kantinen werden von den Beamten und Arbeitern unter eigener Leitung geschäftsmäßig betrieben. Die Preise für Kaffee und sonstige alkoholfreie Getränke sind besonders niedrig gehalten, die Abgabe von Branntwein ist ausgeschlossen. Warmes Mittagessen (Suppe, Fleisch, Gemüse und Kartoffeln) wird zum Preis von 30—35 ₰ verabfolgt. Eine ähnliche Kantine, zunächst in wesentlich kleinerem Umfang, besteht im Kehler Hafen, ein ebenfalls vom Personal selbst betriebener Kaffeeausschank im Güterbahnhof Heidelberg. Die Überschüsse der Kantinen werden wieder zu gunsten dieser Unternehmungen bezw. des Personals verwendet. In Karlsruhe wurde aus solchen Mitteln eine Arbeiterbibliothek geschaffen, die über 1300 Bände zählt.

Von der Eisenbahnverwaltung sind im letzten Winter in Mannheim ausgedehnte Versuche mit der unentgeltlichen Abgabe von Kaffee an das Nachtdienstpersonal gemacht worden. In der Hauptwerkstätte in Karlsruhe wird in der heißen Jahreszeit den bei der großen Schmiede beschäftigten Arbeitern Kaffee auf Rechnung der Verwaltung verabreicht.

Mit den Bahnhofwirten sind wegen der Abgabe von Speisen und Getränken, insbesondere von warmem Essen und Kaffee, zu mäßigen Preisen an das Eisenbahnpersonal Vereinbarungen getroffen. Den Beamten und Arbeitern, die außerhalb des Beschäftigungsortes wohnen, wird das Mittagessen frachtfrei mit der Eisenbahn zugeführt. Mit Kochkisten und tragbaren Gaskochern zum Warmhalten von Speisen sind im Berichtsjahre ausgedehnte Versuche unter Beteiligung des Arbeiterpersonals gemacht worden.

Aus den Beständen der Eisenbahnverwaltung werden Beamten und Arbeitern auf Wunsch Ruhrkohlen für den Hausbedarf abgegeben. Die Abgabe erfolgt zum Selbstkostenpreis, wozu noch die Wagenladungsfracht ab Mannheim bis zur Bezugsstation tritt. Die Einzelabgaben sollen bei den unteren Beamten und den Arbeitern nicht unter $^1/_4$ t, im übrigen nicht unter $^1/_2$ t heruntergehen und nur in ganzen oder $^1/_{10}$ Tonnen erfolgen. Die Abgabe geschieht bei den Filialmagazinen oder den Materialniederlagen. Im Jahre 1903 haben 8787 Beamte und Arbeiter insgesamt 9860 t Kohlen auf diese Weise bezogen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Deutsche Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft.** Über die wegen Bildung einer solchen unter den deutschen Regierungen in der Zeit vom 9. bis 11. d. M. in Berlin gepflogenen Verhandlungen bringt die Frankf. Ztg. offenbar aus süddeutscher Quelle folgenden Bericht:

Die Ressortminister von Preußen, Bayern, Württemberg und Baden hielten bekanntlich am 29. September 1904 in Heidelberg eine Konferenz zur Herbeiführung eines engeren Zusammenschlusses der deutschen Staatsbahnen ab und verständigten sich vorbehaltlich der Zustimmung der beteiligten Staatsministerien im Prinzip über die Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft. Nach der darüber in Heidelberg unter den Ministern festgestellten Punktation soll ein einheitlicher deutscher Fuhrpark (der also nicht nur die Güterwagen, sondern auch die Personenwagen und Lokomotiven umfaßt) gebildet, das gesamte Werkstättenwesen der deutschen Staatsbahnen einheitlich verwaltet, auch sollen die Betriebsmaterialien, insbesondere die Kohlen, gemeinsam beschafft werden.

Die Prüfung und Ausgestaltung dieses Planes im einzelnen, wofür schon sehr sorgfältig ausgearbeitete Unterlagen vorhanden sein sollen, ist einer Kommission von Regierungsvertretern übertragen, die am 9. d. M. in Berlin zusammentrat. An dieser Konferenz haben nicht nur die in Heidelberg beteiligt gewesenen Bundesstaaten, sondern außerdem noch Sachsen, Mecklenburg und Oldenburg teilgenommen, so daß erfreulicherweise alle eisenbahnbetreibenden Bundesstaaten vertreten waren. Die Vertreter der einzelnen Staaten waren folgende:

Für Preußen: Ministerialdirektor, Wirklicher Geh. Oberregierungsrat Kirchhoff, die Geh. Oberregierungsräte Hoff und Schmidt, der Geh. Oberfinanzrat Ottendorff und die Geh. Bauräte Breusing und Haas; für die Reichsbahnen: der Geh. Regierungsrat Fritsch; für Bayern: der Regierungsdirektor Weiß, der Generaldirektor Geheimerat v. Lavale sowie die Oberregierungsräte Lindermayer, Dr. Graßmann und Völcker; für Sachsen: Ministerialdirektor Geheimerat Dr. Ritterstädt, Geh. Finanzrat v. Seydewitz, Geh. Baurat Dr. Ulbricht und Finanzrat Schreiner; für Württemberg: Staatsrat v. Balz und Ministerialrat Stierlein; für Baden: Geh. Legationsrat Dr. Kühn und Oberregierungsrat Schulz; für Mecklenburg-Schwerin: Generaldirektor, Geh. Ministerialrat Ehlers und Ministerialrat Freiherr v. Brandenstein; für Oldenburg: Eisenbahndirektor, Oberregierungsrat Graepel und Finanzrat Stein.

Die Verhandlungen nahmen, wie wir erfahren, folgenden Verlauf:

Nachdem die Konferenz im Namen des Staatsministers v. Budde durch dessen Unterstaatssekretär Exzellenz Fleck begrüßt und darauf hingewiesen war, daß den von Württemberg ausgegangenen Anregungen zu einem engeren Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen preußischerseits gern Folge ge-

geben und den daraus hervorgegangenen Einzelverhandlungen ein voller Erfolg zum Heil des deutschen Vaterlandes zu wünschen sei, erwiderte zunächst der bayerische erste Vertreter, Regierungsdirektor **W e i ß**, auf diese Begrüßung, worauf der sächsische erste Vertreter, Ministerialdirektor Dr. **R i t t e r s t ä d t**, erklärte, daß er zunächst dem Danke der sächsischen Regierung dafür Ausdruck gebe, daß die in Heidelberg vertreten gewesenen Regierungen dem Wunsch Sachsens, an den ferneren Beratungen über eine deutsche Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft teilzunehmen, allseitig zugestimmt haben. Auch die sächsische Regierung erachte die in Heidelberg vereinbarte Punktation als eine geeignete Grundlage für weitere Verhandlungen. Die endgültige Entschließung darüber, ob Sachsen der Gemeinschaft beitreten könne, müsse selbstverständlich so lange ausgesetzt bleiben, bis das Gesamtergebnis der weiteren Verhandlungen vorliege.

Hierauf trug der Vorsitzende der Kommission, der preußische Ministerialdirektor **K i r c h h o f f**, das Ergebnis der Heidelberger Ministerkonferenz vor, welches dieser Konferenz als Richtschnur zu dienen habe.

Im Anschluß hieran führte er aus, daß diese Vorkommission, die zum Studium der Gemeinschaftsfragen sich gebildet habe, zunächst von einer einfachen Güterwagengemeinschaft ausgegangen, dabei aber zu der Überzeugung gelangt sei, daß der mit der Einführung eines einheitlichen deutschen Fuhrparks verfolgte Zweck sich nur durch eine Betriebsmittelgemeinschaft voll erreichen lasse. Solle eine Güterwagengemeinschaft ersprießlich wirken, so sei einheitliche Wagendisposition der Grundpfeiler, von dem man ausgehen müsse, einheitliche Beschaffung des Wagenparks sei die natürliche Folge. Mit der Beschaffung sei aber weiter die Unterhaltung so innig verbunden, daß eines ohne das andere nicht durchzuführen sei. Die der Unterhaltung dienenden Werkstätten seien aber mit verschwindenden Ausnahmen für alle Arten von Betriebsmitteln bestimmt. Eine Ausscheidung der Unterhaltungskosten der Güterwagen aus den Gesamtunterhaltungskosten sei nicht durchführbar, weil zahlreiche Ausgaben, die man als Generalkosten zu bezeichnen pflege, sich überhaupt nicht auf die einzelnen Betriebsmittelgattungen verteilen ließen, sodann auch die Aufschreibung der unmittelbar entstehenden Kosten ohne einen gewaltigen Stab von Beamten sich nicht bewirken lasse. Das Ergebnis der Studienkommission, die sämtlichen Betriebsmittel in die Gemeinschaft einzubeziehen, sei daher kein Einfall des Augenblicks, sondern eine wohldurchdachte systematische Ordnung einer geschlossenen Kette von Geschäften, welche gemeinschaftlich abgewickelt werden könnten, ohne daß die übrigen Zweige der selbständig bleibenden Einzelverwaltungen davon betroffen würden. Nach jahrelangen Studien sei es auch gelungen, für die gerechte Verteilung dieser Gemeinschaftskosten einen Schlüssel zu finden. Das Gesetz der großen Zahlen spiele wie überhaupt im Eisenbahnwesen, so auch hier eine große Rolle. Es hatte sich ergeben, daß auf sicherer Unterlage Teilungsziffern für alle beteiligten Staatsbahnverwaltungen festgesetzt werden könnten, welche wiederum als sicherer Maßstab für den Anteil eines jeden Sozius an den gemeinschaftlichen Kosten von jährlich etwa 500 000 000 *M.* dienen könnten. Die Umlegung dieser Kosten werde nach der gefundenen Lösung nur einen ganz geringen Aufwand verursachen; damit erziele man aber einmal die volle Freizügigkeit aller Güter-, Personenwagen und Lokomotiven, ein einheitliches Werkstättenwesen, eine einheitliche Kohlenbeschaffung, eine Beschleunigung in der Güterbeförderung und dazu noch für jeden Staat die angenehme Nebenwirkung von erheblichen Ersparnissen infolge Beseitigung von Unwirtschaftlichkeiten aller Art, wie sie das jetzige getrennte Verfahren unvermeidlich im Gefolge habe. Die indirekten Folgen, daß die Konstruktion der Lokomotiven und Personenwagen alsdann in ganz Deutschland eine einheitliche werde, sei auch nicht gering anzuschlagen, werde sogar von einem Maschinentechniker sehr hoch geschätzt. Die Arbeit der Studienkommission habe außer dem vorgedachten positiven Ergebnis aber auch noch ein wichtiges negatives insofern erbracht, als sich ergeben habe, daß es eine andere Lösung als die dargelegte für die Sache überhaupt nicht gäbe. Er schlage vor, gleich in medias res einzutreten und den Vertragsentwurf im einzelnen zu beraten.

Darauf ergriff der württembergische Staatsrat v. **B a l z** das Wort zu folgenden Ausführungen:

Wenn er um die Erlaubnis gebeten habe, nach der einleitenden Ansprache des Herrn Vorsitzenden zuerst das Wort nehmen zu dürfen, so dürfe er die Berechtigung hierzu wohl aus dem Umstand ableiten, daß es die württembergische Regierung war, deren Anregung den Anstoß gegeben habe zur Einleitung der heute beginnenden, zunächst unverbindlichen Verhandlungen über einen engeren Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen. Dieses Vorgehen der württembergischen Regierung lege es nahe, daß gerade von ihrer Seite den Beratungen einige allgemeine Bemerkungen vorausgeschickt würden, um in aller Kürze über die grundsätzliche Auffassung der württembergischen Regierung zu der bedeutsamen Frage der Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft Auskunft zu geben. Hierbei dürfe er vor allem auf eine hochwichtige Tatsache hinweisen, welche von vornherein auf die Stimmung der bevorstehenden Verhandlungen von großem Einfluß sein müsse. Geradeso wie das Zustandekommen der politischen Einigung Deutschlands der Initiative der deutschen Bundesfürsten zu verdanken gewesen sei, so hätten auch jetzt, wo es sich um eine Vereinigung auf wirtschaftlichem Gebiete handle, wiederum die deutschen Fürsten die Initiative ergriffen. Der König von Württemberg sei es gewesen, der für den engeren Zusammenschluß der deutschen Staatsbahnen beim Kaiser das richtige Wort gefunden habe, worauf der Kaiser die Einleitung von Verhandlungen mit Württemberg und den übrigen Bundesstaaten, welche es wünschen, seiner Regierung aufgetragen habe. Und so sei heute unser gesamtes deutsches Vaterland in seinen Eisenbahngliedern vollständig hier vertreten, und mit besonderer Befriedigung dürfe man es begrüßen, daß auch die sächsische Regierung und die Regierungen der Großherzogtümer Mecklenburg und Oldenburg fortan an der dieser hohen Kommission gestellten Aufgabe sich beteiligen würden, daß auch sie teilnehmen an den Beratungen und der Ausarbeitung eines Vertragsentwurfs für eine Betriebsmittelgemeinschaft auf Grund des Programms, das die Herren Ressortminister von Preußen, Bayern, Baden und Württemberg in Heidelberg aufgestellt hätten. Der Zug der Zeit gehe nach Interessengemeinschaft. Man sehe dies in den großartigsten Schöpfungen und Unternehmungen auf privatwirtschaftlichem Gebiet. Diesem Zuge der Zeit dürften sich auch die Staaten nicht entziehen, welche große wirtschaftliche, das Erwerbsleben beeinflussende Unternehmungen in der Hand hätten. Kaum werde es ein Gebiet geben, das für eine Interessenvereinigung sich so sehr eigne, wie gerade das Eisenbahnwesen. Hier seien ja Preußen und Hessen schon vorgegangen und es bedürfe nur der Erwähnung, welche großen Vorteile sich daraus für den preußischen Staat und Hessen ergeben hätten. Wenn man sich auch sagen müsse, daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft an sich einen besonderen Anlaß nicht haben werde, noch anderswo Anschluß zu suchen, so sei die württembergische Regierung doch der festen Zuversicht, daß sich Preußen der Aufgabe nicht entziehen werde, als Vormacht in Deutschland nicht allein auf politischem, sondern auch auf wirtschaftlichem Gebiet seine Mission zu erfüllen. Aus den seitherigen Verhandlungen sei bekannt, und das dürfe alle mit der größten Hoffnung auf das Zustandekommen des so vielerlei Schwierigkeiten bietenden Werkes erfüllen, daß die preußische Regierung es an der ernsten Mitwirkung zur Hebung des Gesamtverkehrs auf dem Wege einer Betriebsmittelgemeinschaft nicht fehlen lasse. Das verdanke man in erster Linie der hohen Einsicht und der Tatkraft des gegenwärtigen Leiters der preußischen Staatsbahnen. Der jetzige Zeitpunkt dürfe zu derartigen Gemeinschaftsaktionen glücklich gewählt sein. Wenn nicht alle Anzeichen trügen, so ständen wir in Deutschland vor weiteren großen wirtschaftlichen Aufgaben. In den bevorstehenden Konkurrenzkämpfen bedürften Handel, Industrie und Landwirtschaft der tatkräftigen Unterstützung des Verkehrs. Insbesondere werde alles daran zu setzen sein, für eine beschleunigte Beförderung der Güter zu sorgen und den Fuhrpark den erhöhten Anforderungen entsprechend so auszurüsten, daß die durch Wagenmangel und Verkehrsstockung entstehenden Kalamitäten möglichst vermieden würden. Und gerade auf diesem Gebiet könne die angestrebte Vereinigung unter Wahrung der ökonomischen Rücksichten große Erfolge erzielen. Er möchte hier nur nebenbei — obwohl es in dieser sachkundigen Versammlung kaum nötig sei — nicht unterlassen, dem Vorurteil gegenüberzutreten, als ob für die württembergische Regierung bei ihrem Vorgehen vor allem der finanzielle Gesichtspunkt oder gar das Begehren, seine Finanzen auf Kosten Preußens zu verbessern, maßgebend gewesen wäre. Freilich werde ein finanzieller Vorteil erwartet, aber nicht auf Kosten Preußens, sondern durch die mit jedem Großunternehmen und mit jeder Gemeinschaftsverwaltung an sich verbundene verhältnismäßige Verbilligung des Betriebs und durch sonstige Verkehrsvereinfachungen, Erleichterungen und Verbilligungen, und dieser Vorteil müsse jedem der beteiligten Staaten in gleicher Weise zugute kommen. Die Meinung der württembergischen Regierung gehe gerade dahin, daß unter Aufrechterhaltung der Selbständigkeit der einzelnen Mitglieder durch Zusammenfassen der Kräfte ein möglichst großer Wirtschaftseffekt erzielt werden sollte. Auf denjenigen Gebieten, wo sich die Kräfte frei entfalten könnten, sollten sie durch keinerlei Bindung geniert sein. Da aber, wo durch ein Zusammenwirken für alle ein großer Wirtschaftseffekt erzielt werden könne, wollten wir uns die Hände reichen.

Von diesem Geiste seien die seit einer Reihe von Jahren angestellten Studien getragen gewesen, derselbe Geist hätte in den hierüber stattgehabten Ministerkonferenzen geherrscht und er werde auch heute die Kommission beseelen. Noch eine Frage müsse er berühren. Bei den Erörterungen über die deutschen Eisenbahnverhältnisse sei vielfach auf den Artikel 42 der Reichs-

verfassung hingewiesen worden, durch welchen sich die Bundesregierungen verpflichtet hätten, die deutschen Eisenbahnen im Interesse des allgemeinen Verkehrs wie ein einheitliches Netz zu verwalten. Die württembergische Regierung glaube, es könnte dahingestellt bleiben, inwieweit dieser Artikel dem Buchstaben nach erfüllt werde. Der durch diese Verfassungsbestimmung geschaffene Zustand sei von Anfang an als etwas Unfertiges und Unvollkommenes betrachtet worden; das gehe aus deren Entstehungsgeschichte hervor sowie aus den fortgesetzten Versuchen, das durch ihn geregelte deutsche Eisenbahnwesen auf eine andere Grundlage zu stellen. Käme die Betriebsmittelgemeinschaft auf derjenigen Grundlage zustande, auf welcher der württembergische Entwurf eines Staatsvertrags aufgebaut sei, so sei — das sei ganz offensichtlich und bedürfe keiner weiteren Ausführung — ein sehr bedeutender Schritt in der von der Reichsverfassung bezeichneten Richtung gemacht. In ganz Deutschland sehe man mit Spannung dem Ergebnis entgegen, welches die heute eröffneten Verhandlungen über die angestrebte Vereinheitlichung einzelner Teile des Eisenbahnwesens haben würden. In Württemberg habe das Vorgehen der Regierung bei keiner der politischen Parteien einen grundsätzlichen Widerspruch erfahren, und so sei es der aufrichtige und lebhafte Wunsch der württembergischen Regierung, daß die heute beginnenden Verhandlungen zu einer Einigung führen möchten. Sie sei der Überzeugung, daß damit die Wohlfahrt des deutschen Volks gefördert und daß ein Akt von nicht zu unterschätzender nationaler Bedeutung sich vollziehen würde.

Was die Arbeitsmethode für die Verhandlungen betreffe, so könne er den Vorschlägen des Herrn Vorsitzenden in allen Teilen beitreten. Zum Schluß möchte er noch dem Wunsche Ausdruck geben, daß es den Regierungskommissaren gelingen möge, die ihnen gestellte Aufgabe zu einem gedeihlichen Ende zu führen. Sie dürften dafür die Überzeugung in sich tragen, daß es ihnen beschieden sei, einer großen Sache ihre Kräfte geliehen zu haben.

Der Großherzoglich badische Geh. Legationsrat Dr. Kühn führte darauf aus, daß, wenn er als der Vertreter Badens schon jetzt das Wort ergreife, er die Berechtigung hierzu wohl aus der Tatsache entnehmen dürfe, daß Baden von Anfang an bei den Arbeiten der Studienkommission mitgewirkt habe und derjenige Staat gewesen sei, der zuerst den württembergischen Antrag auf Schaffung einer Betriebsmittelgemeinschaft aufgenommen habe. In der Heidelberger Konferenz habe Herr Staatsminister v. Brauer die Erklärung abgegeben, daß Baden durchaus gewillt sei, auf Grund der württembergischen Vorschläge eine Betriebsmittelgemeinschaft einzugehen. Diese Erklärung sei die Richtschnur für die badischen Kommissare. Baden begrüße den Gedanken eines engeren Zusammenschlusses der deutschen Eisenbahnverwaltungen, weil dessen Verwirklichung geeignet sei, die Vereinfachung, Erleichterung, Beschleunigung und Verbilligung des Verkehrs, also wichtige allgemeine Interessen zu fördern, weil die Gemeinschaft allen Beteiligten Vorteil bringen werde, weil sie unter Wahrung der Hoheitsrechte eines jeden Staats eingegangen werden könne und vor allem im deutschen Interesse, weil sie sich als ein weiteres wichtiges Band unter den Bundesstaaten darstellen werde. Er möchte deshalb gleich im Eingang der Verhandlungen der Hoffnung Ausdruck geben, daß man in dieser bedeutungsvollen Sache auf der durch die Heidelberger Ministerkonferenz geschaffenen Grundlage zu einer Verständigung gelangen werde.

Der bayerische Oberregierungsrat Völcker verleiht nochmals der Freude seines Herrn Chefs Ausdruck, an dieser Angelegenheit von hoher nationaler Bedeutung mitarbeiten zu dürfen. Sie würden mit allen Kräften das Zustandekommen des hochbedeutsamen Werkes fördern. Er wolle ausdrücklich erklären, daß an dem mit so großem Geschick aufgeführten Gebäude nicht gerüttelt werden solle, es solle nur im Innern so ausgestaltet werden, daß es auch für Bayern wohnlich und behaglich werde. Mit Herrn Staatsrat v. Balz befinde er sich in vollem Einklang, wenn er der Meinung Ausdruck gebe, daß das Bestimmungsrecht der Einzelverwaltung nicht weiter eingeschränkt werden solle, als Zweck und Wesen der Gemeinschaft es erfordere.

Der Großherzoglich mecklenburgische Generaldirektor Ehlers gibt sodann seinem Dank für die Zuziehung auch der mecklenburgischen Staatsverwaltung zu den Verhandlungen und der Hoffnung lebhaften Ausdruck, daß aus ihnen Ersprießliches hervorgehe, dem sich sodann der oldenburgische Oberregierungsrat Graepel für die oldenburgischen Staatsbahnen anschließt.

Nachdem ein Antrag, auf einer anderweiten Grundlage eine Lösung der Frage zu versuchen, nicht den Beifall der Versammlung gefunden hatte, wurde in mehrtägiger Verhandlung der württembergische Vertragsentwurf einer eingehenden Prüfung unterzogen, deren Ergebnis sich in einer Reihe von Einzelvorschlägen verdichtet und — wie wir erfahren — im ganzen den Eindruck hinterlassen hat, daß auf diesem Wege die Lösung der großen Frage sich verwirklichen wird. Zur Bearbeitung der noch anzustellenden Berechnungen und Einzelfeststellungen ist ein Ausschuß gebildet, nach dessen Vorlage eine weitere Beratung der Gesamtkommission stattfinden soll. Man kann mit diesem vorläufigen Ergebnis der ersten Beratung und dem dabei von allen Seiten an den Tag gelegten einmütigen Bestreben, etwas zustande zu bringen, wohl zufrieden sein.

— **Konferenzen über die Personentarifreform.** Für die am 16. d. M. begonnenen Verhandlungen über die Personen- und Gepäcktarifreform sind als Kommissare ernannt: von Preußen die Herren Ministerialdirektor Stieger, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat Dr. von der Leyen, Geheimer Oberregierungsrat Hoff, Geheimer Oberfinanzrat Ottendorf, Geheimer Finanzrat Vieregge und Geheimer Baurat Breusing; vom Reich: Geheimer Regierungsrat Fritsch; von Bayern: die Abteilungsvorstände bei der Generaldirektion der Königlichen Staatsbahnen Regierungsdirektor v. Hauck, Oberregierungsrat Völcker und der Direktor der Pfälzischen Eisenbahnen Geheimer Rat v. Lavale; von Sachsen: Geheimer Finanzrat v. Seydewitz und Finanzrat Schreiner; von Württemberg: Direktor v. Doppfel, Vorstand der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, und Ministerialrat Dr. Oesterlen; von Baden: Generaldirektor Geheimer Rat Roth und Oberregierungsrat Schulz; von Oldenburg: Oberregierungsrat Eisenbahndirektor Graepel, Regierungsrat Mutzenbecher und Finanzrat Stein; endlich von Mecklenburg-Schwerin: Generaldirektor Geheimer Ministerialrat Ehlers, Ministerialrat Frhr. v. Brandenstein und Regierungsrat Saß.

— **Anbringung von Türschlössern mit inneren Türgriffen in den Personenwagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist anzunehmen, daß die Anbringung von Türschlössern mit inneren Türgriffen in den Abteilpersonenwagen bis zum Ablauf dieses Etatsjahres durchgeführt sein wird. Zum 1. Februar d. J. haben die Eisenbahndirektionen zu berichten, wieviel Wagen ihres Personenwagenparks noch auszurüsten sind, wobei anzugeben ist, bei wievielen gegenwärtig noch im Betriebe befindlichen Wagen von der Anbringung der neuen Türschlösser überhaupt abgesehen worden ist und ob es nicht der Gleichmäßigkeit wegen notwendig sein möchte, auch diese Wagen noch auszurüsten.

— **Anbringung der Stationsnamen auf den Bahnhöfen.** Durch einen neueren Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird die Bestimmung eines früheren Erlasses über die reichliche und zweckmäßige Angabe der Stationsnamen, besonders auf Hauptbahnen, zur genauesten Beachtung in Erinnerung gebracht. Es ist namentlich für Anbringung ausreichend großer Schilder mit den Stationsnamen in solcher Anordnung zu sorgen, daß diese von den Reisenden bei der Einfahrt in den Bahnhof ohne Schwierigkeit erkannt werden können.

— **Eisenbahn-Paketadressen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten besagt folgendes: „Der Herr Staatssekretär des Reichspostamts hat darauf aufmerksam gemacht, daß der Abschnitt der Eisenbahn-Paketadressen mehrfach zu Mitteilungen benutzt werde, die zu dem Inhalte der Sendungen in keiner Beziehung stehen. Eine solche Benutzung verstoße seiner Ansicht nach gegen den Art. 3 des Gesetzes betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen vom 20. Dezember 1899 (R.-G.-Bl. S. 715). Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen die beteiligten Dienststellen hierauf aufmerksam machen."

— **Erleichterung im Frachtverkehr.** Wie die B. B.-Ztg. mitteilt, hat das Reichseisenbahnamt soeben eine für den Großhandel wichtige Erleichterung im Frachtverkehr infolge einer Anregung der Berliner Handelskammer für zulässig erklärt. In der Verkehrsordnung, Anlage B, sind bekanntlich Waren, für welche mehrere Bezeichnungen gebräuchlich sind, nur mit einer einzigen, der wissenschaftlichen, Benennung aufgeführt, und wendet der Versender statt dieser im Frachtbriefe einen anderen, im Handel üblichen Namen an, so hat er wegen falscher Inhaltsangabe den im § 53 der Verkehrsordnung (Abs. 8) festgesetzten beträchtlichen Frachtzuschlag nachzuzahlen. So mußte jüngst eine Drogenhandlung, die 90 kg Kupfervitriol unter der ortsüblichen Bezeichnung „Blaustein" deklariert hatte, über 1000 M. Frachtzuschlag entrichten. Da derartige Doppelbezeichnungen, besonders für Chemikalien, sehr häufig vorkommen, die Kundschaft in der Provinz aber die wissenschaftlichen Bezeichnungen vielfach gar nicht kennt, sondern sich der von Alters her üblichen Namen bedient, so ergaben sich daraus mancherlei Unzuträglichkeiten, weshalb die Berliner Handelskammer in Anregung brachte, ob nicht die Verkehrsordnung dahin abgeändert werden könnte, daß, wie dies schon an einigen Stellen geschehen sei, bei allen Waren neben der amtlichen auch die ortsübliche bezw. handels-

übliche Benennung zugelassen werde. Das Reichseisenbahnamt hat, wie verlautet, die Berechtigung dieses Wunsches an sich anerkannt, hält aber zu seiner Erfüllung eine Abänderung der Verkehrsordnung nicht für erforderlich, da dem Verkehrsinteresse schon damit Genüge getan werde, daß die Versender auf dem Frachtbriefe neben dem amtlichen Namen auch die handelsübliche Bezeichnung des betreffenden Artikels (in Klammern) beifügen. In diesem Sinne sind die Eisenbahnverwaltungen bereits verständigt worden.

— **Eisenbahnunfälle bei Coblenz und Bebra.** Amtlicher Meldung zufolge stieß am 15. d. M. abends 11 Uhr bei der Einfahrt in den Güterbahnhof Coblenz der von Karthaus kommende Güterzug Nr. 6489 mit einer aus Lokomotive und Packwagen bestehenden Abteilung zusammen. Der Packwagen war mit einem Schaffner und vier Bremsern besetzt. Der Schaffner wurde getötet, ein Bremser lebensgefährlich und zwei andere wurden leichter verletzt. Ursache des Zusammenstoßes war die unterbliebene telegraphische Verständigung. Der Betrieb wurde nicht gestört.

Am gleichen Tage abends 8 Uhr 20 Min. lief auf Station Bebra der Luxuszug Nr. 20 Berlin-Riviera infolge Überfahrens des auf Halt stehenden Einfahrsignals mit einer leeren Maschine zusammen. 10 Reisende und einige Zugbeamte wurden durch Stöße und Glassplitter verletzt. Der Materialschaden ist unbedeutend. Die Reisenden wurden mit Ersatzzug mit einstündiger Verspätung nach Frankfurt a/M. weiterbefördert.

— **Über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn** und der daran anschließenden Stadtbahnstrecke nach dem Hasselbrook sowie der von Senat und Bürgerschaft beschlossenen Neubaustrecke Hasselbrook-Barmbeck-Ohlsdorf entnehmen wir dem „Hamb. Korresp." im Anschluß an die von uns in Nr. 40 S. 651 und Nr. 43 S. 707 Jahrg. 1904 gebrachten Mitteilungen die nachstehenden Angaben. Durch den übereinstimmenden Beschluß des Senats und der Bürgerschaft vom 29. April/18. Mai 1904 war bereits festgestellt, daß der von Hamburg für die Herstellung des elektrischen Betriebes auf der Stadtbahn von der Altonaer Grenze bis Hasselbrook aufzuwendende Betrag hamburgischerseits gegen eine von Preußen zu übernehmende Verzinsung mit 3 % hergegeben werden solle. Nachdem nunmehr die in dieser Angelegenheit zwischen Preußen und Hamburg schwebenden Verhandlungen zum Abschluß gelangt sind, hat der Hamburger Senat der Bürgerschaft den betr. Vertrag mit dem Antrage vorgelegt, zu genehmigen, daß für die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Strecke von der Landesgrenze bis Hasselbrook eine Summe von 1 154 000 ℳ gegen eine preußischerseits erfolgende Verzinsung mit 3 % und für die Strecke von Hasselbrook bis Ohlsdorf die Summe von 1 000 000 Mark unverzinslich hergegeben sowie ferner, daß die durch Beschluß von Senat und Bürgerschaft vom 29. April/18. Mai 1904 für den Bau der Bahn nach Ohlsdorf bewilligte Summe um den Betrag von 270 000 ℳ erhöht werde.

Die preußische Regierung wird gleichzeitig auch die Bahnstrecke von Blankenese bis zur Hamburger Landesgrenze für den elektrischen Betrieb einrichten, indes kommt diese Strecke als auf preußischem Gebiet liegend für Hamburg nicht in Betracht. Die Länge der preußischen Strecke der Bahn beträgt unter Einschluß des Hauptbahnhofs Hamburg 12,8 km, diejenige der Strecke von der Hamburg-Altonaer Landesgrenze bis Hasselbrook (unter Ausschluß des Hauptbahnhofs) 6,6 km, die Streckenlänge von Hasselbrook bis Ohlsdorf 7,1 km. Das Kraftwerk, in dem der gesamte für den Betrieb der Bahn benötigte Strom erzeugt werden soll, wird auf preußischem Gebiet in der Nähe des Hauptbahnhofs Altona errichtet werden. Während der Betriebsstrom in einer Stärke von 6000 Volt für die Strecke Blankenese-Hasselbrook von dem Kraftwerk den betreffenden Strecken unmittelbar zugeführt werden wird, ist es für geboten erachtet, den Strom für die Strecke Hasselbrook-Ohlsdorf vermittels besonderer Leitung in einer Stärke von 20 000 Volt nach dem neuen Bahnhof Barmbeck zu führen und hier auf die für den Betrieb nötige Stärke von 6000 Volt herabzusetzen. Die Kosten des Kraftwerks einschließlich der Grunderwerbskosten sind auf 3 482 000 ℳ berechnet. Hiervon entfallen 32 000 ℳ auf die im Kraftwerk befindliche Umformeranlage, die dazu dient, den für den Betrieb der Strecke Hasselbrook-Ohlsdorf erforderlichen Strom auf 20 000 Volt heraufzusetzen.

Zur Begründung seiner Vorschläge hat der Senat u. a. folgendes ausgeführt: Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Verbindungs- und Stadtbahn wird aller Voraussicht nach für das Verkehrsleben Hamburgs von großer Bedeutung sein, da nicht allein eine schnellere Beförderung, sondern auch eine dichtere Zugfolge erreicht werden wird. Der Dampfbetrieb drängt zu einer tunlichsten Ausnutzung der Zugkraft der Lokomotive, mithin dazu, dem steigenden Verkehrsbedürfnis durch Einstellung möglichst vieler Wagen in den einzelnen Zug, nicht aber durch eine schnellere Aufeinanderfolge der Züge nachzukommen. Im Gegensatz hierzu ist der elektrische Bahnbetrieb im Interesse einer gleichmäßigen und wirtschaftlichen Verwendung der Stromkraft auf eine möglichst schnelle Zugfolge angewiesen. Für den Verkehr auf der Verbindungsbahn ist eine Zugfolge, wie sie heute für die Stunden des stärksten Verkehrsandranges besteht, nicht mehr ausreichend, und täglich läßt sich beobachten, in welchem Maße in diesen Stunden die Züge überfüllt sind. Die mit diesem Betrieb für den einzelnen verbundene Notwendigkeit, sich auf die Benutzung eines bestimmten fahrplanmäßigen Zuges einzurichten, die Anhäufung größerer Menschenmengen auf den Bahnsteigen, die gleichzeitig denselben Zug benutzen wollen, und der unerwünschte Zwang längeren Wartens im Falle des Versäumens eines Zuges bilden Erschwernisse, die sich von Tag zu Tag in dem großstädtischen Verkehr mehr fühlbar machen. Nicht minder bedeutsam wird die neue Betriebsart auf der letzten Strecke nach Ohlsdorf wirken. Der Vorzug des elektrischen Betriebes aber wird darin bestehen, daß er von vornherein eine dem Straßenbahnverkehr nach Ohlsdorf entsprechende Zugfolge von 20 Minuten vorsieht. Damit wird über das jetzige Verkehrsbedürfnis zwar hinausgegriffen, zugleich aber durch die Aufschließung des längs dieser Bahn liegenden offenen Geländes für städtische Bebauung dem allseitig gehegten Verlangen nach einer Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der minder begüterten Schichten der Bevölkerung die Möglichkeit einer umfassenden und in naher Zeit auszuführenden Abhilfe eröffnet werden.

Es ist in Aussicht genommen, den elektrischen Betrieb gleichzeitig mit der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs und der Inbetriebnahme der im Bau begriffenen Bahnstrecken nach dem Hasselbrook und Ohlsdorf beginnen zu lassen. Bis zum Herbst des Jahres 1906 werden daher die gesamten Anlagen für den elektrischen Betrieb fertiggestellt werden müssen.

Die Beförderung von Leichen auf der künftigen Stadtbahn nach Ohlsdorf wird von der Eisenbahnverwaltung übernommen werden, wenn die erforderlichen Leichenstationen zur Ansammlung und Verladung von Leichen sowie die hierdurch veranlaßten sonstigen Anlagen auf Hamburgische Kosten errichtet und die zur Leichenbeförderung bestimmten Wagen von Hamburg zur Verfügung gestellt werden. Auf diesen Verkehr finden die sonst für Leichentransporte mit der Bahn geltenden Vorschriften keine Anwendung.

— **Elektrische Zugbeleuchtung.** Wie die Kreuzzeitung meldet, ist unter der Firma „Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung m. b. H." in Berlin eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung gebildet worden, deren Aktienkapital 1 000 000 ℳ beträgt. Als Gründer haben je 1/3 des Stammkapitals übernommen: die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin, die Siemens-Schuckert-Werke m. b. H., Berlin, Akkumulatorenfabrik Aktiengesellschaft, Berlin-Hagen i. W. Zu Geschäftsführern sind bestellt: Direktor Johannes Einbeck und Ingenieur Dr. Max Büttner. Gegenstand des Unternehmens bildet die Herstellung und Lieferung der elektrischen Beleuchtung von Eisenbahnwagen und Eisenbahnzügen für das In- und Ausland im wesentlichen nach einem System, das auf Anregung und unter ständiger Mitwirkung der preußischen Staatseisenbahnverwaltung sich entwickelt hat.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 5½ Arbeitstagen 98 627 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 932 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 77 654 und auf den Arbeitstag 17 254 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 4½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 678 und im ganzen 20 973 Doppelwagen oder 27 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 5. d. M. und betrug 19 300 Wagen gegen 18 209 am 5. Januar im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 7881 Doppelwagen zu 10 t gegen 4656 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 17 717 offene Wagen gegen 13 221 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 4496 oder 34 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Verabreichung warmer Getränke an das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal der Güterzüge.** Die Generaldirek-

tion der württembergischen Staatseisenbahnen hat kürzlich folgende Verfügung erlassen:

Dem Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal der Güterzüge ist bei größerer Kälte (8—10° Celsius) auf Wunsch nach einer Fahrtdauer von 3—4 Stunden auf einer geeigneten Unterwegsstation eine Tasse Kaffee mit Milch und Zucker oder Milch auf Kosten der Eisenbahnkasse zu verabreichen. Zum Vollzug wird bestimmt:

a) Die betreffenden Stationen mit Bahnhofwirtschaften oder mit einer anderen Wirtschaft unmittelbar am Bahnhof sind von den Betriebsinspektionen für die einzelnen Züge im voraus zu bezeichnen. Dabei sind die Stationen mit genügendem Aufenthalt und für die Nachtzeit Wirtschaften auszuwählen, die um die betreffende Zeit geöffnet sind.

b) Wegen der Preise für Kaffee oder Milch wird auf den Erlaß vom 17. Dezember 1902 verwiesen. (In diesem Erlaß sind den Bahnhofswirten die Preise für Kaffee und Milch vorgeschrieben.) Mit anderen Wirten als Bahnhofswirten ist ein Übereinkommen zu treffen.

c) Bei den Wirtschaften ist das Bedürfnis von Kaffee oder Milch unter Angabe der Zahl der Tassen im Einzelfalle soweit nötig durch eine geeignete, dem Personal zu bezeichnende Vorstation rechtzeitig vorauszubestellen.

d) Der Zugführer hat bei seinem Personal Umfrage zu halten und, wenn Vorausbestellung nötig ist, die Bestellung dem diensttuenden Stationsbeamten der Vorstation zur Weitergabe zu übergeben, anderenfalls dem Beamten unmittelbar Meldung zu machen.

e) Wenn der Beamte der Verpflegungsstation keinen Anstand zu erheben hat, hat er dem Zugführer für die Wirtschaft eine Anweisung zu übergeben, in der der Tag, der Zug und die Zahl der Tassen vorzumerken sind. Hierüber ist in einem fortlaufend zu führenden Heft Vermerkung zu machen. Der Zugführer hat die Abgabe auf der Anweisung zu bescheinigen.

f) Die von dem Wirte monatlich aufzustellende Rechnung ist mit den Anweisungen zu belegen, von dem Stationsvorsteher zu prüfen und der Betriebsinspektion zur Zahlungsanweisung zu übersenden.

Österreich.

— **Vorschriften zur Bekämpfung der Tuberkulose im Eisenbahnverkehr.** Das Eisenbahnministerium hat im Einvernehmen mit dem Ministerium des Innern allgemeine Vorschriften über die Bekämpfung der Tuberkulose für den Bereich der österreichischen Eisenbahnverwaltungen hinausgegeben. Danach ist vorerst ein unbedingtes Spuckverbot mit Strafandrohung zu erlassen und in allen Warteräumen, Hallen, auf den Bahnsteigen, in den Restaurationen, Magazinen, Bureaus, Kasernen, Personenwagen usw. an zahlreichen, leicht sichtbaren Stellen anzuschlagen. In den angeführten Räumen sind Spucknäpfe in ausreichender Anzahl anzubringen, ebenso auch in den Personenwagen, wo es nur immer tunlich ist. Alle Spucknäpfe sind am Fußboden aufzustellen.

Damit durch die Benutzung der Spucknäpfe das Sputum Lungenkranker unschädlich gemacht und dadurch zur Bekämpfung der Tuberkulose beigetragen werde, müssen jene bezüglich ihrer Form und Handhabung bestimmten, vom Obersten Sanitätsrate im allgemeinen aufgestellten grundsätzlichen Anforderungen entsprechen. Für die gründliche Reinigung aller Bahnräumlichkeiten und Wagen in angemessenen Zwischenräumen ist stets Sorge zu tragen und sind die erforderlichen Herstellungen und Einrichtungen anzustreben, welche es ermöglichen, dies auf nassem Wege durchzuführen.

Das gesamte Personal ist durch Hinausgabe entsprechender Anweisung über das Wesen der Tuberkulose, die Maßnahmen zur Verhütung ihrer Ausbreitung, insbesondere über die Gefährlichkeit des Ausspuckens auf den Fußboden und über sonstige diesbezügliche gesundheitliche Vorschriften sowie über die Lüftung und Reinigung der Wagen und der für den Verkehr, für den Bureaudienst, für die gewerblichen Betriebe und zum Wohnen bestimmten Räume eindringlich zu belehren. Auch ist das Personal in dieser Anweisung unter Strafandrohung aufzufordern, nicht etwa selbst durch Ausspucken auf den Boden anderen ein schlechtes Beispiel zu geben. Über den Inhalt dieser Anweisung ist das Personal durch die Schulbeamten zu unterrichten und zu prüfen. Ferner sind dem Stations- und Zugbegleitungspersonal genaue Weisungen über das Verhalten gegenüber solchen Fahrgästen zu geben, welche dem Spuckverbote zuwiderhandeln, und wird ihnen hierbei die Erstattung der Anzeige an die politischen (Polizei-) Behörden in Übertretungsfällen zur Pflicht zu machen sein.

Die Bahnärzte sind zu verhalten, die mit Tuberkulose in ihrer Behandlung stehenden Bahnbediensteten sowie deren Angehörige und Wohnungsgenossen entsprechend zu belehren und Fälle von vorgeschrittener Tuberkulose der vorgesetzten Dienststelle anzuzeigen. Kleider, Wäsche, Gebrauchsgegenstände und Wohnräume tuberkulöser Bediensteter oder deren Angehöriger sind bei jedem Wohnungswechel sowie nach dem Ableben solcher Kranken einer entsprechenden Desinfektion zu unterziehen, und haben sich diese Maßnahmen nicht nur auf die Dienstkleider der Bediensteten, sondern auf alle von den betreffenden Kranken benutzten Kleidungsstücke, und nicht nur auf die Wächterubikationen, sondern auch auf die von solchen Kranken benutzten Dienstwohnungen und Diensträume zu erstrecken. Dabei empfiehlt es sich, Kleidungsstücke, welche durch Auskochen oder Einlegen in flüssige Desinfektionsmittel verdorben werden, in Dampfdesinfektionsvorrichtungen zu desinfizieren und die vorerwähnten Wohn- und Diensträume bei jedem solchen Anlasse mit Kalk frisch zu tünchen und hierauf die Fußböden mit Sodalösung aufzuwaschen.

Die Handhabung der vorstehenden gesundheitlichen Vorschriften soll durch die betreffenden Dienstvorstände und Bahnärzte stets überwacht werden, wovon sich die Organe der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen zu überzeugen haben.

Insbesondere soll auch auf die größte Reinhaltung aller Gebrauchsgegenstände in den Bahnhofswirtschaften und Küchen ein besonderes Augenmerk gerichtet werden. Personen mit festgestellter Tuberkulose sollen dort nicht verwendet werden.

— **Südbahn.** Der in den letzten Tagen veröffentlichte Einnahmeausweis der Südbahn verzeichnet eine Mehreinnahme von rund 3 500 000 Kr. für das Jahr 1904. Da die in diesem Ausweise berücksichtigten Richtigstellungen der vorläufigen Einnahmeausweise bis Ende September 1904 reichen, somit noch die endgültigen Ausweise für die drei letzten Monate des Jahres ausstehen, von denen jene des Monats Dezember meist eine sehr namhafte Erhöhung der vorläufigen Einnahmen zu ergeben pflegt, so dürften die endgültigen Mehreinnahmen die Ziffer von 4 000 000 Kr. zum mindesten erreichen. Das Jahr 1904 bedeutet sonach jedenfalls einen weiteren erheblichen Schritt auf dem Wege der Durchführung der Besserung des Südbahnunternehmens.

Die Verwaltung der Gesellschaft hat auch im abgelaufenen Jahre ein umfassendes Bau- und Investitionsprogramm durchgeführt. Für das Jahr 1905 wird das Investitionsprogramm in der nächsten Zeit dem Eisenbahnministerium zur Genehmigung vorgelegt werden. Danach wird die Auswechslung der bisher verwendeten Schiene gegen die verstärkte Schiene im Gewichte von 44,1 kg fortgesetzt. Vorerst ist die verstärkte Schiene, abgesehen von einzelnen kleineren Teilstrecken, in der Lokalstrecke Wr.-Neustadt-Gloggnitz in beiden Gleisen, in der Strecke Hetzendorf-Wr.-Neustadt in einem Gleise gelegt. In dem anderen Gleise dieser Teilstrecke wird die verstärkte Schiene im laufenden Jahre gelegt werden. Die verstärkte Schiene soll auf der ganzen Hauptlinie Wien-Triest, mit Ausnahme etwa der Karststrecke, welche die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit ausschließt, zur Verlegung kommen.

— **Lokalbahn von Daudleb nach Rokitnitz.** Den Stadtgemeinden Rokitnitz und Wamberg in Böhmen wurde die Konzession zum Bau und Betriebe einer als vollspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der bei der Personenhaltestelle Daudleb der Linie Prag-Mittelwalde der Österreichischen Nordwestbahn neu zu errichtenden Anschlußstation Daudleb über Wamberg nach Rokitnitz erteilt.

— **Die Gütertarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt werden die bekannten Tarifherabsetzungen, welche auf dem Hauptnetze der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Anwendung des der Regierung konzessionsmäßig zustehenden Rechtes platzzugreifen haben, verlautbart. Auf dieser Grundlage wurden bereits der Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, dann die Tarife im ost-nordwestösterreichischen Eisenbahnverband, im galizisch-Wiener Eisenbahnverband, im Viehverkehr zwischen Galizien und der Bukowina einerseits und Wien anderseits, im galizischen Kohlenverkehr nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn und im mährisch-schlesisch-galizischen Kohlenverkehr umgearbeitet; die neuen Tarife sind mit 1. d. M. in Kraft getreten. Die Änderung der durch die Tarifherabsetzungen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn beeinflußten sonstigen Tarife für den direkten Verkehr mit inländischen sowie mit den ausländischen Bahnen ist bereits eingeleitet und dürfte die Einführung der wichtigsten neu zu erstellenden Tarife und Tarifnachträge noch im Laufe dieses Jahres erfolgen.

— **Schienenpreise in Österreich und in Deutschland.** Seit dem vor kurzem erfolgten Abschlusse zwischen der österreichischen Staatsbahnverwaltung und den österreichischen Schienenwerken auf Lieferung des Schienenbedarfes für die nächsten fünf Jahre wird von verschiedenen Seiten ein Vergleich der

Schienenpreise in Deutschland und in Österreich angestellt und behauptet, daß die Preise, welche die österreichischen Staatsbahnen bezahlen, höher als in Preußen sind. Diese Vergleiche zwischen den Schienenpreisen, welche angeblich die preußischen Staatsbahnen zahlen, und jenen, welche dem neuen Abschlusse der österreichischen Schienenwerke mit der österreichischen Staatsbahnverwaltung zugrunde liegen, müssen als vollständig unzutreffend bezeichnet werden. Die Preise allein lassen sich ohne Kenntnis der Nebenbedingungen, die den Preis beeinflussen, überhaupt nicht vergleichen; so geschieht es auch im vorliegenden Falle, daß bei den von schlecht unterrichteten Kritikern angestellten Vergleichen mehrfach den Preis beeinflussende wichtige Umstände gänzlich außer acht gelassen werden. Vor allem muß hier berücksichtigt werden, daß der Preis der preußischen Staatsbahnen, welcher 13 Kr. 75 h für 100 kg betragen soll (Anm. d. Schriftl.: Dem preußischen Etat der Eisenbahnverwaltung für 1905 ist ein Schienenpreis von 112 *M.* für die Tonne, also von 13 Kr. 17 h für 100 kg zugrunde gelegt.), den deutschen Werken frei ihrer Erzeugungsstätten, die sämtlich an den Linien der preußischen Staatsbahnen liegen, gezahlt wird, und diese Werke demnach Beförderungskosten nicht zu tragen haben. Der in Vergleich gezogene Preis der österreichischen Staatsbahnen von 17 Kr. 95 h für 100 kg Normalschienen versteht sich frei verschiedener Einlieferungsstationen der österreichischen Staatsbahnen. Die Wahl dieser Einlieferungsorte haben sich die Staatsbahnen zum größten Teil vorbehalten, so daß den österreichischen Schienenwerken sehr beträchtliche Beförderungskosten erwachsen, welche den Erlös der Schienenwerke naturgemäß bedeutend herabmindern.

Der Vergleich würde sich also beträchtlich zu gunsten der österreichischen Schienenwerke verschieben, wenn richtigerweise die den Hütten ab ihren Werken verbleibenden Erlöse einander gegenübergestellt werden würden. Außerdem wird übersehen, daß die Zahlungsbedingungen der preußischen und der österreichischen Staatsbahnen einander nicht gleichen. Den österreichischen Staatsbahnen ist durchschnittlich eine dreimonatliche Zahlungsfrist eingeräumt, was selbstverständlich mit einer weiteren Mäßigung des Preises gleichbedeutend ist, während in Preußen bei der Abnahme der einzelnen Sendungen gezahlt wird. Außerdem weisen die österreichischen Schienenwerke mit Recht darauf hin, daß in manchen Belangen die Lieferungsbedingungen in Österreich strengere sind als in Preußen. Alle diese Umstände zusammen können, auf das Bescheidenste bemessen, mit 75 h für 100 kg in Anschlag gebracht werden, so daß den österreichischen Schienenwerken ein Preis von kaum 17 Kr. 20 h für 100 kg netto ab Werk verbleibt.

Nimmt man den erwähnten Preis der preußischen Staatsbahnen von 13,75 Kr. zum Ausgangspunkte, so gäbe dieser Preis zuzüglich einer F r a c h t von durchschnittlich mindestens 2 *M.* = 2,34 Kr. von dem deutschen Hüttenwerke bis zu den Einlieferungsstationen der österreichischen Staatsbahnen und zuzüglich des Zolles von 2 fl. 50 kr. Gold = 6 Kr. einen Preis von zusammen 22,09 Kr. für 100 kg frei der Einlieferungsstation der österreichischen Staatsbahnen, so daß die österreichischen Hüttenwerke tatsächlich bei der jüngsten Vergebung den Eingangszoll von 6 Kr. nur mit einem Fünftel ausgenutzt haben.

Aber selbst wenn man auch den behaupteten außergewöhnlichen Ausfuhrpreis der deutschen Schienenwerke von 10 *M.* für 100 kg als Ausgangspunkt wählen würde, so stellt sich hierbei auf Grund der gleichen Berechnung der Preis frei bis zur Einlieferungsstation der österreichischen Staatsbahnen auf 20,10 Kr., so daß selbst in diesem ungünstigsten Falle der Schutzzoll von den österreichischen Hüttenwerken nur mit der Hälfte in Anspruch genommen erscheint.

Schließlich müssen die günstigeren Erzeugungsbedingungen der großen deutschen Hüttenwerke sowie der Umstand in Rücksicht gezogen werden, daß der Bedarf der österreichischen Staatsbahnen nur ein Zehntel des Bedarfs der preußischen Staatsbahnen beträgt, daß endlich die deutschen Schienenwerke eine geringere Steuerlast als die österreichischen zu tragen haben, daher man die den österreichischen Schienenwerken zugestandenen Preise wohl als äußerst mäßige bezeichnen kann.

Ungarn.

— **Eisenbahnbautätigkeit in Ungarn.** Im Jahre 1904 wurden in Ungarn 105 km Vizinalbahnen dem Verkehr eröffnet, 266,9 km sind im Bau, 593,8 km konzessioniert, während 330,5 km bereits administrativ begangen wurden. Von Hauptbahnen sind 85,9 km im Bau und 55 km administrativ begangen.

— **Der Bau der Székler Bahnen.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen verlautbart, daß die Verhandlung betreffend Vergebung des Baues der Linie M á d é f a l v a - G y e r g y ó s z e n t m i k l ó s der Székler Bahnen am 10. Februar abgehalten wird.

Übrige europäische Länder.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen und die Verstaatlichungsfrage.** Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen im Jahre 1904 sind wenig befriedigend. Von den sechs großen Privatgesellschaften ergeben die Nordbahn, die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und die Orléansbahn ein Weniger von annähernd 5 000 000 Fr., die Westbahn, die Ostbahn und die Südbahn ungefähr ebensoviel mehr. Das kleine Staatsbahnnetz zeigt eine Mehreinnahme von einer drittel Million oder 0,67 % auf das Kilometer und reiht damit unter den besseren. Für das gesamte französische Eisenbahnnetz ergibt sich kilometrisch eine Mindereinnahme, die allerdings 1 % nicht erreicht. Nach der normalen Berechnung sollen aber mit dem Verkehr die Einnahmen von Jahr zu Jahr um 2 bis 3 % steigen. Der „Temps" stellt also fest, daß diese natürliche Entwicklung im abgelaufenen Jahre nicht entfernt erreicht ist. Dazu kommt noch, daß die Nordbahn, welche mit etwa 2 000 000 Fr. Mindereinnahme am schlechtesten abgeschnitten hat, eine starke Summe an Entschädigungen für das letzte schwere Eisenbahnunglück wird zahlen müssen. In der Generalversammlung vom April 1903 wurde festgestellt, daß die bedeutenden zwei Unfälle des Jahres 1902 der Gesellschaft einen Zuwachs von Ausgaben im Betrage von 1 800 000 Fr. verursachten. Das genannte Blatt meint, der schlimme Zusammenstoß bei Paris vom letzten Dezember werde vielleicht noch teurer zu stehen kommen. Der „Temps" äußert sich zugleich recht befriedigt darüber, daß die Frage des R ü c k k a u f s der W e s t b a h n und der S ü d b a h n abermals an die Kreditkommission zurückverwiesen sei; man könne sagen, daß sie dank der Dazwischenkunft des Finanzministers Rouvier noch einmal b e g r a b e n sei. Bekanntlich ist letzterer, anders als sein unentschiedener Vorgänger, grundsätzlich gegnerisch gegen die Verstaatlichung aufgetreten und hat mit dieser Anschauung im Ministerium Combes obgesiegt, während der Marineminister Pelletan, einer der eifrigsten Anhänger des Staatsbahnsystems, eine Niederlage erlitt. Die Anhänger und Verteidiger der Privatbahnen haben in den letzten Jahren in Frankreich überhaupt wieder mehr die Oberhand bekommen. Indessen macht es einen geradezu lächerlichen Eindruck, wenn jetzt gerade angesichts der stark zugenommenen Überschüsse der preußischen und auch der anderen deutschen Staatsbahnen und bei deren unleugbarem Gedeihen und vielseitigem Erfolge der „Temps" das Staatsbahnsystem als unwirtschaftlich (un régime aussi antiéconomique) und unmöglich von langer Dauer, vom schließlichen Bankrott bedroht, erklärt! Finanzminister Rouvier seinerseits hat voriges Jahr allerdings ein reines Privatbahnsystem in Frankreich nicht anerkennen wollen. Er legte dar, das französische Regime sei weder ein direkter Staatsbetrieb, noch ein Betrieb von Privatgesellschaften, die durchaus Herren ihrer Tarife und der Herstellung ihres Netzes wären, sondern ein gemischter Betrieb, der unter der Aufsicht des Staates arbeite, der durch die eigenen Finanzmittel und den eigenen, vom Staatskredit getrennten Kredit der Gesellschaften allen Bedürfnissen ihres Betriebes entspreche.

— **Keine 45 tägigen Rückfahrkarten in der Schweiz.** Der Handels- und Industrieverein und der Stadtrat von Neuenburg hatten die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten von 10 auf 45 Tage, wie sie seit einigen Jahren in Deutschland besteht, angeregt. Ein vom Neuenburger Staatsrat und vom Eisenbahndepartement des Bundesrats vermitteltes und empfohlenes Gesuch an die schweizerischen Bundesbahnen ist von diesen namens des schweizerischen Eisenbahnvereins a b g e l e h n t worden. Als maßgebend dafür wird neben dem entstehenden Einnahmeausfall angeführt die aus einer weiteren Verlängerung der Gültigkeitsdauer erwachsende vermehrte Möglichkeit der mißbräuchlichen Verwendung der Rückfahrkarten und des Handels mit solchen. Die E r f a h r u n g e n, welche die d e u t s c h e n Bahnen in dieser Beziehung trotz der Abstempelung der Fahrkarten bei Fahrtunterbrechungen und der Bahnsteigsperre gemacht hätten, seien n i c h t e r f r e u l i c h e. (Das ist offenbar zu viel gesagt! Die Einführung der 45 tägigen Dauer der Rückfahrkarten wurde in ganz Deutschland als eine große Wohltat empfunden, auch von den Eisenbahnverwaltungen wegen der damit zusammenhängenden Entlastung der Fahrkartenschalter und Vereinfachung des Fahrkartenwesens. Dabei mußte man einige Nachteile, wie die Vermehrung der Fahrkartenhinterziehungen und die Erschwerung der Kontrolle, mit in den Kauf nehmen. Die Schriftl.) Diese Erfahrungen sollten einen Grund dafür bilden, daß in Deutschland die gänzliche Aufhebung der Rückfahrkarten in ernstliche Erwägung gezogen werde.

— **Internationales Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr.** Mit Ausnahme Rußlands und Deutschlands haben sämtliche dem Berner Frachtrechtübereinkommen angehörenden Staaten ihre Abänderungsanträge für die nächste

Revisionskonferenz dem Zentralamt in Bern bereits zugestellt. Im Laufe dieses Monats dürften die Anträge sämtlicher Vertragsstaaten dem Zentralamte in Bern vorliegen und sonach auch den Regierungen der an dem Übereinkommen teilnehmenden Staaten binnen kurzem zur Kenntnis gebracht sein. Demnach ist die Feststellung des Zeitpunktes für die Abhaltung der Revisionskonferenz selbst möglich. Es ist anzunehmen, daß die Konferenz anfangs Juli in Bern zusammentreten und zwei bis drei Wochen tagen werde. Die letzte Revisionskonferenz wurde im Jahre 1896 abgehalten. Ihre Beschlüsse traten erst im Jahre 1901 in Kraft.

— **Betriebseinnahmen der italienischen Bahnen.** Die adriatischen Bahnen vereinnahmten bei einer Betriebslänge von 5856 (— 4) km im Betriebsjahre 1904 insgesamt 158 000 000 (+ 9 000 000) L. An diesen erhöhten Einnahmen nahmen teil der Personenverkehr mit 2 500 000 L. mehr, der Güterverkehr mit 6 000 000 L. und mit 500 000 L. die übrigen Verkehrszweige. Die Einnahme für das Betriebskilometer ist von 25 373 L. auf 26 933 L. gestiegen.

Die Mittelmeerbahn hat im ersten Halbjahre ihres Betriebes 1904/05, abgeschlossen am 31. Dezember 1904, eine Gesamteinnahme von 89 000 000 (+ 3 400 000) L. zu verzeichnen. Von dieser Mehreinnahme treffen auf den Personenverkehr 2 000 000 L. und auf den Frachtgutverkehr 1 300 000 L. Die halbjährige Einnahme für das Betriebskilometer betrug 15 325 (+ 575) L.

— **England im Nebel.** Den außergewöhnlichen Schnee- und Eisstürmen folgten die Nebeltage vom 22. bis 24. Dezember 1904. Wer einen englischen oder Londoner Nebel gesehen und gekostet hat — denn er wirkt ebenso auf die Geschmacks- wie Kopfnerven —, wie er die breiten Straßen, deren Häuser beiderseits unsichtbar sind, in eine solide gelbgraue Masse verwandelt, aus der Stimmen von unsichtbaren, sich mühsam vorwärts tastenden Menschen hörbar sind und die elektrischen Lampen gleich Glühwürmchen erscheinen läßt, der begreift, daß ein solcher Nebel imstande ist, den gesamten Straßen- und Eisenbahnverkehr aus Rand und Band zu bringen. Lokal- und Fernzüge krochen ihren Weg entlang und kamen um mehrere Stunden verspätet ans Ziel; einige Züge wurden gar nicht abgelassen, und Tausende harrten der ankommenden und abgehenden Züge; war es doch gerade die verkehrsreiche Weihnachtswoche. Ein Vorortzug benötigte anstatt der fahrplanmäßigen 12 Min. eine Stunde, der Personenzug 8 Uhr früh von Sydenham (bei London) nach Victoria 2½ Stunden; ebenso lange Zeit brauchten die Züge für die sonst halbstündige Fahrt von Norwood; Züge von Watford nach London, sonst 45 Min., jetzt 2 Stunden. Am 22. Dezember trafen alle Züge in Paddington ungefähr um eine Stunde, die von Dover um 1—1½ Stunden, Züge von Portsmouth, Eastbourne und anderen Küstenstädten, ebenso die schottischen Züge der London & Northwestern sowie der Great Northern von Manchester um etwa 2 Stunden verspätet ein. Der um 3 Uhr 50 Min. in St. Pancras fällige Manchester-Midlandzug fuhr erst um 7 Uhr 40 Min. in die Halle. Der 5 Uhr 45 Min.-Nachmittagszug von Waterloo wurde erst um 6 Uhr 45 Min. abgelassen u. dergl. mehr.

Als eine weitere Folge des anhaltenden Nebels waren zahlreiche Eisenbahnunfälle zu verzeichnen, die mehrere Menschenleben kosteten. Am 23. Dezember um 3 Uhr 40 Min. nachts entgleiste der „Zeitungszug" der Great Central außerhalb der Station Aylesbury. Die Maschine sprang nach links, stieg auf den Bahnsteig und fiel wieder auf das Gleis zurück; der Tender zerstörte einige auf dem Nebenstrang stehende Great Western-Wagen, indes drei Wagen des Zuges selbst zertrümmert wurden, deren Trümmer einen Haufen von etwa 6 m bildeten. Drei Eisenbahnbedienstete fanden hierbei den sofortigen Tod, und zwar zwei Bedienstete in einem Wagen und der Heizer, welcher mit dem Kopf in der Feuerbüchse lag. Der Führer, mit einem Arm zwischen dem Eisenwerk der Maschine eingeklemmt und vom ausströmenden Dampf schwer verbrüht, starb später im Hospital. Bald nach dem Ereignis nahte der Londoner Expreßzug der Signalhütte, dessen Wächter sogleich das Haltsignal gab und hierdurch den Zug noch knapp vor dem Trümmerhaufen zum Stillstand brachte. Der Nachtexpreßzug von Rugby der London & North Western übersah die Signale der New Street-Station in Birmingham und stieß auf einen längs des Bahnsteigs aufgestellten leeren Personenzug. Hierdurch entgleiste der erste Wagen des Zuges und wurde die Pufferbrust des leeren Zuges beschädigt. Sonst ereignete sich kein Unfall. Tags darauf fuhr während einer Verschiebung außerhalb der Euston-Station ein Zug über den Prellbock in eine Signalhütte, zerstörte dort mehrere Leitungen und setzte die Streckenblockung außer Betrieb. — Ein leerer amerikanischer Schiffzug (American „boat special") sollte bei Chalkfarm nächst Willesden Junction für die Nacht aufgestellt werden, weshalb der von Euston 8 Uhr 50 Min. abgehende Nachtexpreß die Weisung „Vorsicht" erhielt; nichtsdestoweniger stieß er mit dem leeren Zuge, dessen Schlußlichter durch den Nebel verschleiert waren, zusammen. Der Anprall war nicht sehr stark, so daß die Reisenden nur mehr oder weniger heftige Stöße erlitten. Die letzten Wagen des leeren Zuges entgleisten und verlegten das Gleis, weshalb der Expreßzug nach Euston zurückgeschoben und der Verkehr mühsam auf einem Gleis abgewickelt werden mußte.

Auf der Süd-Wales-Linie stieß ein Expreßzug bei der Station Shapelton road zwischen Cardiff und Bristol auf stehende Güterwagen, deren gerissene Kupplungen durch neue ersetzt wurden. Es gab zum Glück keine Verletzungen, doch war der Verkehr während mehrerer Stunden unterbrochen.

Ein leerer Zug, der bei Patricroft, auf der Manchester-Liverpooler Hauptlinie, auf einen Seitenstrang geschoben wurde, hierbei jedoch auf unrichtigem Gleise verkehrte, stieß mit einer leeren Maschine zusammen. Drei Wagen entgleisten und verlegten während einiger Stunden die Strecke.

Ein Zusammenstoß zweier Personenzüge ereignete sich auf der North Eastern bei Hessle, einige Kilometer von Hull entfernt, und unterbrach gleichfalls während mehrerer Stunden den Verkehr. Glücklicherweise wurde niemand verletzt. Nur der Aufmerksamkeit des Führers des folgenden Lancashire-Personenzuges war es zu danken, daß er noch vor dem Hindernis auf der Linie Halt machte. K—a.

Fremde Weltteile.

— **Schienenlieferung für die Sibirische Eisenbahn.** Auf die Anfrage der russischen Regierung bei den verschiedenen russischen Schienenwalzwerken in betreff der Zeit, die es in Anspruch nehmen würde, die erforderlichen Schienen usw. für eine Verdoppelung des ganzen Schienengleises der Sibirischen Eisenbahn zu liefern, ist von den Fabriken eine Antwort eingegangen, die auf die Absicht der Regierung wie ein Kaltwasserstrahl wirkte. Die Lieferungsfrist dieses Materials würde nämlich mindestens dreieinhalb Jahre betragen. Das Projekt soll daher, wie der „Hamb. Korresp." meldet, vorläufig zurückgestellt werden, und die Regierung will ihr Augenmerk zuerst dem Ersatz der gegenwärtigen verhältnismäßig leichten Schienen durch schwerere Schienen zuwenden; auch sollen mehr Weichen angelegt und auf besonders gut geeigneten Strecken Doppelgleise gebaut werden.

— **Die Peking-Hankau-Bahn.** Aus Hankau wird der Köln. Ztg. im November v. J. geschrieben: „Von Jahr zu Jahr hebt sich die Entwicklung Hankaus. Die fremden Niederlassungen machen jetzt schon, vom Strome aus gesehen, einen großstädtischen Eindruck; neben dem früher allein vorhandenen englischen Settlement sind eine deutsche, französische, russische und japanische Konzession entstanden, und die breite Uferstraße, die sich mehrere Kilometer am Nordufer des Yangtse hinzieht, ist beinahe vollständig mit stattlichen Gebäuden besetzt. Die deutsche Niederlassung hat an dem allgemeinen Aufschwunge in erfreulicher Weise teilgenommen, und es hat sich auch hier wieder gezeigt, daß die Niederlassungen der Fremden stets eine Menge Chinesen anziehen, die durch die Ausländer einen ungewöhnlichen Verdienst finden. Das in den Straßen Hankaus herrschende Geschäftsleben deutet darauf hin, daß seine Bedeutung als Handelsplatz im schnellen Wachstum begriffen ist, und dies wird durch die statistischen Berichte des fremden Seezollamts bestätigt. Danach hat der Gesamtbetrag des fremden Handels im Jahre 1903 die Höhe von 99 000 000 Taels erreicht gegen 74 000 000 im Jahre 1902 und 62 000 000 im Jahre 1901. Ganz wesentlich hat hierzu der Bau der Peking-Hankau-Eisenbahn beigetragen, und man spricht bereits von Hankau als dem „chinesischen Chicago". Der Bahnbau, der im Jahre 1899 von beiden Richtungen begonnen wurde, stockte während der Boxerunruhen, und die Bauten wurden teilweise zerstört. Jetzt sind aber die Arbeiten von neuem soweit gefördert, daß die ganze Bahn voraussichtlich im Laufe des nächsten Jahres dem Verkehr übergeben werden wird. Auf den eröffneten Strecken ist der Andrang der chinesischen Bevölkerung über Erwarten stark, sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr. Es ist interessant, wie schnell die chinesische Bevölkerung sich an die Benutzung der Eisenbahnen gewöhnt hat; sie bedient sich ihrer heute, als ob es sich um eine altgewohnte Einrichtung handle. Die Bahn führt eine kurze Strecke am Yangtse entlang, durchzieht dann die Ebene der Provinz Hupei und betritt in der Nähe von Kuangchui, 153 km von Hankau entfernt, eine hübsche Berglandschaft, die mit ihren bewachsenen Höhen und reizenden Flußtälern wohl den Vergleich mit den gepriesenen japanischen Landschaften aushalten kann. Ehe die Grenze von Honan erreicht wird, durchfährt man einen 378 m langen Tunnel. Hinter Hsinyangschou, das schon in der Provinz Honan liegt, führt die Bahn wieder durch eine reizvolle Ebene. Kurz ehe das Südufer des Hoangho

erreicht wird, erhebt sich ein mehrere hundert Fuß hoher Lößhügel, der östliche Ausläufer eines Höhenzuges. Dieser Hügel, der alle charakteristischen Merkmale des Löß hat: terrassenförmige Abstufung, tiefe Spalten und Schluchten und zu menschlichen Wohnungen benutzte Höhlen, trägt auf seinem Gipfel einen Tempel des Lungwang, des Stromdrachen, der Gottheit des Hoangho. Weil ein dicht vor der Hoanghobrücke endender Tunnel durch diesen Hügel gelegt worden, ist nach der Meinung der abergläubischen Chinesen der Drachengott zur Wut gereizt worden. Er werde auf keinen Fall dulden, so wurde verbreitet, daß die jetzt zu Zweidrittel vollendete Hoanghobrücke jemals fertig werde. Der 16. Oktober, nach chinesischem Kalender der neunte Tag des neunten Monats, war als der Zeitpunkt bezeichnet worden, an dem der Drachengott die Brücke zerschmettern und alle dabei beschäftigten Europäer umbringen würde. Es kam aber keinerlei Störung vor. Die Konstruktion der eisernen Brücke, die 280 m lang werden wird, ging unbeirrt weiter. Nach chinesischer Vorstellung erscheint der Drachengott in der Gestalt einer Schlange. In Kaifengfu wird in einem Tempel eine etwa 7 Zoll lange, goldglitzernde Schlange aufbewahrt, die dort seit 70 Jahren sein soll und vor der der Gouverneur zweimal im Jahre Andacht verrichtet. Selbst im Auslande erzogene Beamte glauben an die Gottheit der Schlange und begründen das damit, daß sie auf der Stirne das Zeichen F (wang), d. h. König, trage! Auch mit solchem Aberglauben dürften, mehr als Belehrung, die ununterbrochen verbesserten Verkehrsmittel aufräumen, die das alte, unnahbare China immer mehr aufschließen. Sie werden tief eingreifende wirtschaftliche Änderungen hervorrufen, und zwar, wie zu hoffen ist, ohne daß dadurch weitere Reibungen erzeugt werden. In dem Maße, wie die praktischen Vorteile der Eisenbahnen dem arbeitslustigen und für materiellen Erwerb sehr empfänglichen Chinesen klarer vor Augen geführt werden, läßt schon jetzt das Mißtrauen und der Widerstand sowohl der Mandarinen wie der Bevölkerung nach, und auch die minder Intelligenten erkennen jetzt in den Bahnen ein nützliches Mittel zur Erhöhung des Wohlstandes, während sie sie früher nur als ein Teufelswerk betrachteten."

— **Eisenbahnbau auf den Philippinen.** Dem Senat der Vereinigten Staaten liegt ein Gesetzentwurf vor, der den Bau von Eisenbahnen auf den Philippinen vorsieht. Das Newyorker „Journal of Commerce" teilt darüber folgende Einzelheiten mit: Es stehen im ganzen acht Linien in Frage: vier auf der Insel Luzon und je eine auf den Inseln Panay, Negros, Leyte und Cebu. Außerdem werden erforderlichenfalls noch zwei kurze Linien auf Mindanao in Erwägung gezogen. Die geplanten Strecken auf L u z o n sind: 1. Von Manila nach Aparri an der Mündung des Cagayanflusses an der Nordküste der Insel. Länge 336 Meilen, Kostenanschlag 6 675 000 D. oder etwa 20 000 D. für die Meile. 2. Von Dagupan, dem gegenwärtigen nördlichen Endpunkt der Linie Manila-Dagupan, in nördlicher Richtung an der Westküste entlang bis nach Laoag in der Provinz Ilicos Norte. Länge 168 Meilen, Kostenanschlag 3 367 000 D. 3. Von Manila südlich nach Batangas. Länge etwa 60 Meilen, Kostenanschlag 1 097 457 D. 4. Von Pasacao an der Westküste der Provinz Ambos Camarines nach den Häfen Tabaco und Legaspi. Diese noch nicht trassierte Strecke würde die große Hanfbaugegend der Insel Luzon erschließen. — Auf der Insel P a n a y mit einer Bevölkerung von 743 646 Seelen ist eine Bahn geplant von Capiz an der Nordküste quer durch die Insel nach Iloilo an der Südküste. Von Escalante, an der Nordostküste der Insel N e g r o s (mit 184 889 Einwohnern), soll eine Bahn quer durch die Insel und dann die Westküste entlang geführt werden. Die auf L e y t e geplante Bahn von Tacloban nach Carigara ist verhältnismäßig kurz. Die projektierte Linie auf C e b u soll von Davao auf der Ostküste in südwestlicher Richtung quer über die Insel nach Dumaguete gehen. Cebu ist die Insel, auf der sich die Kohlenindustrie am meisten entwickelt hat, und der Hafen von Cebu ist seiner Wichtigkeit nach der dritte im ganzen Archipel.

— **Neue Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika im Kalenderjahre 1904.** Nach „Railr. Gaz." sind im Jahre 1904: 3832 engl. Meilen neue Hauptbahnen in den Vereinigten Staaten gebaut worden, die niedrigste Ziffer seit 1898, in welchem Jahre sie 3265 Meilen betrug. Der Grund dieses sich seit 1903 auf etwa 33 % beziffernden Rückganges liegt zweifellos darin, daß die größeren Eisenbahnen alle nicht unbedingt notwendigen Bauten zurückgestellt haben bis zu einer Zeit, wo die geschäftliche Lage die Fertigstellung gestattet. So hat beispielsweise die Chicago, Rock Island & Pacificbahn auf ihrer geplanten Linie von Amarillo (Texas) nach Tucumcari (Neumexiko) den Bau von 111 engl. Meilen eingestellt, deren Trassierung bereits zur Hälfte fertig war. Ebenso hat die Pennsylvaniabahn alle nicht dringend notwendigen Bauten einstellen lassen, dagegen die Arbeit auf der Strecke von Parkesburg nach Columbia, die Anfang 1904 eingestellt war, wieder aufnehmen lassen. — In Kanada wurden im Jahre 1904: 316 Meilen neu gebaut gegen 687 Meilen im Vorjahre, in Mexiko 116 Meilen gegen 299 Meilen im Jahre 1903.

— **Amerikanische Eisenbahntarife.** Präsident Roosevelt teilte den Kongreßmitgliedern, die an der Besprechung über die Eisenbahntarife teilgenommen haben, mit, daß er ein möglichst schleuniges Vorgehen des Kongresses bezüglich der T a r i f d u r c h s i c h t befürworte. Einer der Teilnehmer der genannten Besprechung erklärte, Präsident Roosevelt werde an der Entscheidung des Kongresses durchaus festhalten, wenn er auch an eine vollständige Revision nicht glaube; er halte die Zeit für gekommen, eine Berichtigung gewisser Tarifpläne vorzunehmen. Wenn die Kommission der beiden Häuser damit einverstanden sei, werde er eine Tagung nach ihrem Belieben einberufen. Dies werde wahrscheinlich im Herbst sein. Er betrachte die Angelegenheit als eine Frage der Zweckmäßigkeit, wobei keine großen Grundsätze auf dem Spiele stehen.

— **Der neue Zentralbahnhof in Washington.** Wie in anderen Großstädten Nordamerikas, so nötigte (nach „Eng. News") auch in Washington der steigende Verkehr zu einem umfassenden Umbau der völlig unzureichenden Bahnanlagen. In erster Linie wurde die Beseitigung der Straßenkreuzungen in Schienenhöhe verlangt, in zweiter war die Erweiterung der Bahnhöfe notwendig. Die beiden Bahngesellschaften, deren Netze Washington berühren, die Baltimore & Ohio und die Pennsylvania-Bahn, entwarfen ihre Verbesserungen zunächst unabhängig voneinander. Die beiden Entwürfe wurden auch im Februar 1901 vom Kongresse genehmigt. Bald darauf jedoch ernannte das „American Institute of Architects" eine Kommission zur Aufstellung eines Planes für die Verschönerung und Erweiterung der Stadt Washington und ihrer Parkanlagen. Bei den Vorarbeiten dieser Kommission stellte sich heraus, daß die gebauten Eisenbahnanlagen mit einer zweckmäßigen Behandlung des Parksystems unvereinbar seien. Man entschloß sich daher, die Eisenbahnentwürfe zu einem einheitlichen, dem Stadterweiterungsplan sich anpassenden Entwurf umzuarbeiten, dessen Mittelpunkt ein Zentral-Personenbahnhof (Union Station) bilden sollte. Diese Vorlage erhielt im Februar 1903 Gesetzeskraft und ist jetzt in der Ausführung begriffen.

Der Personenbahnhof stellt sich im wesentlichen als Kopfbahnhof dar, dessen Längsachse mit derjenigen der Delaware-Avenue zusammenfällt, welche auf die Kuppel des Kapitols gerichtet ist. In den Bahnhof werden von Norden her zwei Linien der Baltimore- und Ohio-Bahn eingeführt, außerdem eine neue Verbindungslinie mit der Pennsylvaniabahn. Die Mehrzahl der Gleise endigt stumpf, während sechs Gleise zusammengezogen nach Süden weitergeführt werden, um in einem Tunnel unter einer Straße die bestehende Pennsylvanialinie wieder zu erreichen.

Das größte Interesse erregt das der Personenstation vorgelagerte Kopfgebäude. Es richtet seine 189 m lange Hauptfassade nach der Kuppel des Kapitols, von dem sie kaum 800 m entfernt ist. Die Architektur wurde daher der des Haupt-Staatsgebäudes angepaßt, deren Motive bekanntlich Griechenland und Rom entlehnt sind. Ein Zug von Großartigkeit geht durch die Anlage des Stationsgebäudes. Er zeigt sich bereits in der Anordnung des Vorplatzes und der Zufahrtstraßen. Der Platz ist 300 m lang und 150 m breit; er wird geschmückt durch Ballustraden, Terrassen und Springbrunnen. In ihn münden neun verschiedene Straßen.

Das Kopfgebäude hat einen Mittelbau, welcher an die Römischen Kaiserthermen erinnert. In ihn führen drei Eingangsbögen von 9,1 m Weite bei 15,2 m Höhe. Durch diese gelangt man in eine gewölbte offene Vorhalle und weiter in den Hauptraum des Mittelbaues, den allgemeinen Warteraum. Dieser ist 67,1 m lang und 39,6 m breit; er ist bei 27,4 m Höhe mit einem Tonnengewölbe abgedeckt, welches mit vertieften Kassetten wie im Bade des Diocletian geschmückt ist. Zur Erleuchtung des gewaltigen Raumes dienen zwei halbkreisförmige Fenster von 22,8 m Durchmesser in den Stirnen der Tonne und je 5 Fenster von 9,1 m Weite in den Schenkeln des Gewölbes. Die Enden des Kopfbaues sind mit den zur Abfertigung des Personen- und Gepäckverkehrs nötigen Räumen ausgefüllt. Unter diesen heben wir hervor die am äußersten östlichen Ende belegenen Repräsentationsräume für politische Empfänge.

An die ganze Nordfront des Kopfgebäudes lehnt sich nun in Länge von 231,7 m und Breite von 39,6 m der Quer- oder Kopfbahnsteig an, von dessen Langseite die vielen schmalen Zungenbahnsteige ausgehen. Der Kopfbahnsteig wird durch ein bogenförmiges, freitragendes Dach mit Oberlichtern überdeckt. Er wird durch einen Zaun in zwei Streifen von etwa 24 und 15 m Breite geteilt, von denen der breitere, am Kopfgebäude belegene dem Verkehr der Abreisenden, der schmalere dem der Ankommenden dient.

Die Halle zur Aufnahme der Züge erhält eine Gesamtbreite von 231,7 m. Sie zerfällt in zwei Teile mit verschiedener Höhenlage der Gleise. Im westlichen 146,3 m breiten liegen die Gleise in der Höhe des Kopfbahnsteigs, vor dem sie endigen,

im östlichen nur 85,4 m breiten Hallenteil liegen die Gleise tiefer, so daß sie unter dem Kopfbahnsteig und dem Kopfgebäude hindurch in den oben erwähnten Tunnelanschluß zur Pennsylvaniabahn geführt werden können.

Im Anschluß an die in nördlicher Richtung vom Zentral-Personenbahnhof ausgehenden Linien werden noch folgende Bahnhofsanlagen hergestellt: ein Kohlenbahnhof für die Baltimore-Ohio-Bahn, ein Güterbahnhof und ein Abstellbahnhof für Personenwagen in Verbindung mit einem großen Lokomotiv-Bahnhof. Letzterer enthält zwei halbkreis-ringförmige Lokomotivschuppen mit je 25 Ständen.

Allgemeines.

— **Petroleumgewinnung der Welt.** Die amerikanische Regierung hat für das Jahr 1903 eine Statistik über die Weltgewinnung von Petroleum veröffentlicht, deren wichtigste Ziffern der „Moniteur du Pétrole roumain" bringt. Die Gewinnung von Rohöl betrug in Tonnen: 1889: 7 830 788, 1893: 11 947 730, 1900: 19 570 163, 1901: 21 973 318, 1902: 24 286 607, 1903: 25 640 177. Aus diesen Zahlen geht das gewaltige Anwachsen der Rohölgewinnung hervor, die sich im letzten Jahrzehnt mehr als verdoppelt hat und noch immer im ständigen Wachstum begriffen ist. 1889 betrug die Gewinnung in den Vereinigten Staaten 4 600 000 t, in Rußland 100 000 t, 1893: 6 300 000 und 5 300 000 t; 1900 dagegen hat die Gewinnung Rußlands die der Vereinigten Staaten überflügelt, die erstere betrug 9 900 000 t, die letztere 8 300 000 t, 1901 war der Unterschied noch größer. Rußland förderte 11 200 000 t, Amerika 9 100 000 t. Die Jahre 1902 und 1903 haben einen Rückgang der russischen Gewinnung und ein sehr starkes Anwachsen der amerikanischen Gewinnung gebracht; so betrug 1903 die russische Gewinnung 9 900 000 t, die amerikanische 13 200 000 t. Auf Rußland und Amerika entfielen im Jahre 1900 rund 94 % der Weltgewinnung, 1903 dagegen rund 90 %; es zeigt sich also eine geringe Abnahme zu gunsten der anderen Petroleum gewinnenden Länder, die immer noch eine verhältnismäßig geringe Rolle spielen. So belief sich im Jahre 1903 die Gewinnung von Niederländisch-Indien auf 869 840 t, die von Galizien auf 727 971 t, die von Rumänien auf 384 303 t (1,4 % der Weltgewinnung), von Indien auf 328 843 t, von Japan auf 126 284 t, von Deutschland auf 58 402 t (1889: 9591 t), von Italien auf 2620 t. Die rumänische Gewinnung dürfte unter der Beteiligung deutschen Kapitals in den nächsten Jahren eine wesentliche Ausdehnung erfahren.

Betriebslängen der den Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen am 1. Januar 1905 gehörigen Strecken.

Am 1. d. M. gehörten dem Verein 68 Eisenbahnverwaltungen an, und zwar:

a) 40 deutsche Eisenbahnverwaltungen (hierunter 21 Eisenbahndirektionen der preußisch-hessischen Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft),
b) 20 österreichisch-ungarische Eisenbahnverwaltungen,
c) 4 niederländische Verwaltungen (Holländische Eisenbahn, Niederländische Centralbahn, Niederländische Staatseisenbahnen und Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn),
d) 1 luxemburgische Verwaltung (Prinz Heinrich-Eisenbahn),
e) 1 belgische Verwaltung (Chimay-Eisenbahn),
f) 1 rumänische Verwaltung (Rumänische Staatseisenbahnen) und
g) 1 russisch-polnische Verwaltung (die Warschau-Wiener Eisenbahn).

Außerdem nehmen nach § 6 der Vereinssatzungen noch verschiedene Nebenbahnen mit einer Betriebslänge von 1202,57 Kilometer an den Vereinseinrichtungen teil.

Das Netz der im Betriebe der unter a) bis g) aufgeführten Verwaltungen stehenden Bahnen hat eine Gesamtausdehnung von 96 484,21 km.

Hiervon kommen auf:

		km
1.	a) die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen	33 935,52 km
	b) die bayerischen (einschl. pfälzische) Eisenbahnverwaltungen	7 155,28 „
	c) die sächsische Staatseisenbahnverwaltung	3 189,62 „
	d) die württembergische Staatseisenbahnverwaltung	1 959,78 „
	e) die badische Staatseisenbahnverwaltung	1 662,90 „
	f) die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen	1 932,63 „
	g) die Verwaltungen der übrigen deutschen Staats- und Privateisenbahnen	2 799,19 „
	die deutschen Verwaltungen zusammen	52 634,92 km
2.	österreichisch-ungarische Verwaltungen (k. k. österreichische Staatsbahnen 12 199,80 km, Königlich ungarische Staatseisenbahnen 14 834,22 km)	37 011,83 km
3.	bosnische Verwaltungen (Militärbahn Banja-luka-Doberlin)	104,33 „
4.	niederländische Verwaltungen	2 916,63 „
5.	die luxemburgische Verwaltung	186,54 „
6.	die belgische Verwaltung	59,11 „
7.	die rumänische Verwaltung	3 078,56 „
8.	die russisch-polnische Verwaltung	492,29 „
	Gesamtbetriebslänge	96 484,21 km

Da der Verein mit einer Länge von 95 125,56 km in das Jahr 1904 eingetreten ist, so ist in dem verflossenen Jahre seine Ausdehnung um 1358,65 km gewachsen. An diesem Zuwachs sind die deutschen Bahnen mit 1048,77 km oder 77,19 %, die österreichisch-ungarischen Bahnen mit 299,29 km oder 22,03 % und die luxemburgischen, niederländischen und anderen Vereinsbahnen mit 10,59 km oder 0,78 % beteiligt.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 3. Januar d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergebene 1,68 km lange Strecke Wolfspfütz-Weißensand der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Die Eisenbahnstation Inowrazlaw hat die Bezeichnung Hohensalza erhalten.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Der an der Strecke Falkenburg-Polzin gelegenen Haltestelle Gersdorf ist die Bezeichnung Gersdorf Regierungsbezirk Köslin beigelegt worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Zu dem Güterwagenparkverzeichnis Nr. 42 (Königl. Eisenbahndirektion Magdeburg) ist der Nachtrag I herausgegeben worden.

Vereins-Kilometerzeiger.

Zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" sowie zum Kilometerzeiger Nr. 32 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Berlin und Stettin) ist je der Nachtrag I und zum Kilometerzeiger Nr. 37 (Königl. Eisenbahndirektionen zu Erfurt und Halle a. S.) der Nachtrag X herausgegeben worden. Durch den Nachtrag I zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" werden die in der Zeit vom 1. Januar 1904 bis einschl. Dezember 1904 ausgegebenen Nachträge zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 467/04 vom 5. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der k. k. priv. Südbahngesellschaft auf Einbeziehung der Zillerthalbahn in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 7. Januar d. J.).

Nr. I 3 vom 5. Januar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Aufhebung der bei den Ausgabestellen München und Nürnberg bisher zur Erhebung gekommenen Bestellgebühr (abgesandt am 7. Januar d. J.).

Nr. III 1111/04 vom 7. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmäßigen Lieferfristen (abgesandt am 12 Januar d. J.).

Nr. III 7 vom 5. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Nr. III 8 vom 5. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 10. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar 1905 wird der an der Bahnstrecke Hermeskeil-Simmern zwischen den Stationen Morbach und Hinzerath gelegene Haltepunkt Bischofsdhron für den Personenverkehr eröffnet.

Reisegepäck kann nach Bischofsdhron abgefertigt werden, ist jedoch vom Reisenden selbst am Packwagen in Empfang zu nehmen.

Das von Bischofsdhron zu befördernde Reisegepäck ist dem Zugführer zur nachträglichen Abfertigung zu übergeben. Die Beförderung von Expreßgut nach und von dem Haltepunkt ist ausgeschlossen.

Die Entfernung nach Morbach beträgt 2,0 km, nach Hinzerath 4,3 km. (121)

St. Johann-Saarbrücken, 11. Januar 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

K. sächsische Staatseisenbahnen.

Die ursprünglich erst für die Zeit nach Beendigung der Chemnitzer Bahnhofsumbauten in Aussicht genommenen neuen Stationsbenennungen: „Chemnitz Südbahnhof“ (für Altchemnitz), „Altchemnitz“ (für Oberaltchemnitz) und „Oberaltchemnitz“ (für Niederharthau) treten bereits mit dem 1. Februar 1905 in Kraft.

Generaldirektion. (122)

3. Güterverkehr.

Am 1. Februar 1905 kommen folgende Nachträge zu dem Gütertarif zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn zur Einführung, die zu den beigesetzten Verkaufspreisen bei unserer Drucksachenverwaltung erhältlich sind:

Nachtrag I zum Heft 2 mit Frachtsätzen für Gustorf, Scheven und Witterschlick (15 ₰);

Nachtrag I zum Heft 4 mit Frachtsätzen für Dotzheim, Hattenheim und Wiesbaden West (10 ₰);

Nachtrag II zum Heft 10 mit Frachtsätzen für Cadu-Marienborn (5 ₰);

Nachtrag IV zum Heft 12 mit Frachtsätzen der Ausnahmetarife E und E 1 von Differdingen nach Stettin (10 ₰);

Nachtrag VII zum Heft 13 mit Frachtsätzen des Ausnahmetarifs Nr. 8 von Differdingen und Rodingen und Nr. 9 und 9 S von Differdingen (10 ₰);

Nachtrag II zum Heft 16 mit Frachtsätzen für Metternich (15 ₰);

Nachtrag II zum Heft 17 mit Frachtsätzen für Bitterfeld (10 ₰);

Nachtrag III zum Heft 21 (10 ₰) und Nachtrag II zum Heft 22 (10 ₰).

Soweit in den einzelnen genannten Tarifheften noch keine Frachtsätze für Befort, Belval, Bövingen und geänderte Frachtsätze für Grundhof bestanden, werden solche durch die Nachträge eingeführt.

Ferner kommen durch die Nachträge zu den Heften 2, 4, 12, 16, 17, 21 und 22 Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für den Versand von Düngemitteln von Differdingen zur Einführung. Diese gewähren die bereits um 20 % ermäßigten Frachtanteile für die Bahnlinien der deutschen Bahnverwaltungen unter den Bedingungen, welche jeweils für den „Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation, gültig vom 1. Mai 1902 bis 30. April 1907“, Geltung haben.

Straßburg, den 11. Januar 1905. (123)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Die Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Eisenbahnmaterial in Wagenladungen von 10 000 kg ab Dortmund K. M. (eingeführt auf 1. September 1889) und ab Oberhausen (eingeführt auf 20. Oktober 1889) nach Lugano, Melide, Maroggia, Capolago, Mendrisio und Balerna treten mit dem 31. März 1905 außer Kraft.

Karlsruhe, den 12. Januar 1905. (124)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 3.

Am 20. Januar d. J. werden die Stationen Buchholz (Zauche) und Beelitz (Stadt) des Direktionsbezirks Halle a/S. in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 13. Januar 1905. (125)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar 1905 werden die Verkehrsstellen der sächsischen Staatseisenbahnen Chemnitz-Hilbersdorf, Höhlteich und Steudten in den Gütertarif des nordostdeutsch-sächsischen Verbandes aufgenommen.

Über die Höhe der Sätze und Abfertigungsbefugnisse geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 11. Januar 1905. (126)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-italienischer Güterverkehr über den Gotthard und Brenner.

Am 1. Februar d. J. tritt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Januar 1893 nebst Nachträgen ein neuer niederländisch-italienischer Gütertarif Teil I „Reglementarische Bestimmungen“ in Kraft.

Cöln, den 12. Januar 1905. (127)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 werden die Verkehrsstellen Chemnitz-Hilbersdorf, Höhlteich und Steudten der sächsischen Staatseisenbahnen in den Gütertarif aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze sowie über die Abfertigungsbefugnisse und Verkehrsbeschränkungen erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 10. Januar 1905. (128)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die Station Dettingen a. Main des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 a (für Braunkohlen, Braunkohlenbriketts usw.) für den Verkehr nach Stationen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen, nach Stationen der auf badischem Gebiet liegenden Linien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft sowie nach den Stationen Ludwigshafen a/Rh., Basel und Basel-St. Johann einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Frankfurt a/M., den 11. Januar 1905. (129)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1905.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 kommt zwischen Eger und Salzburg für Kleie in 10 t ein Frachtsatz von 109 h, für Mineralwasser in 10 t ein Frachtsatz von 209 h zur Einführung.

München, den 10. Januar 1905. (130)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen usw.

Mit dem 1. Februar d. J. wird Annathal-Rothau, Station der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn, in obengenannten Ausnahmetarif einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfragen.

Breslau, den 12. Januar 1905. (131)
Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

1. Heft. Saarbrücken-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. Januar d. J. werden die Stationen Metternich, Rübenach, Bassenheim, Ochtendung, Kerben und Polch der neuen Strecke Mayen-Coblenz des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in den Tarif aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 14. Januar 1905. (132)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 18. Januar 1905 tritt in dem im Heft II F der Staatsbahngütertarife bestehenden Ausnahmetarif 6 f für Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (auch Naßpreßsteine) ein direkter Satz von Grube Vaterland nach Damgarten bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 t durch einen Versender in Kraft. Der Satz beträgt 59 ₰ für 100 kg und ist nicht gültig für Steinkohlenbriketts.

Bromberg, den 14. Januar 1905. (133)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif I/IV, Tarifheft II H.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Mannheim-Waldhof (Bezirk Mainz) in die Ausnahmetarife 9, S 5 und S 5 t für

Eisen und Stahl im Gruppenwechseltarif I/IV aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Breslau, den 13. Januar 1905. (134)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.
(Einführung eines neuen Tarifes.)
Mit 1. Februar 1905 — für Frachterhöhungen mit 15. März 1905 — tritt ein neuer Elbeumschlagstarif für Westösterreich in Kraft.
Derselbe ist eine Neuauflage des gleichnamigen Tarifes vom 1. April 1901 unter Einbeziehung der Nachträge I—V und Durchführung von Ergänzungen und Berichtigungen.
Der Tarif ist bei der unterzeichneten Direktion sowie bei den beteiligten Bahnen zum Preise von 2 M. = 2,30 Kr. erhältlich.
Wien, am 14. Januar 1905. (135)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Ausgabe eines Nachtrages zum Kilometerzeiger.
Mit 1. Februar 1905 gelangt der Nachtrag X zu der vom 1. Oktober 1899 gültigen Neuauflage des Kilometerzeigers für die Linien der k. k. priv. Südbahn-Gesellschaft (vom 1. April 1893) zur Ausgabe. Preis: 50 Heller pro Exemplar.
Wien, am 15. Januar 1905. S. B. Z. 21—CI/1905. (136)

Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodenseeuferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
(Einführung direkter ermäßigter Frachtsätze für Ferromangan etc. von Bregenz trs., Buchs trs. und Lindau trs. nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs.)
Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1905, gelangen für die Artikel Ferromangan, Ferrosilizium, Ferromangansilizium bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für:
a) unter 5000 kg,
b) mindestens 5 000 } kg pro Frachtbrief u. Wagen
c) mindestens 10 000 }
sowie bei Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen des vom 1. September 1901 gültigen, in rubro bezeichneten Tarifes von Bregenz trs., Buchs trs. und Lindau trs. nach Granica trs. bezw. Szczakowa trs. die nachstehenden ermäßigten Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von	Nach	für 100 kg in Centimes (Gold)
Bregenz trs. Buchs trs. Lindau (österr. u. bayer.) trs.	Granica trs. bezw. Szczakowa trs.	a) 361 b) 308 c) 261

Wien, am 13. Januar 1905. T. A. B. Zl. 550/05. (137)
K. k. österr. Staatsbahnen, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterr.-ungar.-bayer. Grenzverkehr.
Mit Gültigkeit vom 25. Januar 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis Ende Dezember 1905, gelangt unter Einhaltung der Bestimmungen des Tarifes Teil II für den obenbezeichneten Grenzverkehr zur Einführung:

Für den Artikel	Von Salzburg nach	bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 5000 kg des genannten Artikels für den Frachtbrief und Wagen — Frachtsatz für 100 kg in Hellern
Zinksulfidfarben	Triest	322

Wien, am 11. Januar 1905. (138)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

---

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn.
Infolge der Verlängerung der Strecke Görchen-Gostkowo um 444 m ändern sich die Entfernungen des Kilometerzeigers für den Binnenverkehr in einigen Stationsverbindungen.
Soweit hierdurch Erhöhungen der Beförderungspreise im Personen- und Güterverkehr herbeigeführt werden, treten sie erst am 1. März 1905 in Kraft.
Rawitsch, den 14. Januar 1905. (139)
Die Direktion.

---

5. Verdingungen.

Zur Verdingung
der Lieferung von
1. 1160 t Knorpelbraunkohlen und
2. 10 600 t Braunkohlenbriketts
ist Termin **am 1. Februar 1905, vormittags 11 Uhr**, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.
Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 30 ₰ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 1. März 1905 einschließlich.
Erfurt, den 10. Januar 1905. (140)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von:
a) 9000 cbm gesiebten Kieses,
b) 6000 t Basalt- oder Melaphyr-Kleinschlag
zur Herstellung der Oberbauarbeiten auf der Nordseite des umzubauenden Hauptbahnhofes Breslau soll vergeben werden. Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Eröffnungstermin, und zwar:
zu a) am 4. Februar 1905, vormittags 11 Uhr, und
zu b) am 6. Februar 1905, vormittags 11 Uhr,
der unterzeichneten Betriebsinspektion einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von je 60 ₰ in bar bezogen werden.
Breslau, den 11. Januar 1905. (141)
Brüderstraße 36.
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von A. 6240 kg Eisendraht in 6 Losen, 6100 kg Stahldraht u. 12 760 Tafeln Weißblech in je 7 Losen, 1030 kg Stahlblech in 2 Losen, 400 qm Drahtgewebe zu Funkenfängern, 5000 Stück Sprungfedern u. 92 000 Stück eisernen Ringen in je einem Lose, 14 220 m Halfterketten in 11 Losen, 4720 Mille Splinten, 132 790 kg eisernen Drahtstiften, 5612 kg Kammzwecken, 153 200 kg eisernen Kesselnieten, 3490 Mille Mannheimer Blechnieten, 13 370 Mille eisernen Holzschrauben, 61 600 Stück eisernen Holzschrauben (Schlüsselschrauben) in je 7 Losen, 1214 Mille messingenen Holzschrauben in 6 Losen, 27 kg messingenen Drahtstiften in 2 Losen, 25 000 Stück messingenen Knopfnägeln, 220 Mille Polsternägeln, 800 Mille Schloßnägeln, 2200 Mille Decknägeln, 12 Mille Bodenspiekern und 150 Mille Federstiften in je einem Lose. B. 1 217 400 Stück eisernen Muttern, ungeschnittene u. geschnittene, in 22 Losen, 1526 Mille eisernen Bekleidungsschrauben in 32 Losen und 1 800 070 Stück eisernen Schrauben mit und ohne Muttern in 52 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für A. bis zum 7. und für B. bis zum 8. Februar 1905, vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 3. Februar 1905 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,50 M. für A. und 1,50 M. **in bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 11. März 1905.
Berlin, den 14. Januar 1905. (142)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in den Hauptwerkstätten Harburg, Neumünster und Wittenberge ausgemusterten Betriebsmittel, als:
7 Lokomotiven mit Tender,
3 Tenderlokomotiven,
2 Lokomotiven ohne Tender,
1 Tender,
5 Personenwagen,
1 Güterzuggepäckwagen und
4 Güterwagen
sollen öffentlich verkauft werden.
Die Bedingungsunterlagen können gegen kostenfreie Einsendung von 50 ₰ in bar von unserem Zentralbureau bezogen werden. Angebote sind bis zum 30. Januar d. J., vormittags 11 Uhr, verschlossen und mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf ausgemusterter Betriebsmittel" versehen an uns — Zimmer 118 — einzusenden.
Altona, den 10. Januar 1905. (143)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Januar vorm. gemeldet.

Nummer 2. Berlin, am 18. Januar 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	4	1	Schließkorb	gefüllt —	13	1	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
2	A B	10	1	Sack	Kleider —	12	2	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
3	A B	88/9	2	—	Sesselgestelle —	11	3	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
4	A B	1528	1	Ballen	Packung —	55	4	RecklinghausenS.	K. E.-D. Essen	
5	A F P	1157	1	Faß	ansch. Wein —	234	5	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
6	A G	1	1	Kiste	Glasscheibe —	45	6	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
7	A G	4884	1	Faß	gefüllt —	203	7	Schwelm	„	
8	A G	?	1	in Leinen	Nähmaschine —	45	8	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
9	A G S	4082	1	Kiste	leer —	42	9	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
10	A H	—	2	Weinfässer	leer —	66	10	Deutz	K. E.-D. Cöln	
11	A H	500/2	3	Bund	Stühle —	30	11	M.-Styrum	K. E.-D. Essen	
12	A H	2135	1	Kiste	Lampenglocken —	25	12	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
13	A K	7	1	Faß	leer —	50	13	München H. B.	Bayerische Stsb.	
14	{A K A V II}	{5334 5144}	2	Kisten	leer —	{71 44}	14	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	
15	A K F	—	1	Faß	Sardellen in Salz —	54	15	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
16	A L	I/III	3	—	Schaufensterbretter	29	16	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
17	A L	3263	1	Ballot	? —	50	17	Marktleuthen	Bayerische Stsb.	
18	A L	25074	1	Kiste	Mohnmühle —	51	18	Muskau	K. E.-D. Halle a/S.	
19	A M	1885	1	Bund	leere Blechfässer —	50	19	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
20	A N	—	1	Verschlag	Schrank —	62	20	Wilsenroth	K. E.-D. Frankf. a/M.	
21	A N	15	1	Kiste	Messingrohre —	18	21	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
22	A N	614	1	„	{Isolierschnur — Porzellanhülsen —}	16	22	Düsseldorf-Der.	„	
23	A P	16878. 103	1	Stange	Stahl —	7	23	Eger	Bayerische Stsb.	
24	A R	9044	1	Kiste	Konserven —	61	24	Steele Nord	K. E.-D. Essen	
25	{AR}	93017	1	„	Blechstreifen —	88	25	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
26	R S	4998	1	Korb	Wein —	75	26	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
27	A St	—	1	Kiste	— —	76	27	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
28	A T	3362	1	Sack	Kaffee —	10	28	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
29	A W	IX	1	Paket	Polsterwaren —	16	29	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
30	A W	26/7	{1 1}	{Kiste Korb}	— —	61,5	30	Zwötzen	Sächsische Stsb.	
31	A Z	567	1	Kiste	Spielwaren —	96	31	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	
32	B	—	2	Bund	Gußröhren —	120	32	Appenweier	Württemberg. Stsb.	
33	B	112	1	Ballen	{Damenkleiderstoff, Servietten u. Tischtücher}	33	33	Zwickau	Sächsische Stsb.	
34	B	327	1	Faß	ansch. Zement —	200	34	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
35	B	2971	1	Ballen	Papier —	146	35	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
36	B	5651	1	„	Schmirgel —	39	36	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
37	B	6220	1	Kiste	Wollwaren —	21	37	Homberg Rhein		
38	B	65 u. 50	4	Stück	Eisenteile —	12	38	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
39	B B	—	1	Kiste	Kautabak —	13	39	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
40	B B	323	1	„	elektr. Material —	17	40	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
41	B B	7359	1	Ballen	Putzwolle —	31	41	Duisburg	K. E.-D. Essen	
42	{B B Qu oder K O}	{2787 6083}	1	Korbblechfl.	ansch. Öl —	50	42	Rheda	K. E.-D. Hannover	
43	B C	997	1	Kiste	leer —	70	43	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
44	B & C	2831	1	Ballen	Leder —	115	44	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
45	B E	10	1	—	Decke —	—	45	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
46	L E	993	1	Korb	Schrauben,Drahtseil etc.	24	46	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
47	B L	7079	1	Ballen	Wolle —	50	47	Eil-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
48	B S	402	1	„	Lumpen —	33	48	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
49	B S	627	1	—	Vertikow —	58	49	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
50	B S	9632	1	Kiste	leere Zigarrenkisten	—	50	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	B S	17134/40	7	Kisten	— —	645	51	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
52	B V	5144	1	Kiste	Papierw. —	71	52	Gr.=Nenndorf	K. E.-D. Hannover	
53	C	536	2	—	eis. Rohre —	32	53	Ranna	Bayerische Stsb.	
54	C A C	3773	1	Paket	Strohpappe —	25	54	Luxemburg	Reichsbahn	
55	C B	—	90	—	Seifenstanden, leer —	1080	55	Duisburg	K. E.-D. Essen	
56	C B	100	1	Ballen	? —	39	56	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
57	C B	123	1	Bund	2 Alumin.-Stg. —	6	57	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
58	C B	846	1	Kiste	leer —	69	58	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
59	C B	2095	1	„	leer —	35	59	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
60	C B	4743	1	Tafel	Eisenblech —	17	60	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	
61	C C	2	1	—	Priv.-Decke —	—	61	Osterfeld N.	K. E.-D. Essen	
62	C C	473	1	Faß	ansch. Öl —	190	62	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
63	C F / W B	16 / 250	2	—	eis. Benzinfässer, leer	110	63	Duisburg	K. E.-D. Essen	
64	C F	31	1	Kiste	leer —	150	64	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
65	Cf	27880	1	Korb	Wein —	126	65	Straßburg i/Els.	Reichsbahn	
66	C F K	5508/9	2	Kisten	Packheu —	80	66	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
67	C G M	106	1	Kiste	Konserven —	27	67	Waltershausen	K. E.-D. Erfurt	
68	C G S	34	1	Ballot	? —	75	68	Furth i/W.	Bayerische Stsb.	
69	C H R	20	1	Kiste	elektrische Artikel —	20	69	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
70	C L	9167	1	„	leer —	35	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	C P	97	1	Eimer	Kraut —	5	71	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
72	C P	13184	1	Kiste	Pappe —	170	72	Werdohl	„	
73	C & R	100	1	Ballen	Bürstenhaare —	50	73	München H. B.	Bayerische Stsb.	
74	C R Co	9617	1	Kiste	leer —	43	74	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
75	C S	1633	1	„	Ochsenzungen —	17	75	Berlin Osg.	„	14 Büchsen.
76	C S	194	1	Rahmen	4 eis. Platten —	16	76	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
77	C S W S	10	1	Kiste	Wein —	20	77	Cöln Bonntor	K. E.-D. Cöln	Wiesbaden 19/12.
78	C Th M	5694	1	„	Blechflasche, gef. —	13	78	Coblenz	„	
79	C V	357	1	Kanne	Öl —	49	79	Düren		
80	C W	6113	1	Faß	leer —	?	80	Lübeck	Lübeck-Büchener	
81	C W	9230	1	Ballen	Werg —	68	81	Reichenbach i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
82	C W	24759	1	Verschlag	2 Nachtkonsolen —	41	82	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
83	C Z	3	1	Ballen	Rohtabak —	68	83	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
84	D	—	1	Block	Zinn —	10,5	84	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
85	D	6/8	6	Stück	eis. Ofentüren —	25	85	Schmalkalden	K. E.-D. Erfurt	
86	D	1552	1	Kiste	20 Flaschen Wein —	35	86	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	D A P G	8	1	—	eis. Petroleumfaß, leer	60	87	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
88	D B	—	3	—	Pleuelstangen —	302	88	Eller	K. E.-D. Elberfeld	
89	D M	—	4	—	Aschkästen —	8	89	Emden	K. E.-D. Münster	
90	D R N J G	21052 / 19855	2	—	Petroleumfässer, leer	75	90	Falkenberg b/T.	K. E.-D. Halle a/S.	
91	D R W	269	2	Bund	10 Eisenröhren —	103	91	Rheine	K. E.-D Münster	
92	E	1644	1	Kiste	grüner Kasten —	12	92	Magdeburg H. W.	K. E.-D. Magdeburg	
93	E	3459	1	„	Messingröhren —	10	93	Bergheim	K. E.-D. Hannover	
94	E	8897	1	„	Blechspielwaren —	176	94	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
95	E A	1	1	„	Porzellan-Muster —	8	95	„		
96	E B	4764	1	Korb	l. Blechgefäße —	11	96	Mühlheim M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	E B R	7297	1	Kiste	Metallösen —	22	97	Hamburg Eil-A.	K. E.-D. Altona	von Jeumont.
98	E E C	3566	2	—	Flacheisen —	20	98	Alt=Rahlstedt	Lübeck-Büchener	
99	E G	—	1	Sack	Haselnüsse —	50	99	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
100	E H	—	1	Kiste	Zigarren —	40	100	Appenweier	Badische Stsb.	
101	E H	4648	1	—	Ofenrost —	3	101	München H. B.	Bayerische Stsb.	
102	E H	18701	1	Kiste	? —	56,5	102	Passau	„	
103	E K	219	1	Paket	Papierw. —	30	103	Duisburg	K. E.-D. Essen	
104	E K	254	1	Kiste	1 Zahnrad, 2 Riemenscheiben	28	104	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
105	E L	15365	1	Korb	Polster —	17	105	Düsseldorf=Der.	„	
106	E M	24	1	—	Petroleumfaß, leer —	40	106	Lahr	Badische Stsb.	
107	E S	4447	1	Kiste	Zigarren —	11,5	107	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	bekl. von Cöln=Ger.
108	F	—	1	Sack	Zwiebeln —	47	108	Mechernich	K. E.-D. Cöln	
109	F	IX	1	„	Putzlappen, Handtuch, Strümpfe, Schuhe	8	109	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
110	F A	1	1	Kiste	Frauenkleider —	—	110	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	
111	F A A	1693	1	„	— —	24	111	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
112	F A M	250	1	„	Packstroh —	30	112	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
113	F B	155713	1	Korb	eis. Rohrmuttern —	20	113	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
114	F C	642	1	Kiste	— —	74	114	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	
115	F D	6603	1	Ballen	Papier —	173	115	Hamm	K. E.-D. Essen	
116	F F	1068	1	Korb	Steinkrug —	11	116	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
117	F G	10	1	Kiste	Maschine —	112	117	Düsseldorf=Der.	„	
118	F G	6198	1	„	Printen —	15	118	Düsseldorf=Bilk	„	
119	F H	2968	1	„	leer —	25	119	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
120	F H & Co	2202	1	Faß	leer —	9,5	120	Leipzig Eil. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
121	F J	—	1	Ballen	weiße Putzwolle —	120	121	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
122	F K C	6851	1	Kiste	Wein —	32	122	Cöln=G.		
123	F L	1, 2	2	Reisekörbe	gefüllt —	97	123	Bismark i/Altm.	K. E.-D. Magdeburg	
124	F L	9512	1	Kiste	leer —	40	124	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
125	F M	3	1	Paket	Kaffee —	20,5	125	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
126	F R	4897	1	Bund	Fensterstangen	15	126	Basel	Badische Stsb.	
127	F S D	—	3	—	2 Rosten, 1 Platte	15	127	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
128	F T	327	1	—	Privatdecke	48	128	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
129	F V	625	1	Kiste	rote Erdfarbe	85	129	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
130	F Z C	14776	1	„	—	24	130	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
131	G	4	1	—	Kinderwagen	10	131	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
132	G.	—	4	—	Ofenteile	15	132	Idstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
133	G B	II	1	Sack	Kartoffeln	49	133	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
134	G B	4 6 7	1	Bund	Körbe	21	134	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
135	G B	111	1	Kiste	Wein	20	135	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
136	Gebr. F	6858	1	„	leer	35	136	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
137	Gebr. R	7937	1	„	Käse	48	137	Gemünden	Bayerische Stsb.	
138	Gebr. S C	18061	1	„	leer	25	138	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
139	G F	2002	1	„	leer	101	139	Berlin Anh.	„	
140	G F	6558/9	2	Bund	4 Kindersessel	10	140	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
141	G G	1403	1	Ballen	Jutesäcke u. Sackband	25	141	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
142	G H	6341	1	Korb	Wein	64	142	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
143	G H	8934	1	Kiste	Farbe	42	143	„	„	
144	G H R	1323	1	„	eis. Rolle mit Kette	31	144	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	G J	18223	1	„	Lampenschirme	107	145	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	emailliert.
146	G J C	—	2	Kisten	Rosinen	26	146	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
147	G K	1073	1	Kiste	leer	25	147	Mosbach	Badische Stsb.	
148	G P	9805	1	Korb	Ventile	20	148	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
149	G R	11	1	Kiste	ansch. Sackleinen	59	149	Memel	K. E.-D. Königsberg	
150	G S	5	1	Stange	vierk. Eisen	15	150	B.=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
151	G S	5	1	Kiste	Kleider	17	151	Düsseldorf=Der.	„	
152	G S	100	1	Korb	Kleider	38	152	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
153	G S	150	1	Ballen	Scheuertücher	16	153	Heidelberg	Badische Stsb.	
154	G S	180	1	Sack	25 Knochensäcke	25	154	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
155	G & S	4965	1	Kiste	?	63	155	Passau	Bayerische Stsb.	
156	G T	11740	1	„	Emballage	140	156	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
157	G T K	7854	1	„	Äpfel	17	157	München H. B.	Bayerische Stsb.	
158	G W	5083	1	„	leer	55	158	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
159	G W E K	19	1	Verschlag	leer	40	159	„	„	
160	G W W B	698	1	Kiste	Tinte	52	160	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
161	G X	1529	1	„	Blechgefäß, gefüllt	16	161	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
162	H	1	1	Sack	Kartoffeln	23	162	Barop	K. E.-D. Essen	
163	H	26/8 30/1	5	Ballen	Baumwollabfall	657	163	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
164	H	1 u. 2	2	Kolli	Eisenteile	54	164	Hamm Eilg.	K. E.-D. Essen	
165	H	1957	1	—	eis. Ofenrohr	6	165	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
166	H	2297	2	Kisten	ansch. Lampenteile	{ 145 { 136	166	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	Zollgut.
167	H	4587	1	—	Tisch	28	167	Siegen	„	
168	H B	I	1	Korbkanne	Öl	10	168	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
169	H B Co	6340	1	Kiste	Lampenteile	36	169	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
170	H B S	1076	1	Eisenfaß	Benzin	240	170	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
171	H C	603	1	„	leer	68	171	Frankfrt. a/M.H.G.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
172	H C	7820	1	Ballen	Leinen	29	172	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
173	H C	694	1	Kiste	Bleche	86	173	Langenfeld	„	
174	H D	422	1	Reisekorb	gefüllt	21	174	Leipzig II Dr. Bhf.	Sächsische Stsb.	
175	H D	5733	1	Faß	Wagenfett	51	175	Halensee	K. E.-D. Berlin	
176	H E	8375	1	Paket	Papier	72	176	Luxemburg	Reichsbahn	
177	H E R	1234	1	Ölfaß	leer	35	177	Karlsruhe Rbf.	Badische Stsb.	
178	H H	1	1	Ballen	?	85	178	Altona	K. E.-D. Altona	
179	H J	9177	1	Kiste	Nudeln	26	179	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
180	H K	497	1	Tafel	Eisenblech	23	180	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	
181	H L	—	1	Kasten	Werkzeug	37	181	Berlin H. u. L.	„	
182	H L	2	1	Kiste	Maschinenteil, Pufferfedern	28	182	Kiel	K. E.-D. Altona	
183	H u. L	.—	3 3 2	Kästen Bund Körbe	Werkzeug eis. Ständer Eisenwaren	57 65 80	183	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
184	H N	23	1	Kiste	Zitronat	20	184	Düsseldorf Eil.	K. E.-D. Elberfeld	
185	H O S	3718	1	Sack	Hafergrütze	50	185	Altendorf (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
186	H R	1/3	3	Pakete	Kleider und Wäsche	72	186	Cöln=Ehr.	K. E.-D. Cöln	
187	H R	100	1	Bund	Weidengestelle	17	187	Bamberg	Bayerische Stsb.	
188	H S	130	1	Korb	Eisenteile	17	188	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
189	H S	878	1	Faß	leer	35	189	Bingen	Direktion Mainz	
190	H S	11489	1	Korbflasche	gefüllt	—	190	Aachen	K. E.-D. Cöln	
191	H V	500	1	Verschlag	Kinderbillard	30	191	Cöln=G.	„	
192	H Z	5966	1	Kiste	Lebkuchen	22	192	Augsburg	Bayerische Stsb.	
193	J B	1	1	„	Pappschachteln für Flaschen	—	193	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
194	J B	9375	1	„	Blechwaren	123,5	194	Fentsch	Reichsbahn	beklebt:
195	J B S	3251	1	„	Holzwaren	—	195	Eindhoven	Niederländ. Stsb.	Hanau N.-
196	J D	25 . .[1])	1	Faß	ansch. eingem. Bohnen	69	196	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	Eindhoven.
197	J G	478	1	Ballen	Gewebe	30	197	Luxemburg	Reichsbahn	
198	J G	9925	1	Bierfaß	gefüllt	42	198	Immendingen	Württemberg. Stsb.	

[1]) Die letzten zwei Zahlen nicht zu lesen; von Duisburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
199	J L	20	1	Verschlag	Spiegel —	—	199	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
200	J N	440/1	2	Kisten	leer —	65	200	Hamm	K. E.-D. Essen	
201	J P	48	1	Kiste	leere Weinflaschen —	15	201	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
202	J S	1218	2	Bund	10 l. Körbe —	29	202	Fröndenberg	„	
203	J S	496	1	Kiste	Packstroh —	50	203	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	bekl. von
204	K	20	1	Sack	Bindfadenabfälle —	18	204	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf=B.
205	K A K	20612	1	—	Lattenkiste, leer —	40	205	Eisenberg	K. E.-D. Erfurt	.15/12.
206	K T	8360	1	Kiste	Spielwaren —	81	206	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Mannheim.
207	K F	60007	1	„	l. Flaschen —	26	207	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
208	K F B	1968	1	Trommel	Karbid —	116	208	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
209	K P E V	—	2	Säcke	Kleie —	150	209	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
210	K*R	1250/1	2	Körbe	Eisenwaren —	155	210	Rotterdam Hdt.	Holländische E.	
211	K V	12681	1	Kiste	Gummischlauch —	38	211	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
212	K W	24	1	„	Apfelringe —	15	212	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
213	K W	58089	1	„	elektr. Waren —	104	213	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
214	K W St	11784	1	—	Kohlensäurezylinder, l.	21	214	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	beklebt
215	L	105	1	Korb	leer —	10	215	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Detmold.
216	L B	1158	1	Kiste	Wurstspritze —	24	216	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
217	L B S	880	1	„	Spielwaren a. Porzellan	124	217	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
218	L & C	9897	1	„	Kartons mit seidenen Selbstbindern	40	218	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
219	L H	6910/6238	2	Kb.-Ballons	leer —	22	219	Posen	K. E.-D. Posen	
220	L N	626	1	Verschlag	Papier —	40	220	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
221	L S	504	1	Kiste	weiße Hornplatten —	43	221	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
222	L S	342	1	—	Maschinenteil —	51	222	Durlach	Badische Stsb.	
223	L S & C	90680	1	—	Kinder-Leiterwagen	6	223	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
224	L W	7985	1	Kiste	Bohrer —	108	224	Düsseldorf=D.	„	
225	M	—	6	—	Eisenrohre —	132	225	Wietze=Stf.	K. E.-D. Hannover	
226	M	16	1	Verschlag	leer —	66	226	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
227	M	3031	1	Faß	ansch. Öl —	265	227	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
228	M	5138	1	„	fettähnliche Masse —	165	228	Mülhausen N.	Reichsbahn	
229	M u D	257	1	Bund	Ventilringe —	18	229	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
230	M F	3046	1	Kiste	leer —	43	230	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
231	M F	8377	1	„	leer —	28	231	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
232	M G	6482/6	5	Verschläge	Tapeten —	—	232	Vulcan=Bredow	K. E.-D. Stettin	
233	M G C	1670	1	Kiste	Taillenband —	38	233	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
234	M J	—	1	Sack	Walnüsse —	44	234	Aachen	„	
235	M J	307	1	„	12 neue Strohsäcke	17	235	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
236	M M	1193	3	Bund	Fassonstahl —	200	236	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	5—7 m lang.
237	M P	—	3	Stangen	Rundstahl —	20	237	Hagen	„	
238	M P	7781	1	Eimer	Honig —	17	238	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
239	M S	2023	1	Faß	leer —	33	239	Hamm	K. E.-D. Essen	
240	M S	2462	1	Kiste	Pelzmützen, Printen	30	240	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
241	M S	13174	1	Sack	eis. Ketten —	43	241	Rastatt	Badische Stsb.	
242	M T	—	1	Kiste	Datteln —	33	242	Warburg	K. E.-D. Cassel	
243	M T	4	1	Faß	leer —	39	243	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
244	M W	2016	1	„	Chlorkalk —	306	244	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
245	M W M	1/6	6	Stück	eis. Rohre —	130	245	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
246	N	72	1	Buttertonne	leer —	6	246	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	Aachen T.
247	N C	2	1	Kiste	Umzugsgut —	115	247	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	13/12.; Theod.
248	N C	1554	1	„	Stroh —	55	248	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Thalwitzer.
249	N S	4323	1	Kb. Ballon	gefüllt —	74	249	Posen	K. E.-D. Posen	
250	N W	965	3	—	Stühle —	20	250	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
251	N W E S O	5	1	—	Kette —	36	251	Rheine	K. E.-D. Münster	8 m lang.
252	N W M	17	1	Bund	Eisendraht —	24	252	Duisburg	K. E.-D. Essen	
253	O	1141	1	Korb	gefüllt —	22	253	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
254	O B	3	1	Stab	Eisen —	8	254	Maulbronn	Württemberg. Stsb.	
255	O C	9954	1	Eimer	Pflaumen —	5	255	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
256	O H W	9736	1	Bund	2 Stg. Rundeisen —	9	256	Wegeleben	K. E.-D. Magdeburg	
257	O T	4	1	—	gußeis. Zahnrad —	21	257	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
258	O V	464	1	Faß	leer —	17	258	Ebingen	„	
259	P	100	2	Pakete	Bürsten —	5	259	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
260	P C	2626	1	Kiste	leer —	34	260	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
261	P & C	3608	1	Ballen	Filz —	22	261	Kelheim	Bayerische Stsb.	
262	P & Co	77551	1	Kiste	Likör —	49	262	Gr.=LichterfeldeO.	K. E.-D. Berlin	
263	P H	4404	1	„	Verbandmittel —	70	263	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	v. Heidenheim.
264	P K	600	1	Korb	Teile zu Nähmaschinen	31	264	Reinickendorf=D.	K. E.-D. Berlin	
265	P S	381	1	Ballen	Tabak —	—	265	Weinheim	Direktion Mainz	
266	P S	604/5	2	Fässer	Wein —	46	266	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
267	P S	72341	1	Ballen	Papier —	41	267	München H. B.	Bayerische Stsb.	
268	P W	—	2	—	eis. Achsen —	20	268	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
269	R	1	1	Bund	7 Körbe —	30	269	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
270	R	3	1	Sack	Kartoffeln —	49	270	Wilmersdorf=Fr.	K. E.-D. Berlin	
271	R	284	2	—	Schienen —	90	271	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
272	R B	840	1	Kiste	l. Flaschen —	18	272	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
273	R D	360	1	„	Beleuchtungsartikel	39	273	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
274	R D	7585	1	„	l. Weinflaschen —	64	274	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
275	R K	—	1	Korb	Käse —	36,5	275	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
276	R K W	4524	1	—	neuer Kinderstuhl —	7	276	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
277	R M	24	1	—	Matratze —	27	277	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
278	R S	607	1	—	Tisch	—	25	278	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
279	S	—	2	Stück	eis. Ofenteile	—	21	279	Wulfen Anh.	K. E.-D. Magdeburg	von der Unfallstelle Wutha.
280	S	202	1	Ballen	Rippentabak	—	14	280	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
281	S	299	1	„	Teppich	—	20	281	Lauterbach Eil-A.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
282	S	355	2	—	Gasrohre	—	36	282	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
283	S	941	1	Bund	Fensterstangen	—	16	283	Basel	Badische Stsb.	
284	S	4595	1	Kiste	ansch. Wein	—	33	284	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
285	S A	1197	1	„	Fettbüchse, gefüllt	—	42	285	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
286	S B	3230	1	„	leer	—	43	286	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
287	S C	56050	1	„	Marzipan	—	15	287	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
288	S F	3413/4	2	Ballen	Tapeten	—	57	288	Groß=Königsdorf	K. E.-D. Cöln	
289	S H	9935	1	Stange	vierk. Stahl	—	18	289	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
290	S M	3	1	—	Maschinenteil	—	203	290	Luxemburg	Reichsbahn	
291	S O	1505/10	7	—	Korbflaschen, leer	—	84	291	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
292	S P M	6201	1	Kiste	Steingutschüsseln	—	14	292	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
293	S R	41	1	„	leer	—	25	293	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
294	S R	4093	1	Faß	leer	—	9	294	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
295	S S	11	1	Kiste	Zollgut	—	53	295	Novéant	Reichsbahn	
296	S St	—	1	Bund	Holzleisten	—	25	296	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
297	St	59	2	„	Klappstühle	—	38	297	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
298	St F	7198	1	Faß	Farbe	—	27	298	Hamm	K. E.-D. Essen	
299	S W	—	1	Sack	Kartoffeln	—	48	299	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
300	T	25	1	„	Wollwaren		20	300	Königsberg i/P. Ostb.	K. E.-D. Königsberg	
301	T	453	1	Faß	Petroleum	—	180	301	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
302	T E	2500	1	Verschlag	leer	—	33	302	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
303	T F	13	1	Rolle	Kupferblech	—	54	303	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
304	Th & H	166	1	Bund	4 Stück Winkeleisen		4	304	Luxemburg	Reichsbahn	
305	T K	1561	1	Korb	eis. Nägel	—	40	305	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
306	T K	9074	1	Kiste	Eisenw.	—	7	306	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
307	T R	1966	1	„	Kleider	—	15	307	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
308	T V	—	1	„	Gewehr	—	5	308	Köslin	K. E.-D. Danzig	
309	U	—	1	—	hölz. Wagenschwengel		3,5	309	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
310	U	1/5	5	Kisten	Rosinen	—	60	310	Speldorf	K. E.-D. Essen	
311	V V	9414, 23	1	Bund	Holzleisten	—	20	311	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
312	V & B	2	1	—	Decke	—	38	312	Breslau	K. E.-D. Breslau	
313	V B	145	1	Harraß	leer	—	40	313	Hamm	K. E.-D. Essen	
314	V H Z	13353, 13351, 13346	3	Kisten	Kakao	—	63	314	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
315	V J	1227	1	Kiste	elektr. Apparate	—	42	315		„	
316	V K S	3637	1	Paket	ungebl. Leinen	—	6	316	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
317	V R	31	1	Verschlag	6 Rohrstühle	—	60	317	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
318	W	—	1	—	Maschinenteil	—	20	318	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
319	W	1	6	—	Blechstreifen	—	43	319	Annen N.	K. E.-D. Essen	
320	W	941	1	Sack	gebr. Kaffee	—	51	320	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
321	W	2560	2	—	Laschen	—	17	321	Wesel	K. E.-D. Essen	
322	W	3867	1	Ballen	Wachstuch	—	10	322	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
323	W C	228	1	Verschlag	Papierwaren	—	17	323	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
324	W D	—	1	—	Bodenkarre	—	ca. 30	324	Mg.=Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
325	W D	4065	1	Ballen	Tischdecken	—	21	325	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
326	W E	2185	1	Kiste	Schuhknöpfe	—	82	326	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
327	W F	—	3	Stück	Rostbalken	—	40	327	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
328	W F	4887	1	Kiste	ger. Wurstw.	—	20,5	328	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
329	W K	9 u. 10	2	Pack	Zinkeimer	—	—	329	Hadersleben	K. E.-D. Magdeburg	
330	W H G	536	1	Korb	Bierkrüge	—	28	330	Burg=Lesum	K. E.-D. Hannover	
331	W R	520	1	Kiste	Packstroh	—	28	331	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
332	W R	26/29	4	—	neue Tische	—	100	332	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
333	W St	7277	1	Harraß	kleiner Harraß	—	20	333	Würzburg	Bayerische Stsb.	
334	W T	768	1	Kiste	Eisenwaren	—	22	334	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
335	W V	64	1	Bund	rohe Holzleisten	—	24	335	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
336	W W	1/2	2	Ballen	buntes Papier	—	200	336	„	„	
337	W W	10	1	Kiste	leer	—	33	337	Herne	K. E.-D. Essen	
338	W W	483	1	„	leer	—	28	338	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	
339	Z C	340	1	„	Reklamekarten	—	14	339	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
340	Z F / V Z	1906 / 3006	1	„	leer	—	50	340	Freiberg	Sächsische Stsb.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
341	Bm Altona oder Marne	—	1	Kiste	Eisenteile	—	25	341	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
342	Bahnmeist.	73 u. 90	1	Bund	2 Kupferbleche	—	13	342	Duisburg	K. E.-D. Essen	
343	J. A. W. Briess	—	1	Sack	Zollgut	—	21	343	Nieder=Salzbrunn	K. E.-D. Breslau	„Olmütz.“
344	Brehmer	—	1	Marinesack	Kleidung	—	—	344	Stettin Pb.	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
345	F M (M) F C Burgdorf	135 / 6325	1	Kiste	Kokosabfälle	—	72	345	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	seit 31/10.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
346	A St Elberfeld	—	30	Lattenkisten	leer —	50	346	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
347	H. Funk	4475	1	Bierfaß	leer —	40	347	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
348	Broich	—	1	Koffer	Kleider —	8	348	Eupen	K. E.-D. Cöln	
349	Güterabf. Bln. Stb.	—	1	Kasten	ansch. Meßgeräte —	11	349	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
350	Insberg & Co.	—	1	Blechbüchs.	Wagenfett —	6	350	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
351	G. Made Cottbus	2408	1	Faß	leer —	37	351	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
352	J. F. Menzer	8306	1	„	Essig —	33	352	Krauchenwies	Badische Stsb.	
353	Peterseim	181874	1	Korb	leb. Pflanzen —	18	353	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
354	Rode	—	1	Koffer	Kleider usw. —	8	354	München H. B.	Bayerische Stsb.	
355	Rommenhöller	116374	1	—	eiserne Flasche, leer	?	355	Lübeck	Lübeck-Büchener	
356	Schönebeck X S	—	1	Schließkorb	leer —	7	356	Kiel	K. E.-D. Altona	
357	F. Schulz	—	1	—	Privatdecke —	61	357	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	10,6 m lg.
358	Seidowsky 1T3	—	1	Marinesack	Effekten —	—	358	Stettin	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
359	F. Sonntag	—	1	Faß	ansch. Wein —	93	359	Merchweiler	St. Johann=Saarbr.	v. Trier 19/12.
360	Tietz	—	1	Sack	bunte Lumpen —	52	360	Leipzig Bayer. B.	Sächsische Stsb.	
361	Walzmühle Ludwigshafen	—	1	„	Gries —	50	361	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	

C. Gütern mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
362	—	1	1	Kiste	leer —	32	362	Oberwesel	Direktion Mainz	
363	—	I	1	Harraß	leer —	25	363	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
364	—	rot II	51	—	Platten, 2 Rosten —	95	364	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
365	—	9 u. 10	2	—	Gußplatten —	7	365	Fürth	Bayerische Stsb.	
366	—	18	1	—	Decke —	15	366	Altona	K. E.-D. Altona	
367	—	20	1	—	Stuhl —	3	367	München H. B.	Bayerische Stsb.	
368	—	86	2	Bund	4 Wiener Rohrstühle	15	368	Essen H.	K. E.-D. Essen	
369	—	158	1	Kübel	Margarine —	35	369	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
370	—	164/1	1	—	Kartoffelquetsche —	10,5	370	Aachen	K. E.-D. Cöln	
371	—	250	1	Faß	gefüllt —	205	371	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	auch G R 903.
372	—	250	4	Stück	eis. Wagenfedern —	50	372	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
373	—	265	1	Kiste	Kohlenkastendeckel	24	373	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	313	1	Korb	Messingwaren —	42	374	Aachen	K. E.-D. Cöln	
375	—	339	1	Faß	ansch. Wein —	50	375	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	v. Mainz 20/12.
376	—	533	1	Kiste	Ölsardinen —	18	376	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	in Büchsen.
377	—	1522	1	—	Korbblechkanne Öl	5	377	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
378	—	1558	1	Kiste	leer —	35	378	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
379	—	1959	1	Ballen	Teppiche —	18	379	Cranenburg	Holländische E.	
380	—	2920	4	—	Achsschenkel —	42	380	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
381	—	3713	1	—	Privatdecke —	—	381	Emden	K. E.-D. Münster	
382	—	3727	1	Faß	Sprit —	600	382	Schweinfurt H. B.	Bayerische Stsb.	
383	—	5387	1	Sack	Zucker —	50	383	Langenfeld	.	
384	—	9528	1	Kiste	Bücher —	33	384	Bodenfelde	K. E.-D. Cassel	
385	—	10275	2	Stück	Göpelstangen —	—	385	Wierschoslawitz	K. E.-D. Bromberg	
386	—	12599	1	Ballen	anscheinend Bettfedern	32	386	Moldau	Sächsische Stsb.	
387	—	12803	1	Stück	Fassoneisen —	3,75	387	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
388	blauer Strich	—	2	Bund	14 Stg. verz. Gasrohr	131	388	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
389	grüner Strich	—	1	—	Eisenrohr —	26	389	Friedrichshagen	K. E.-D. Berlin	
390	„Panther“	—	1	—	Fahrrad —	—	390	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
391	„Primus“	—	1	—	Fahrrad —	—	391	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
392	Helios	96926	1	Kiste	— —	22	392	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
393	Margarine	123	1	„	Margarine —	13	393	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
394	1467 (in Raute)	244	1	Ballen	Zollgut —	20	394	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
395	G (in Dreieck)	1265	1	Kiste	Eisenwaren —	25	395	Basel B. B.	Badische Stsb.	
396	W (in Stern)	3120	1	„	Käse —	27,5	396	Isselburg=Anh.	K. E.-D. Essen	
397	598 (in Dreieck)	1824	1	Sack	gebr. Kaffee —	25	397	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
398	E/P S	45055	1	Kiste	Stroh —	35	398	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
399	R (in Stern) Borgholt	7	1	Ballen	Hülsen —	50	399	Enschede	Niederländ. Stsb.	
400	B △ B	7356	1	Sack	Kaffee —	60	400	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
401	—	—	1	Stück	Achse m. Rädern	31	401	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
402	—	—	1	Korb	4 eis. Adlerklauen, 2 Messingrohre	16	402	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	v. Düsseldorf-Bilk 30/12.
403	—	—	1	Wagen	Apfelsinen	—	403	Düsseldorf-Bilk	„	Han. 13 421.
404	—	—	1	Bund	2 Badewannen	13	404	Lohr a/M.	Bayerische Stsb.	
405	—	—	1	—	Bandeisen	80	405	Posen	K. E.-D. Posen	
406	—	—	1	Korbkanne	Baumöl	29	406	Ulflingen'	K. E.-D. Cöln	
407	—	—	1	Korbflasche	Baumöl	53	407	Cöln-Ger.	„	
408	—	—	1	Sack	Betten	11	408	Barop	K. E.-D. Essen	
409	—	—	1	„	Betten	12,5	409	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
410	—	—	1	—	eis. Bettstelle	27	410	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
411	—	—	1	—	eis. Bettstelle mit Drahtboden	32	411	Coblenz	„	
412	—	—	1	—	eis. Bettstelle	43	412	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
413	—	—	1	Sack	Bettstellen	46	413	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
414	—	—	1	Kiste	Birnenkonserven	59	414	Düsseldorf-Der.	„	
415	—	—	1	—	Blechbüchse, gefüllt	7	415	Duisburg	K. E.-D. Essen	
416	—	—	1	—	Blechbüchse, gefüllt	29	416	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	5	—	gelochte Bleche	24	417	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
418	—	—	2	—	gel. eis. Bleche	38	418	Duisburg	K. E.-D. Essen	
419	—	—	2	—	Blechflaschen, leer	6	419	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
420	—	—	1	Korb	Blechgefäß Bleiweiß	29	420	Metz	Reichsbahn	
421	—	—	1	Paket	Blechkessel m. 4 Fl. Wein etc.	9	421	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
422	—	—	1	„	Bleiringe	18	422	Leipzig Mg. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	in Leinen.
423	—	—	1	Ring	Bleirohr	158	423	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
424	—	—	2	Kartons	künstliche Blumen	15	424	Leipzig Dr.	Sächsische Stsb.	
425	—	—	1	—	Blumenständer	0,5	425	München H. B.	Bayerische Stsb.	
426	—	—	1	Sack	weiße Bohnen	100	426	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
427	—	—	9	—	8 Bolzen, 1 Bd. Schlösser	17	427	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
428	—	—	1	Korb	Branntwein	19	428	Duisburg	K. E.-D. Essen	
429	—	—	1	—	Bratofen	26	429	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
430	—	—	1	Paket	gußeis. Bremsklötze	28	430	Gera	K. E.-D. Erfurt	in Leinen.
431	—	—	8	—	eich. Bretter, 2—5 m lg.	?	431	Sechtem	K. E.-D. Cöln	
432	—	—	15	Stück	Bretter	50	432	Amberg	Bayerische Stsb.	Mgd. 29 259.
433	—	—	2	Wagen	Briketts	—	433	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	Elbf. 30 540.
434	—	—	1	Paket	7 Stück Budenlaken	28	434	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	2	Pack	Bügeleisenbolzen	45	435	Trier Hb.	St. Johann-Saarbr.	
436	—	—	1	Korb	Bürsten, Nägel	—	436	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
437	—	—	1	Kiste	Christbaumschmuck	23	437	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
438	—	—	1	—	eis. Dachpfanne	600	438	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
439	—	—	1	Sack	Dachrinnen aus Blech	7	439	Hagen	„	
440	—	—	1	—	Decke	—	440	Zehlendorf W. B.	K. E.-D. Berlin	10 m l., 3,75 m br.
441	—	—	1	—	Decke	—	441	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	schwarz.
442	—	—	1	Pack	2 woll. Decken	2	442	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
443	—	—	1	—	Priv.-Decke	18	443	Aachen	„	
444	—	—	1	—	Priv.-Decke	10	444	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	9,5 m l., 1,7 m br
445	—	—	1	—	gußeis. Deckel	306	445	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
446	—	—	1	Ring	Draht	14	446	Wilsenroth	K. E.-D. Frankf. a/M.	
447	—	—	1	„	Draht	20	447	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	in Leinen.
448	—	—	1	—	eis. Drehscheibe	65	448	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
449	—	—	1	Sack	Drillich (Leinen)	23	449	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Unfall Wutha.
450	—	—	1	Korb	Effekten	21	450	Attendorn	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
451	—	—	1	„	Effekten	77	451	Rotterdam Hdt.	Holländische E.	
452	—	—	3 2	Pack —	6 Eimer, 12 Kübel Badewannen	50	452	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
453	—	—	60	Stück	T-Eisen	240	453	Cöln-Ger.	„	
454	—	—	1	Bund	2 Stg. vierk. Eisen	20	454	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
455	—	—	1	„	4 Stg. Eisen	16	455	Rheine	K. E.-D. Münster	dreikantig.
456	—	—	1	Stück	Eisenblech	16	456	Duisburg	K. E.-D. Essen	
457	—	—	40	Tafeln	runde Eisenbleche	40	457	Frankf. a/M.-Schs.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
458	—	—	6	—	Eisenblechreifen	22	458	Zehlendorf	K. E.-D. Berlin	
459	—	—	1	Eisenfaß	leer (neu)	50	459	Ildehausen	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
460	—	—	1	Ring	Eisenkeile	44	460	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	
461	—	—	1	—	Eisenplatte	137	461	Wildungen	K. E.-D. Cassel	
462	—	—	1	—	Eisenplatte	200	462	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
463	—	—	12	—	Eisenringe	20	463	Plauen i/V.	Sächsische Stsb.	
464	—	—	1	—	Eisenrohr	8	464	Hannover Eilg.	K. E.-D. Hannover	Form:
465	—	—	1	—	Eisenrohr	23	465	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	1	—	Eisenrohr	75	466	Düsseldorf-Der.	„	
467	—	—	1	Bund	24 Stck. Eisenstg.	6	467	Remscheid	„	
468	—	—	1	Bd. in Lein.	Eisenstang.	16	468	Hagen	„	
469	—	—	1	Korb	Eisenstücke	148	469	Darmstadt	Direktion Mainz	
470	—	—	—		6 Eisenteile u. Schrauben	46	470	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
471	—	—	1	Kollo	Eisenteile	20	471	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
472	—	—	1	—	rd. Eisenteil	134	472	Siegen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
473	—	—	1	Sack	Eisenwaren	5	473	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt:
474	—	—	1	Korbflasche	Essigsäure	76	474	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Frankfurt a/M.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
475	—	—	1	Stange	Fassoneisen —	8,5	475	Neuenhagen	K. E.-D. Berlin	
476	—	—	1	Verschlag	Fahrrad —	—	476	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
478	—	—	1	—	Fahrrad (alt) mit Lenkstange	18	478	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
479	—	—	1	Sack	leere Farbesäcke —	—	479	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
480	—	—	1	Faß	leer —	39	480	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
481	—	—	1	Kiste	Fenstergriffe —	20	481	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
482	—	—	1	Ballen	Fettgasfüllschlauch	30	482	Hagen	„	
483	—	—	1	Sack	Filzpantoffel —	20	483	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
484	—	—	1	„	1 Paar neue Filzstiefel	1	484	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
485	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	9,5	485	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
486	—	—	1	Bund	4 Stangen Flacheisen	18	486	Dillingen Saar	St. Johann=Saarbr.	
487	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	70	487	Dresden=Altst.	Sächsische Stsb.	
488	—	—	2	Stäbe	Flacheisen —	75	488	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
489	—	—	2	Bund	Flacheisen —	110	489	Luxemburg	Reichsbahn	
490	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	21	490	B.=Unterbarmen	K. E.-D. Elberfeld	
491	—	—	1	Stange	Flacheisen —	29	491	Wutike	K. E.-D. Altona	
492	—	—	1 1 1 1	— — — —	Flaschenzug — Paket — Maschinenteil — Schlauch —	57	492	Groß=Berkel	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
493	—	—	1	Kanne	schwarze Flüssigkeit	11	493	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
494	—	—	8	Stück	Fußtritte —	—	494	Auerbach i/V.	Sächsische Stsb.	
495	—	—	1	Kiste	gußeis. Füße —	44	495	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
496	—	—	1	Pappkarton	Garderobenstücke —	10	496	Cöln=H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
497	—	—	1	—	Gasrohr —	9	497	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	1,5 m lang.
498	—	—	1	—	Gasrohr —	13	498	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
499	—	—	1	Bund	5 Gasrohre —	33	499	Duisburg	K. E.-D. Essen	
500	—	—	3	Stück	verz. Gasrohre —	74	500	Creuzthal	K. E.-D. Elberfeld	
501	—	—	1	Korb	Gasrohrwerkzeug —	22,5	501	Düsseldorf=Der.	„	
502	—	—	1	—	Gewicht —	28	502	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
503	—	—	1	Kiste	Glasschild —	44	503	Schönholz	K. E.-D. Berlin	
504	—	—	1	—	Grammophon —	14	504	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
505	—	—	1	—	Gummiwalze mit eis. Spindel*)	3	505	Marklissa	K. E.-D. Breslau	*) zur Wringmaschine.
506	—	—	1	Faß	Gurken —	120	506	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
507	—	—	4	Stück	Gußlager —	36	507	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
508	—	—	1	Korb	grb. Gußstücke —	58	508	Aachen	„	
509	—	—	1	Sack	Rest Hafer —	12	509	Neiße	K. E.-D. Breslau	
510	—	—	50	Bund	Hanf oder Flachs —	85	510	Peißen	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
511	—	—	1	—	neuer, halbpol. Tisch	31	511	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
512	—	—	1	Block	Hartzink —	18	512	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	Ladegleisfund.
513	—	—	1	—	eis. Heizkörper —	18	513	Berlin Ahg. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
514	—	—	2	—	Heizrohre —	18	514	Berlin Ahg.	„	1 m lang.
515	—	—	1	Sack	Herrenkleid., l. Säcke etc.	37	515	Berlin Schg.	„	beschr.: Alfr. A. Ströcker.
516	—	—	1	Reisekorb	Herrenkleidung —	30	516	Hamm	K. E.-D. Essen	
517	—	—	1	—	□-Holz —	12,5	517	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
518	—	—	2 2	Stück „	vierkantig. Holz — dreikantig. Holz (Brettergestelle)	50 ?	518	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	Streckenfund.
519	—	—	1	Karton	gedrehte Holzfüße —	5	519	Hamm	K. E.-D. Essen	
520	—	—	1	Paket	Holzriemscheiben —	4	520	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	4 Stück, 30 cm lang.
521	—	—	1	Bund	Holzschuhe —	17	521	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
522	—	—	2	„	20 Paar Holzschuhe	18	522	Neumühl	„	
523	—	—	1	Sack	Holzspunde —	33	523	Posen	K. E.-D. Posen	ca 1 m l., 2 qcm stark; mit Drahthaken.
524	—	—	1	Paket	Holzstäbe mit Haken	5	524	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
525	—	—	2 1 1	Pack Sack Blechdose	Holzstäbe — — — — —	90	525	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
526	—	—	1	Sack	Hühnerfutter —	50	526	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
527	—	—	1	„	gebr. Kaffee —	50	527	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
528	—	—	1	„	gebr. Kaffee —	47	528	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
529	—	—	1	Handkoffer	Kakao, Geschenke —	12	529	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
530	—	—	4	Säcke	phosphors. Kalk —	19	530	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Unfall Wutha.
531	—	—	1	Sack	leere Kartoffelsäcke	27	531	Soest	K. E.-D. Cassel	
532	—	—	1	Korb	Käse —	26	532	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
533	—	—	1	—	verz. Kessel —	16	533	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
534	—	—	1	—	eis. Kesseltür —	12	534	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
535	—	—	1	Korb	1 Kette mit Zahnrad	23	535	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
536	—	—	3	—	Ketten —	35	536	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	4,85, 4,55, 5,35 m lg.
537	—	—	1		gelb. pol. Kindertisch	10	537	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
538	—	—	1	Kiste	leer —	15	538	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
539	—	—	1	„	leer —	38	539	Lüneburg	„	
540	—	—	1	„	leer —	32	540	Wasseralfingen	Württemberg. Stsb.	für Schweine.
541	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	15	541	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
542	—	—	1	„	Kleider —	6	542	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	Gepäck.
543	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	40	543	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
544	—	—	1	Schiff.-Sack	Kleider etc. —	19	544	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
545	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	50	545	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
546	—	—	1	Sack	Kleider und Wäsche	32	546	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	für Sträflinge.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
547	—	—	1	Ballen	woll. Kleiderstoff	8,5	547	Bendorf	K. E.-D. Cöln	
548	(Gepäck)	—	1	Holzkoffer	Kleidung	17	548	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	vermutl. von
549	—	—	2	Säcke	Kleie und Stroh	21	549	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	Viehtransport.
550	—	—	1	—	gußeis. Knierohr	6	550	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
551	—	—	1	—	brauner Koffer, gefüllt	13	551	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
552	—	—	1	Wagen	Koks	—	552	Baden-Baden	Badische Stsb.	Essen 63 436.
553	—	—	1	Bund	2 Körbe	25	553	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
554	—	—	1	„	1. gebr. Körbe	20	554	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
555	—	—	5	Korbflasch.	leer	24	555	Memel	K. E.-D. Königsberg	
556	—	—	1	Ballen	geschnittene Kräuter	63	556	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
557	—	—	2	—	Kreissägenblätter	6	557	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
558	—	—	1	Bund	2 eiserne Kugeln	2	558	München H. B.	Bayerische Stsb.	
559	—	—	1	Korbflasche	Kümmel	20	559	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
560	—	—	1	Rg. i. Lein.	Kupferdraht	58	560	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
561	—	—	2	Bund	eis. Laufnuten	27	561	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
562	—	—	1	Ballen	Leder	11	562	Mühlhausen i. Th.	K. E.-D. Erfurt	
563	—	—	1	—	Lehnstuhl	8	563	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
564	—	—	1	Korb	Leim	15	564	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
565	—	—	1	Sack	Leim	25	565	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
566	—	—	1	Ring	Leitungs- u. Kupferdr.	62	566	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	in Leinen.
567	—	—	1	Ballen	bunte Lumpen	44	567	Glogau	K. E.-D. Posen	
568	—	—	1	—	eis. Markisengestell, 1 1/2 m lang (zusammenlegbar)	20	568	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
569	—	—	1	Stück	Maschine	379	569	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
570	—	—	1	Bund	Markisengestell	20	570	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
571	—	—	1	—	Maschinenteil	153	571	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
572	—	—	1	—	Maschinenteil	16	572	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
573	—	—	4	Stück	Maschinenteile	15	573	Gößnitz	Sächsische Stsb.	
574	—	—	1	Sack	Meersalz	45	574	München H. B.	Bayerische Stsb.	
575	—	—	1	Faß	Mehl	98	575	Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
576	—	—	6	—	Messingbüchsen	18	576	Blankenstein a/R.	K. E.-D. Essen	
577	—	—	1	Ring	Messingdraht	52	577	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
578	—	—	1	Bund	Messingröhren	18	578	Basel B. B.	Badische Stsb.	
579	—	—	1	Paket	2 Messingstangen	8	579	Chemnitz	Sächsische Stsb.	in Leinen.
580	—	—	1	Bund	Neusilberblech	34	580	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
581	—	—	1	„	7 Obstkörbe	31	581	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
582	—	—	1	Blechkanne	Öl	39	582	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
583	—	—	1	Faß	Öl	197	583	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
584	—	—	2	—	Ofenrohre	14	584	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
585	—	—	1	Ballen	Packtuch	60	585	Konstanz	Badische Stsb.	
586	—	—	1	„	Papierhülsen	25	586	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	[1]
587	—	—	2	Verschläge	Pappscheidemaschine	312	587	Langenfeld	„	
588	—	—	1	Bund	Pflugschare	15	588	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
589	—	—	1	Pack	Pflugschare	18	589	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
590	—	—	1	Ballen	Piassavapinsel	12	590	Essen West	K. E.-D. Essen	
591	—	—	13	—	Plättbolzen	20	591	Altenburg	Sächsische Stsb.	
592	—	—	1	—	eis. Platte	75	592	Born	K. E.-D. Elberfeld	
593	—	—	1	—	Polsterlehnstuhl (alt)	12	593	Cassel Eil.-A.	K. E.-D. Cassel	
594	—	—	1	Ballen	Putzwolle	30	594	Frankf. a/M. Hptg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
595	—	—	2	—	1 Rad, 1 Lager	55	595	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
596	—	—	4	—	lederne Riemen	9	596	Bentheim	Holländische E.	
597	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe	55	597	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
598	—	—	1	Wagen	Roggen	—	598	„	„	Magdeb. 7474.
599	—	—	1	—	schmiedeeis. Rohr	34	599	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
600	—	—	1	Stück	Rohr m. Stange	11	600	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
601	—	—	1	Bd. i. Lein.	eis. Rohre	34	601	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
602	—	—	2	—	eis. Rohre m. Flansch.	36	602	Neunkirchen	St. Johann-Saarbr.	in Leinen;
603	—	—	1	Paket	30 eiserne Rohre	65	603	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	4,25 m lang,
604	—	—	2	Stück	eis. Röhren m. 2 Splinten	14	604	Bremerhaven Inl.	K. E.-D. Hannover	1 cm Durchm
605	—	—	2	Bund	Rolladeneisen	77	605	Engers	K. E.-D. Cöln	
606	—	—	1	Paket	24 eis. Rosetten	15	606	Mannheim	Badische Stsb.	in Leinen.
607	—	—	3	—	Roststäbe	18	607	München H. B.	Bayerische Stsb.	
608	—	—	1	Bund	8 Stg. Rundeisen	8	608	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
609	—	—	1	„	3 Stg. Rundeisen	44	609	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
610	—	—	1	Stange	Rundeisen	208	610	Herdecke-Vorh.	„	
611	—	—	1	Bund	Rundeisen	64	611	Hagen	„	
612	—	—	2	Stück	Rundstahl	36	612	Düsseldorf-Der.	„	
613	—	—	2	Bund	Rundstahl	103	613	Hagen	„	in Leinen;
614	—	—	1	Paket	1 Stange Rundstahl	4	614	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Unfall Wutha.
615	—	—	1	Bund	2 Stb. Rundstahl	35	615	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
616	—	—	1	Paket	leere Säcke	37	616	Kreuzburg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	[2]
617	—	—	1	Sack	20 alte Säcke	25	617	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	25×25 cm gr.;
618	—	—	1	Paket	neue kl. Säckchen	39	618	Heimbach (Nahe)	St. Johann-Saarbr.	aus Pack-
619	—	—	1	—	Sackkarre	10	619	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	leinwand.
620	—	—	1	Sack	Sägemehl	20	620	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
621	—	—	1	„	Salz	50	621	Wilsenroth	K. E.-D. Frankf. a/M.	

[1] Norddeutsche Wollkämmerei und Kammgarnspinnerei. Filiale Bahrenfeld.
[2] Sackaufschrift: „Samuel Reich, Krotoschin“

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
622	—	—	1	—	eis. Schaufel m. lg. Stiel	8,5	622	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
623	—	—	2	—	rd. eis. Scheiben	50	623	Leipzig Dresd.	Sächsische Stsb.	
624	—	—	1	Wagen	Schienen	14 790	624	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	Katt. 21 617.
625	—	—	1	Schließkorb	leer	5	625	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
626	—	—	1	„	leer	9	626	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
627	—	—	1	Blechkübel	Schmierfett	40	627	Konstanz	Badische Stsb.	
628	—	—	11	Stück	verz. Schöpfer	9	628	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	
629	—	—	1	Kiste	eis. Schrauben, Platten	47,5	629	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
630	—	—	1	Sack	eiserne Schrauben	13	630	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
631	—	—	1	Korb	Schrauben u. Muttern	70	631	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
632	—	—	1	Pack	Schraubenschlüssel	15	632	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
633	—	—	1	Sack	Schrubber	25	633	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
634	—	—	1	—	kl. Schutzdach	15,5	634	Schlettau	K. E.-D. Halle a/S.	v. Möbelwagen.
635	—	—	1	Korbflasche	Schwefelsäure	70	635	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
636	—	—	1	Sack	Soda	48	636	„		
637	—	—	1	—	Sofagestell	13	637	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
638	—	—	2	—	Sessel	6	638	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
639	—	—	1	Stange	Stabeisen	13,5	639	Beelitz (Heilst.)	K. E.-D. Magdeburg	
640	—	—	1	Bund	12 Stck. Stabeisen	22	640	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
641	—	—	1	Stange	Stahl	100	641	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
642	—	—	1	Bund	3 Stg. Stahl	46	642	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	vierkantig.
643	—	—	1	„	5 Stg. Stahl	58	643	„		vierkantig.
644	—	—	1	Stück	vierk. Stahl	9	644	Oberbrügge	„	
645	—	—	1	Stange	vierk. Stahl	80	645	Hagen	„	
646	—	—	1	„	achtkant. Stahl	23	646	„	„	
647	—	—	1	Kiste	12 Stahlhämmer	17	647	Biberach	Württemberg. Stsb.	
648	—	—	1	—	rd. Stahlstange	39	648	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
649	—	—	1	Stück	Stahlwelle	39	649	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
650	—	—	1	—	eis. Standbaum	9	650	Bentschen	K. E.-D. Posen	
651	—	—	11	Bund	Stangendraht	560	651	Milspe Tal	K. E.-D. Elberfeld	
652	—	—	1	Kiste	gebr. Steine	157	652	Solingen	„	
653	—	—	1	Bund	Stahlscheiben	39	653	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
654	—	—	1	Wagen	Steinplatten	1050	654	Rauxel	K. E.-D. Essen	Ess. 71 733.
655	—	—	1	Ballen	Tabak	15	655	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
656	—	—	1	—	hölz. Teilwand	29	656	Königstein	Sächsische Stsb.	Gepäck; Künstler-
657	—	—	1	Ballen	Teppiche	56	657	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	effekten.
658	—	—	1	Sack	nasse Tonerde	78	658	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
659	—	—	1	—	pol. Tisch	19	659	Dieuze	Reichsbahn	
660	—	—	1	Kiste	Tischtücher	36	660	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
661	—	—	1	„	kl. viereck. Tonplatten	17	661	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
662	—	—	1	—	gußeis. Träger	217	662	Hagen	K. E. D. Elberfeld	
663	—	—	1	—	Transmissionsstange (z. Göpel?)	30	663	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
664	—	—	1	—	hölz. Treppenleiter	12	664	Eisenach		
665	—	—	1	Sack	Tritthölzer	55	665	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
666	—	—	1	Paket	2 Türteile	13	666	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	in Packleinen.
667	—	—	1	Verschlag	leer	31	667	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
668	—	—	1	Weidenkb.	eis. Verschlußschrauben	52	668	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
669	—	—	1	Stück	Ventil	15	669	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
670	—	—	1	—	eis. Wagenachse	100	670	Tapiau	K. E.-D. Königsberg	
671	—	—	2	—	Wagenfedern	18	671	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
672	—	—	1	Reisekorb	Wäsche	45	672	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Briefe: Käte
673	—	—	1	Paket	Wäschestricke	9	673	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Kassner.
674	—	—	1	Bund	3 Waschkörbe	5,5	674	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
675	—	—	1	Weinfaß	leer	130	675	Karlsruhe W.	Badische Stsb.	
676	—	—	1	„	leer	68	676	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
677	—	—	1	—	Weißblechkanne, leer	2,5	677	Mannheim Cgb.	Badische Stsb.	Zollverschluß
678	—	—	1	—	eis. Winde	18,5	678	Furth i. W.	Bayerische Stsb.	v. Herbesthal.
679	—	32	1 1	Bund „	Wirtschaftsstühle Rohrstühle	10	679	Sterkrade	K. E.-D. Essen	
680	—	—	1	Paket	Wurst	1,5	680	Wittenberge	K. E.-D. Altona	Gepäck.
681	—	—	2	Stück	Zahnräder	40	681	Duisburg	K. E.-D. Essen	
682	—	—	1 1	Reißbrett Rolle	Zeichnungen	—	682	Cassel	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
683	—	—	5	—	Zinkkübel	30	683	Leer	Oldenburgische Stsb.	
684	—	—	7	—	Zinkrohre	57	684	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
685	—	—	2	Stangen	Zinkrohre	44	685	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	bez. von
686	—	—	1	Korb	Zinkrohre, Ventile	100	686	Menden	K. E.-D. Elberfeld	Osnabrück.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 6. 21. Januar 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Personenverkehrsanlagen und Einrichtungen auf Hauptbahnhof Danzig.

Bei Einrichtung des Hauptbahnhofes Danzig, dessen Eröffnung am 1. November 1900 stattfand, ist in eingehender Weise darauf Bedacht genommen worden, hinsichtlich der Verkehrseinrichtungen alle Neuerungen, welche auf großen Bahnhöfen getroffen und bekannt gegeben worden waren, zu einem harmonischen Ganzen zusammenzutragen und durch Hinzufügung noch weiterer Verbesserungen, welche auf Grund praktischer Erfahrungen gewonnen waren, möglichst vollkommene Verhältnisse zu schaffen. Die einzelnen Teile der Einrichtungen sind meist den Bahnhöfen in Kiel, Altona, Bremen, Hannover, Braunschweig, Cöln, Frankfurt a/M., Breslau, Stettin, den Berliner Bahnhöfen und Dresden entnommen worden. In der Hauptsache nun sind wiederum Einrichtungen derjenigen Bahnhöfe zusammengefügt, auf denen das Seriensystem im Fahrkartenwesen in mehr oder weniger vollkommener Weise eingeführt war. Dies letztere System ist nun in Danzig in weitgehendster Weise durchgeführt worden. Die abgeschlossenen Abteilungen (meist als kleine Zimmer angeordnet) sind vermieden worden und es ist der große Raum der Fahrkartenausgabe als solcher unabgeteilt geblieben (Abb. 1), wodurch den einzelnen Verkäufern und Verkäuferinnen Luft und Licht in gleich großem Maße verblieben ist. Die Absperrung der einzelnen Serien behufs Sicherung jedes Verkäufers ist lediglich durch verschiedenartige Verschlußvorrichtungen an den Spinden usw. herbeigeführt und auf diese Weise vermieden, daß ein Verkäufer dem anderen in seine Angelegenheit eingreifen kann. Die Serieneinrichtung ist, wie vorausgeschickt werden soll, für den Fern- wie den Vorortverkehr strengstens durchgeführt. Der für die Fahrkartenausgabe zur Verfügung stehende Raum hat eine Länge von 13,50 m, eine Tiefe von 6,37 m und eine Höhe von 4,67 m. In der Längswand, welche nach der Haupthalle liegt, sind sechs Fernschalter angebracht, für welche je in der Gesamtbreite 1,85 m zur Verfügung stehen. In der nach einem Seitengange gelegenen Stirnwand sind drei Schalter angebracht, welche dem Militär- und Vorortverkehr dienen. Die bislang in der Halle zur Bewältigung des starken Vorortverkehrs vorläufig aufgestellten Reserveschalter sind dort unnötig geworden und befinden sich jetzt in der für den Vorortverkehr neuerrichteten Halle, welche sieben Schalter hat.

Während auf einzelnen Bahnhöfen im Schaltertischbrett eine kleine Marmorplatte eingelassen ist, mittels deren der Beamte imstande ist, durch den Klang das Geld auf seine Richtigkeit zu prüfen, ist in Danzig in der Mitte des Schaltertisches (Abb. 2) eine von vorn nach hinten durchlaufende Marmorplatte von 41,5 cm $\times$ 48 cm Größe, auf welche das Geld ohne weiteres fallen muß, derart eingelassen, daß sie nach vorn zu von einem ungefähr 0,5 cm hohen Holzrande umgeben ist, in welchem eine Nase nach Art der Zahlbretter eingeschnitten ist, so daß es selbst schwerfälligen Händen möglich ist, das herausgegebene Geld, weil es eine Führung hat, mit Leichtigkeit abzunehmen, während nach innen zu die Platte mit dem Schalterbrett eine glatte Fläche bildet; hierdurch wird es dem Beamten ermöglicht, das eingenommene Geld auf gleicher Ebene seitwärts zu schieben. Außerdem sind im Innern unterhalb der Platte zwei Schiebladen angebracht, welche es auch ermöglichen, das eingenommene Geld in passender Zeit in den in den Schiebladen untergebrachten Kassetten gleich zu sortieren. Der untere Teil der Schalterwand ist mit Ausnahme des eigentlichen Schalterfensters (Abb. 3) durch Riffelglas verglast, so daß auch von der Vorderwand her dem Beamten Tageslicht zuströmt, während ein Hineinsehen in den Schalterraum von außen her nicht möglich ist. Das Schalterfenster ist zweiteilig und zwar für kleineren Verkehr wie auf einzelnen Bahnhöfen mit einer halbrunden Klappe versehen, während bei größerem Verkehr das ganze Fenster, in welchem außerdem eine Sprechvorrichtung angebracht ist, mittels eines leicht zu handhabenden Mechanismus in die Höhe gehoben wird. Die Anordnung im Innern ist derart getroffen, daß rechts ein 2000 Fächer zu je 50 Fahrkarten enthaltendes Fahrkartenverkaufsspind und diesem gegenüber in einer Entfernung von 1,60 m ein

ausreichendes Fahrkartenvorratsspind aufgestellt ist. Außerdem ist entgegen der Anordnung auf manchen Bahnhöfen der Verkaufsschrank (Abb. 4) nicht auf Böcke, sondern auf einen 30 cm hohen Spinduntersatz gestellt, welcher, mit Schiebladen versehen, ebenfalls zur Aufbewahrung von Vorratskarten dient. Auf diese Weise ist es möglich geworden, dem Verkäufer seinen ganzen erforderlichen Reservebestand, welcher aus 4504 Paketen zu je 50 Fahrkarten bestehen kann, zuzuweisen. Dieser Untersatz hat eine derartig vorstehende Breite, daß er gleichzeitig als Aufsteigetritt für kleine Personen bei den 2,24 m hohen Verkaufsspinden dient. Verkaufs- und Vorratsspind (Abb. 5) sind behufs Erzielung größerer Festigkeit vierteilig unter Anwendung von zwei Flügeltüren konstruiert. Der durch diese Anordnung der Spinde gebildete Raum (Abb. 6) kann allseitig durch Vorhänge abgeschlossen werden und gibt alsdann, worauf später zurückgekommen wird, gleichzeitig den Schlafraum für den Verkäufer bezw. die Verkäuferin bei etwaigen Nachtdienstpausen ab. Die Anordnung der inneren Fahrkarteneinteilung ist — unter Innehaltung der alphabetischen Folge und unter besonderer Kennzeichnung des Beginns der einzelnen Buchstaben — in den Verkaufs- und Vorratsspinden bei allen sechs Fernschaltern genau dieselbe, so daß hierdurch bei etwaigem Schalterwechsel der einzelnen Beamten jedem auf dem neuen Platze die Orientierung leicht möglich ist.

Um die Bedienung von 2000 Fahrkartenrelationen zu ermöglichen, sind als zweites Hilfsmittel die Fahrkartenausgabebücher und Monatsrechnungen mit allen erforderlichen Angaben, wie Stationsnamen, Preisen usw., welche der Beamte mit bedeutendem Zeitaufwand sonst übertragen muß, vorgedruckt, so daß er — früher beim Monats- wie jetzt beim Vierteljahresschluß — nur nötig hat, die vorliegenden Bestandsnummern einzutragen. Durch diese Hilfsmittel ist erreicht worden, daß die Rechnungen weit vor dem angesetzten Termin (früher beim Monatsschluß am 1. und 2., jetzt beim Vierteljahresschluß am 3. und 4.) bereits fertiggestellt und zur Absendung gebracht werden können. Auch ist durch diesen Vordruck die Stellung von Hilfskräften, wie auf einzelnen großen Bahnhöfen zur Übertragungszeit üblich bezw. notwendig, vermieden, und sind die Ausgaben der Druckkosten gegenüber den Hilfskräften bedeutend geringer. Um dem Verkäufer beim aufgeschlagenen Zustande des Verkaufsspindes, welches alsdann eine Länge von 3,54 m hat, zur Zeit des Abschreibens Erleichterung zu verschaffen, steht ihm ein auf Rollen laufendes kleines Pult zur Verfügung, welches er beim Abschreiben an dem Schalterspinde entlang rollt, um das fortwährende Hin- und Herlaufen und unnötige Wege zu vermeiden. Die sonst erforderlichen Inventarienstücke, wie Fahrkartenpresse, Stempel usw., sind für alle Schalter gleich und jedem Verkäufer besonders übergeben, wodurch ihm auch die besondere Verantwortung auferlegt und erreicht ist, daß alle Stücke bedeutend besser gehütet werden, ferner auch jede Durcheinanderbenutzung vermieden ist. Alle Inventarienstücke tragen die Buchstabenbezeichnung der betreffenden Serie.

Zur Orientierung für das Publikum, welche Fahrkartensorten bei etwa erforderlicher Trennung der einzelnen Klassen an den einzelnen Schaltern verkauft werden, befinden sich über den Schalterfenstern je zwei Drehschilder, mittels derer der

Abb. 1.

Beamte jederzeit die Klassen anzuzeigen in der Lage ist, für die der Schalter geöffnet ist. Meistens werden jedoch an allen geöffneten Schaltern Fahrkarten für alle Klassen verkauft, was sich für eine leichte Verkehrsabwicklung als am praktischsten erwiesen hat. Zugverspätungen aus Anlaß des Fahrkartenverkaufs, die früher nicht zu vermeiden waren, sind seit Bestehen der jetzigen Einrichtung nicht mehr vorgekommen. Erwähnt sei noch, daß, abgesehen von vorgezogenen Vorhängen, die unbedienten Schalter wie auch auf anderen Bahnhöfen durch Schilder „Geschlossen", die bedienten Schalter

Abb. 2.

durch rechtwinklig zur Schalterwand angebrachte Tafeln „Geöffnet" bezeichnet werden, so daß sie auch von den Seiten her leicht erkenntlich sind.

An Stelle der auf manchen Bahnhöfen jedem Beamten überwiesenen Geldspinde ist hier ein großer Geldschrank mit der entsprechenden Anzahl Geldkasten aufgestellt, welche ebenfalls wiederum die entsprechende Bezeichnung der Serie, zu der sie gehören, tragen. Die einzelnen Geldkasten haben natürlich vollständig abweichende Verschlußvorrichtungen, zu denen nur der betreffende Serieninhaber die Schlüssel hat, während zur äußeren Tür alle die gleichen Schlüssel haben. Zur Geldablieferung, welche von den einzelnen Schaltern direkt an die Stationskasse bewirkt wird, sind verschließbare Zahlbretter mit Handgriffen zum Tragen angeordnet, so daß der Transport des Geldes leicht und sicher über Flur usw. zur Stationskasse bewerkstelligt werden kann. Außerdem verfolgen diese Zahlbretter den weiteren Zweck, daß der Verkäufer sich bis zur Ablieferung bestimmte abgezählte Summen geordnet hinlegen kann und somit nicht nötig hat, bei inzwischen etwa erfolgendem mehrmaligen Kassemachen das gesamte Geld von neuem aufzuzählen.

In weiterer Rücksicht der getroffenen Einrichtungen ist versuchsweise von der Bescheinigung der eingelegten Fahrkartenpakete Abstand genommen, da ja immer nur dieselben Personen als Verkäufer oder Verkäuferinnen in Frage kommen. Die Bescheinigungen werden nur eingetragen, wenn ein Vertreter Fahrkarten einlegt. Auch ist weiter versuchsweise eingeführt — unbeschadet einer öfteren und für bestimmte Summen vorgeschriebenen Geldablieferung —, daß nur jeden dritten Tag aufgerechnet werden muß. Dies hat sich bewährt und zwingt den Verkäufer jedesmal zu einer vollständigen Selbstrevision, wodurch wiederum die Sicherheit in der Berechnung bedeutend gefördert wird, weil ein Fehler nie über 3 Tage hinaus sich hinziehen kann. Selbstredend ist dem Verkäufer unbenommen, bei inzwischen vermuteten Fehlern auch öfter Abschreibungen zu machen.

Die Personalbesetzung ist folgendermaßen geregelt: Während früher bei 4 Schaltern und rund 20stündiger Aus-

Abb. 3.

dehnung des Schalterdienstes infolge der notwendigen Doppelbesetzung je nach der Verkehrszeit 7 bis 8 Beamte erforderlich waren, sind bei der jetzigen Einrichtung bei 6 Fernschaltern

Abb. 4.

auch nur 6 Beamte erforderlich. Die Anzahl der gleichzeitig zu öffnenden Schalter bemißt sich nach dem jeweiligen Verkehrsumfang, und ist dementsprechend auch die Diensteinteilung

der Beamten aufgestellt, aus welcher sich wiederum ergibt, welche Schalter zu öffnen sind. Für gewöhnlich sind bei einer rund 20stündigen Gesamtdienstzeit 2—4 Schalter gleichzeitig in Tätigkeit, während die übrigen Schalter zur Ablösung dienen, welche sie bewirken können, ohne daß, wie bei der alten Einrichtung, Zeit für Übergaben erforderlich ist. Bei besonders starkem Verkehr, wie zur Weihnachts-, Oster- und

Abb. 5.

Pfingstzeit, werden alle 6 Schalter ständig geöffnet, und werden für diese Fälle den Serieninhabern wegen der verlängerten Dienstdauer zur Ablösung Hilfen gewährt, mit denen alsdann bei Dienstwechsel Schalterübergabe stattfindet, die sich

Abb. 6.

in Anbetracht aller erwähnten Einrichtungen leicht vollzieht und nur einen kurzen Schluß des betreffenden Schalters bedingt.

Versuchsweise ist nun die gesamte Fahrkartenausgabestelle mit Damen besetzt, während ein Vorsteher die Gesamtleitung in Händen hat. Damit die Damen unbeanstandet zum Nachtdienst herangezogen werden können sowie in Hinsicht aller erforderlichen Rücksichtnahme auf das weibliche Geschlecht ist die Fahrkartenausgabestelle mit Einrichtungen versehen, die es ermöglichen, daß die Damen während der ganzen Dienstzeit den Fahrkartenraum zu verlassen nicht genötigt sind. Dahin gehören eine unauffällig abseits angebrachte Abortanlage, Wasser- und Wasch- sowie Koch- und Wärmeeinrichtungen für Speisen. Ferner ist angeordnet, daß die Zugangstür zum Fahrkartenraum um 7 Uhr abends verschlossen werden muß und erst um 6 Uhr morgens geöffnet werden darf. Während dieser Zeit dürfen männliche Beamte und selbst auch der Vorsteher nicht ohne vorherige Anfrage den Raum betreten.

Damen, deren Dienst nach 10 Uhr abends endigt oder vor 6 Uhr morgens beginnt, werden durch Gepäckträger nach oder von Hause begleitet; es ist aber auch Vorsorge getroffen, daß dieser Fall an und für sich wenig eintritt. Wenn er aber vorkommt, so ist es auch den Damen gestattet, falls sie es vorziehen, in der Fahrkartenausgabestelle zu schlafen. Meistens tun sie dies letztere, weil sie sich eine ungestörtere Nachtruhe sichern. Erwähnt sei noch, daß eine Fernsprechanlage in der Fahrkartenausgabe angebracht ist sowie eine nach der Gepäckabfertigung gehende Signalvorrichtung, mittels derer die Damen jederzeit in der Lage sind, im gegebenen Falle etwaige Hilfe bezw. Boten herbeizurufen.

Auf mehrjährige Erfahrung gestützt, kann behauptet werden, daß sich obige Einrichtung in vollem Maße bewährt hat, daß die Gesamtbewirtschaftung eine billigere geworden ist, daß sich der Verkehr glatt und leicht abwickelt und ein Stauen an einzelnen Schaltern vollständig vermieden wird, daß die Gesamteinrichtung infolge aller berührten Verhältnisse auch beim Publikum Befriedigung hervorgerufen hat und bei den Bediensteten sich großer Beliebtheit erfreut. Ihre Arbeitsfreudigkeit ist gefördert; die Einwirkung ist derartig, daß die Zuteilung an die erwähnten Schalter als eine Bevorzugung angesehen wird. Streitigkeiten über Kassenfehler, die an und für sich nur wenig vorkommen, sind unter den einzelnen Beamten vollständig fortgefallen.

Die Danziger Einrichtung ist neuerdings, wenn auch in einem den örtlichen Verhältnissen entsprechenden kleineren Maße, auf die Fahrkartenausgabe Dirschau übertragen worden und ist auch für andere Bahnhöfe in Aussicht genommen. Die Besetzung der Fahrkartenausgabestellen mit lediglich weiblichen Bediensteten ist ebenfalls schon für mehrere Bahnhöfe durchgeführt, ebenso Nachtdienst mit entsprechenden Schlafeinrichtungen, z. B. in Zoppot und Neufahrwasser.

In ähnlicher Weise wie die Fahrkartenausgabestelle ist auch das Reisebureau mit den neuesten bekannt gewordenen Einrichtungen versehen, so daß auch dort der Verkehr sich in leichter und bequemer Weise abwickelt. Mit dem Reisebureau ist selbstredend die Fahrscheinheft-Ausgabestelle verbunden und die Einzahlung von Fahrgeldhinterziehungen sowie die Auszahlung reklamierter Fahrgeldbeträge. Dies letztere ist geschehen, um eine bestimmte Stelle ein- für allemal zur Vermeidung von Unsicherheit für das Publikum festzulegen sowie um die Schalter zu entlasten. Zur besseren Ausnutzung der Kräfte sowie zur Schaffung einer unabhängigen Kontrolle ist versuchsweise die Nachprüfung der abgenommenen Fahrkarten von der Station abgetrennt und ebenfalls hierher verlegt. Die Nachprüfung wird ebenfalls durch Fahrkartenausgeberinnen bewirkt und ist, weil diese infolge ihres Berufs genaue Kenntnis im Fahrkartenwesen haben und den Bahnsteigschaffnern vollständig fern stehen, eine äußerst scharfe Kontrolle erzielt. Zur Verfolgung gefundener Unregelmäßigkeiten sind entsprechende Vordrucke an die Hand gegeben, mittels derer es ermöglicht ist, gefundene Unregelmäßigkeiten äußerst schnell zu verfolgen, was wieder derart günstig auf die Bahnsteigschaffner eingewirkt hat, daß sie sich größere Achtsamkeit bei der Fahrkartenkontrolle angelegen sein lassen. Das gesamte Reisebureau nebst seinen Anhängen wird ebenfalls von Damen bedient, und es kann auch hier gesagt werden, daß

diese den gestellten Anforderungen gerecht geworden sind. Auch dies Bureau ist dem Vorsteher der Fahrkartenausgabestelle unterstellt.

In Anbetracht dessen, daß der Bahnsteigschaffnerdienst in engem Zusammenhange mit dem Fahrkartenwesen steht, ist im Verkehrsinspektionsbezirke Danzig versuchsweise die Zuweisung der Bahnsteigschaffner an die Verkehrsinspektion auf allen denjenigen Stationen erfolgt, auf welchen solches Personal lediglich für diesen Dienstzweig angestellt und tätig ist. Im Einklang mit vorstehend geschilderten Einrichtungen tragen auch alle die den Torschaffnern übergebenen Inventarienstücke, wie Zange, Mützenstreifen, Einwurfskasten, Instruktionshefte, Spindabteil, Pelz usw., dieselbe Nummer und dürfen naturgemäß auch nur von dem betreffenden Beamten, welchem diese ordnungsmäßig übergeben sind, benutzt werden. Hierdurch ist eine sorgsame und gute, im Interesse der Sparsamkeit liegende Behandlung der Inventarienstücke erzielt worden. Die Schlüssel zu den einzelnen Einwurfskästen, welche auch alle verschieden sind, um Mißbrauch zu verhüten, werden im Reisebureau aufbewahrt.

Die Vertretung der Bahnsteigschaffner wird durch die Gepäckträger bewirkt, was sich sehr bewährt hat, da diese im Fahrkartenwesen besser Bescheid wissen, als die früher zeitweise zur Vertretung herangezogenen Stations- und Streckenarbeiter, auch wenn diese, wie selbstredend ist, für den Dienstzweig vorgebildet waren. Naturgemäß ist bei der Auswahl der Gepäckträger — namentlich geschieht dies bei Neueinstellung — auch darauf Bedacht genommen, entsprechend intelligente Leute mit guter Schulbildung zu gewinnen. Da die Leute zu bevorzugterem Dienste herangezogen werden, auch Zulagen erhalten und mit der Zeit eine Beamtenstellung gewinnen können, so haben die Bemühungen in dieser Hinsicht guten Erfolg gehabt. Um die Gepäckträger in den Zugpausen beschäftigen und ausnutzen zu können, ist noch weiter darauf Bedacht genommen, handwerksmäßig vorgebildete Leute, wie Tischler, Schlosser, Tapezierer, zu gewinnen. Die erforderlichen Werkzeuge sind beschafft und die Gepäckträger bewirken nicht nur kleine, sondern auch größere Reparaturen an den Inventarienstücken, deren sonstige Zuweisung an die Handwerker umständlich, zeitraubend und kostspielig war. Das müßige Herumlungern der Gepäckträger in den Pausen ist dadurch nicht nur vermieden, sondern die Leute finden äußerste Befriedigung an diesen Arbeiten, und selbst nicht handwerksmäßig vorgebildete Leute bemühen sich, Hantierungen in dieser Art abzulernen. Bemerkt sei noch, daß auch einzelne Gepäckträger für Fahrkartenverkauf im Vorortverkehr vorgebildet sind, um in plötzlichen Notfällen eingreifen zu können. Nicht unerwähnt soll bleiben, daß die handwerksmäßige Tätigkeit der Gepäckträger bis jetzt nur in Danzig durchgeführt ist.

Die Vertretung im Bahnsteigschaffnerdienste auf allen zugeteilten Stationen erfolgt durch die Gepäckträger, während diese durch die Güterbodenarbeiter vertreten werden, von denen ebenfall seine Anzahl für Bahnsteigschaffnerdienst vorgebildet ist. Im Vorortverkehr werden plötzliche oder stundenweise Vertretungen von Danzig aus gestellt.

Mit den Automaten für Fahrkartenverkauf sind in Danzig recht gute Erfolge erzielt. Infolge eines s. Z. auf dem Danziger Hauptbahnhofe stattgefundenen mehrjährigen Wettbewerbs zwischen Stollwerck und der Aktiengesellschaft für automatischen Verkauf in Berlin sind äußerst vollkommene Apparate hergestellt worden: von Stollwerck solche mit Geldherausgeber, Abstempelung und Zugvorrichtung, während von der Berliner Gesellschaft Apparate mit gleichen Eigenschaften, aber vollständig selbsttätig, d. h. ohne Zugvorrichtung aufgestellt sind. Ein Apparat der letzteren Art z. B., der bei Einwurf eines Markstückes eine Karte zu 70 ₰ und 30 ₰ bar herausgibt, ist auch zu verwenden für eine Karte zu 80 ₰ und 20 ₰ barer Herausgabe, zu Karten für 90 ₰ und 10 ₰ Herausgabe oder Karten für 1 ℳ. In ähnlicher, je nach den Bedürfnissen mehr oder weniger abweichender Weise sind die anderen Apparate konstruiert; die Aufstellung ist derartig erfolgt, daß sie teilweise als Schalterentlastung, teilweise zur Bequemlichkeit des Publikums an entfernteren Zugangsstellen dienen. Die Apparate stehen ebenfalls im besonderen unter der Aufsicht eines Gepäckträgervorarbeiters, der, dafür vorgebildet, auch alle technischen Ausbesserungen, Regulierungen usw. daran ausführt. Die in dieser Weise erzielten äußerst günstigen Erfolge haben dazu geführt, daß das gesamte Automatenwesen des Direktionsbezirks in technischer Hinsicht von Danzig aus bedient wird. Entsprechende Reserveapparate sind von der Berliner Gesellschaft zum sofortigen Austausch etwa ausbesserungsbedürftiger zur Verfügung gestellt, und ist seit Einführung dieses Verfahrens die Ausnutzung eine gute; die Tätigkeit der Apparate ist viel weniger beeinträchtigt gewesen, und sind Klagen des Publikums fast verstummt. Fälschungen kommen nur wenig vor. Bemerkt sei noch, daß ausdrücklich verboten ist, daß andere Beamte als solche, die dafür vorgebildet sind, sich mit der Regulierung befassen. In gegebenem Falle wird der Apparat geschlossen und dies durch entsprechendes vorgeschobenes Schild gekennzeichnet. In gleicher Weise werden auch die Fahrkartenpressen und Lochzangen durch die Gepäckabfertigung in Danzig — allerdings zur Zeit erst — nur noch für den eigenen Inspektionsbezirk ausgebessert.

Durch alle diese Einrichtungen ist es ermöglicht worden, den Expedienten in der Gepäckabfertigung und den Einnehmer in dem Reisebureau zurückzuziehen und die Gesamtleitung aller vorstehend bezeichneten Dienststellen dem Vorsteher der Fahrkartenausgabestelle in die Hand zu legen, wodurch als natürliche Folge ein bedeutend besseres Ineinandergreifen der einzelnen Dienstzweige und eine sachgemäße Ausnutzung und Verteilung der zur Verfügung stehenden Kräfte sowie eine sparsame und gute Bewirtschaftung der Inventarien erzielt ist.

Danzig, im Dezember 1904.

Bütow, Verkehrsinspektor.

Streckenfernsprecher auf den bayerischen Staatseisenbahnen.

Sämtliche Hauptbahnlinien der bayerischen Staatseisenbahnen sind nunmehr mit Streckenfernsprechern ausgerüstet, so daß mit Einschluß der Fernsprechanlagen der Nebenbahnen (Lokalbahnen) das Leitungsnetz eine Gesamtlänge von rund 6200 km besitzt. An den Streckenfernsprechleitungen der Hauptbahnen sind die Stationen, die Block-, Bahn- und Schrankenwärter angeschlossen. Außerdem sind zwischen den weiter als 2,5 km auseinanderliegenden Wärterposten Sprechapparate eingeschaltet, die in ehemaligen Läutewerkbuden untergebracht sind. Die Schließungsbögen umfassen in der Regel nur die Strecke zwischen zwei aufeinanderfolgenden Bahnstationen und enthalten nicht mehr als 11 Sprechstellen. Die Fernsprecher sind in halber Parallelschaltung verbunden, d. h. es ist nur ein durchgehender Draht vorhanden, an den die Sprechstellen durch abzweigende Drähte angeschlossen sind, während sie anderseits mit der Erde in Verbindung stehen.

Die aus 2 mm starkem Siliziumbronzedraht bestehende Fernsprechleitung wurde zur Erhöhung der Betriebssicherheit durchgehends an besonderen Stangen auf der dem Telegraphengestänge gegenüberliegenden Seite der Bahn angebracht, da immerhin größere Wahrscheinlichkeit dafür besteht, daß das Gestänge der einzelnen Fernsprechleitungen heftigen Stürmen länger widersteht, als das stark belastete Gestänge der zahlreichen Telegraphen-, Zugmelde- und Blockleitungen.

Die Streckenfernsprechleitungen sind ferner durch grün gebänderte Isolierglocken kenntlich und befinden sich, soweit dies die örtlichen Verhältnisse (Überfahrten) zulassen, in etwa 4 m Höhe über der Bahnkrone, damit die weiter unten behandelten tragbaren Sprechapparate mittels kurzer Einhängstangen leicht in die Leitung eingeschaltet werden können.

Das rasche Auffinden einer Sprechstelle von irgend einem Punkte der freien Strecke aus — z. B. bei dem Liegenbleiben

eines Zuges — wird Ortsunkundigen dadurch erleichtert, daß an den Fernsprechstangen Richtungspfeile angebracht sind. Als dauerhafte und mit verhältnismäßig geringen Kosten verknüpfte Kennzeichnung haben sich eingebrannte Pfeile erwiesen. Die Kosten der hierzu erforderlichen Ausrüstung, bestehend aus Brennstempel mit Führung, tragbarem Holzkohlenofen und kurzer Leiter, beliefen sich für die zehn Eisenbahnbetriebsdirektionen auf 370 ℳ. Durchschnittlich wurden bisher 100 km Bahnlänge von zwei Arbeitern in 9½ Tagen bezeichnet. Der Verbrauch an Holzkohlen war hierbei 150 kg. Die Kosten für Materialien und Arbeitslöhne betrugen hiernach für eine einzelne Stange rund 5 ₰, ein sehr geringer Betrag gegenüber den Kosten der bei anderen Bahnverwaltungen angewendeten Metallpfeile.

Außer den bisher betrachteten ortsfesten Sprechstellen ermöglichen auch tragbare Fernsprecher die Herstellung einer Sprechverbindung von jedem Punkt der freien Strecke aus. Die Nebenbahnzüge (Lokalbahnzüge) führen bereits derartige, in besonderen Kästen verpackte Apparate ständig mit, da hier Wärterposten und daher ortsfeste Sprechstellen auf freier Strecke fehlen. Auf Hauptbahnstrecken sind die tragbaren Fernsprecher vielfach bei größeren Gleisumbauten usw. in Verwendung, während sie den Bahnzügen zur Zeit nur ausnahmsweise beigegeben werden. Es ist aber beabsichtigt, auch die Packwagen der Hauptbahnzüge mit Fernsprechern auszurüsten. Diese sollen jedoch nicht in Kästen verpackt, sondern im Wageninnern befestigt und durch das Wagenuntergestell und die Räder mit dem Gleis verbunden werden, um ständig an Erde gelegt zu sein, so daß zur sofortigen Benutzung lediglich die Verbindung mit der dem Bahnkörper entlang führenden Drahtleitung erforderlich ist. Hierdurch würde im Falle einer Gefahr außerordentlich an Zeit gewonnen. Bei einem etwaigen Fahrthindernis z. B. könnte unmittelbar von dem zum Halten gekommenen Zuge aus durch den Zugführer selbst ohne Vermittlung durch Zwischenpersonen und ohne daß ein Ausstecken von Signalen oder Anzünden von Fackeln erforderlich ist, das Personal der nächstliegenden Zugfolgestelle von dem Vorfall verständigt und zum Decken des Zuges gegen nachfolgende oder entgegenkommende Züge veranlaßt werden.

München, 26. Dezember 1904. Fr.

Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für 1903.

Von der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands*), abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist der die Ergebnisse des Rechnungsjahres 1903 umfassende Band XXIV jetzt erschienen. Nachstehend werden einige wesentliche Ergebniszahlen des Werkes mitgeteilt und — soweit angängig — den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen XIV. Band (Rechnungsjahr 1893) gegenübergestellt.

Die Eigentumslänge der deutschen vollspurigen Eisenbahnen ist von 43 556 km am Ende 1893 auf 53 056 km am Ende 1903, also um 21,8 %, gewachsen. Von dieser Länge entfielen 1893: 39 737 km oder 91,2 % auf Staatsbahnen und 3819 km oder 8,8 % auf Privatbahnen, 1903 dagegen 49 187 km oder 92,7 % auf Staatsbahnen und 3869 km oder 7,3 % auf Privatbahnen. Nach der Betriebsart waren 1893: 31 581 km oder 72,5 % Hauptbahnen und 11 975 km oder 27,5 % Nebenbahnen, 1903 dagegen 32 916 km oder 62 % Hauptbahnen und 20 140 km oder 38 % Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 4,2 %, die Nebenbahnen aber um 68,2 % zugenommen. Bei einem Flächeninhalt von rund 540 783 qkm besaß Deutschland 1893: 43 500 km, 1903 dagegen 52 814 km vollspurige Eisenbahnen, so daß auf 100 qkm entfielen 1893: 8,05 km und 1903: 9,77 km Eisenbahnen. Auf 100 000 Einwohner, deren im Reich im ersteren Jahre 50,78 Millionen, im letzteren 58,57 Millionen gezählt wurden, kamen 1893: 8,57 km und 1903: 9,02 km Eisenbahnen.

Zur Bewältigung des Verkehrs standen den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Rechnungsjahre 1903 an Betriebsmitteln 20 845 Lokomotiven, 49 Motorwagen, 42 096 Personenwagen, 427 788 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung. Gegen 1893 hat bei den Lokomotiven eine Zunahme von 32,64 %, bei den Personenwagen von 41,86 % und bei den Gepäck- und Güterwagen von 36,06 % stattgefunden. Die Beschaffungskosten der Betriebsmittel haben sich von 1849,76 auf 2643,39 Millionen Mark oder 42,90 % erhöht. Von letzterem Betrag entfallen 945,48 Millionen Mark auf Lokomotiven nebst Tendern, 1,44 Millionen Mark auf Motorwagen, 465,79 Millionen Mark auf Personenwagen und 1230,68 Millionen Mark auf Gepäck- und Güterwagen.

Von den eigenen und fremden Lokomotiven und Motorwagen sind im Jahre 1903 in Zügen, im Vorspanndienst, bei Leerfahrten und im Rangierdienst 847,67 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 16 131 Lokomotivkilometer zurückgelegt worden, davon 562,37 Millionen als eigentliche Nutzkilometer, d. h. solche Wegelängen, auf denen die Maschine zur Beförderung eines Zuges diente. Gegen 1893 haben die Lokomotivkilometer um 54,6 %, die Nutzkilometer um 55 % und die auf das Kilometer Betriebslänge entfallenden Lokomotivkilometer um 27,8 % zugenommen.

An Zügen entfielen auf das Betriebskilometer:

1893 . . .	7 948	oder täglich	21,77 Züge,
1903 . . .	10 186	„ „	27,91 „

Die eigenen und fremden Personen-, Gepäck-, Güter- und Postwagen haben auf den vollspurigen Betriebsstrecken im Jahre 1903: 20 284,69 Millionen und auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge 386 011 Wagenachskilometer geleistet. Auf die Personenwagen entfielen hiervon 4794,73, auf die Gepäck- und Güterwagen 15 074,63 und auf die Postwagen 415,32 Millionen Achskilometer. Auch hier ist gegen das Jahr 1893 ein erhebliches Wachstum zu verzeichnen: bei den Wagenachskilometern im ganzen um 47,6 %, bei den Personenwagen um 72,1 %, bei den Gepäck- und Güterwagen um 41,5 % und bei den Postwagen um 35,2 %. Die auf das Kilometer Betriebslänge entfallende Anzahl Wagenachskilometer hat sich um 22 % gehoben. Von den auf eigenen und fremden Betriebsstrecken geleisteten Achskilometern der eigenen Wagen entfielen auf eine Personenwagenachse 45 822, eine Gepäckwagenachse 50 987 und eine Güterwagenachse 16 181.

Die beförderte Nutzlast, die sich aus dem Gewicht der Personen nebst Handgepäck (zu 75 kg gerechnet), des Gepäcks, der Hunde, des Viehs und der Güter aller Art zusammensetzt, ist von 25 635,40 auf 41 215,62 Millionen Tonnenkilometer, also um 60,8 %, die tote Last, d. i. das Eigengewicht der Wagen, Lokomotiven, Tender, Motorwagen von 68 989,02 auf 117 024,28 Millionen Tonnenkilometer, also um 69,6 % gestiegen. Außerdem wurden von den als Frachtgut beförderten Eisenbahnfahrzeugen auf eigenen Rädern im Jahre 1893: 11,06 Millionen und im Jahre 1903: 12,01 Millionen Tonnenkilometer oder 8,6 % mehr geleistet. Auf jedem Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge wurde im Jahre 1903 eine Gesamtlast von 3,01 Millionen Tonnen gegen 2,18 Millionen Tonnen im Jahre 1893, mithin 38,1 % mehr bewegt.

Die Ausnutzung des Ladegewichts der bewegten Achse ist bei den Personenwagen von 23,94 auf 25 %, bei den Gepäckwagen von 1,99 auf 2,47 % gestiegen, bei den Güterwagen aber von 46,04 auf 45,38 % zurückgegangen, obgleich die auf die einzelne (leere oder beladene) Güterwagenachse entfallende Nutzlast von 2,5 t gestiegen ist.

Der Personenverkehr hat in dem Zeitraum von 1893 bis 1903 einen weiteren Aufschwung genommen. Im Jahre 1903 wurde eine Einnahme von 613,29 gegen 384,70 Millionen Mark im Jahre 1893, mithin ein Mehr von 59,4 % erzielt. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 11 919 ℳ gegen 9010 ℳ im Jahre 1893, mithin ein Mehr von 2909 ℳ, d. i. 32,3 %. Dagegen ist die Einnahme auf je 1000 Achskm der Personen- und Gepäckwagen von 107 auf 102 zurückgegangen. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr mit 28,32 % gegen 27,38 % im Jahre 1893 beteiligt. Die reine Personenbeförderung einschließlich Militär- und Sonderzüge hat ein Mehr von 216,62 Millionen Mark, das sind 58,2 %, die Beförderungen von Gepäck und Hunden ein solches von 9,11 Millionen Mark, das sind 83 %, aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2,85 Millionen Mark, das sind 209,6 %, erzielten.

Der Anteil der Wagenklassen an der Gesamteinnahme aus der Personenbeförderung stellt sich im Jahre 1903

auf 4,07 % in der I. Klasse	auf 24,96 % in der IV. Klasse
„ 21,27 „ „ „ II. „	„ 1,86 „ beim Militär,
„ 47,84 „ „ „ III. „	

gegen 4,01, 25,09, 48,82, 19,36, 2,72 % im Jahre 1893. Auf jeden Einwohner Deutschlands entfielen im Jahre 1903 durchschnittlich 16 Eisenbahnfahrten gegen 10 im Jahre 1893; dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegestrecke von 24,07 auf 23,49 km gesunken.

An Personenkilometern sind im Jahre 1903 im ganzen 22 496,99 gegen 12 552,15 Millionen im Jahre 1893, also 79,2 % mehr zurückgelegt worden; auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge beträgt die Zunahme 48,7 %. Der Anteil der Wagenklassen an den Personenkilometern stellt sich 1903 auf

*) Verlag von E. S. Mittler & Sohn in Berlin SW. 12.

1,46 % in der	I. Klasse,	34,40 % in der IV. Klasse,
12,52 „ „ „	II. „	4,83 „ beim Militär,
46,79 „ „ „	III. „	

gegen 1,51, 15,02, 49,30, 28,89 und 5,28 % im Jahre 1893.

Die durchschnittliche Einnahme für ein Personenkilometer hat im Jahre 1893: 2,97 ₰ betragen und ist auf 2,62 ₰, also um 11,8 %, im Jahre 1903 zurückgegangen.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in der Zeit von 1893 bis 1903 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1893: 954,05 Millionen Mark betragen hat, ist sie im Jahre 1903 auf 1400,06 Millionen Mark gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 46,75 % stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 22017 ℳ im Jahre 1893 gegen 26733 ℳ im Jahre 1903, also 21,42 % mehr. Die Einnahme auf je 1000 Achskm der Güterwagen hat sich von 97 auf 101 ℳ gehoben. An der Gesamteinnahme war die Einnahme aus dem Güterverkehr mit 64,64 % gegen 67,91 % im Jahre 1893 beteiligt.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postgutes ist von 24484,56 im Jahre 1893 auf 37034,29 Millionen im Jahre 1903, also um 51,26 %, gestiegen. Bei Zurückführung der geleisteten Tonnenkilometer auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge hat sich eine Zunahme von 565038 Tonnenkilometern im Jahre 1893 auf 707128 tkm im Jahre 1903, mithin um 142090 tkm oder 25,15 % ergeben. Die durchschnittliche Einnahme auf 1 tkm des Frachtguts ist von 3,79 auf 3,52 ₰, also um 7,1 %, gefallen.

Für die vollspurigen deutschen Bahnen beliefen sich die Bauaufwendungen, worunter die eigentlichen Baukosten und verschiedene sonstige Aufwendungen (Zinsen während der Bauzeit, Kursverluste, erste Dotierung des Reserve- und Erneuerungsfonds usw.) zu verstehen sind, im Jahre 1893 im ganzen auf 10791,46 Millionen Mark, somit auf 1 km der Eigentumslänge auf 247937 ℳ. Sie sind im Rechnungsjahre 1903 im ganzen auf 13567,79 Millionen Mark und für 1 km der Eigentumslänge auf 256424 ℳ gestiegen. Beim Gesamtbetrage hat also eine Zunahme von 25,7 % und für das Kilometer eine solche von 3,4 % stattgefunden. Die Kosten des letzten Erwerbs, also das eigentliche Anlagekapital der jetzigen Eigentümer, stellen sich etwas höher als die Bauaufwendungen, nämlich im Jahre 1893 auf 11029,44 und im Jahre 1903 auf 13827,17 Millionen Mark oder 261326 ℳ auf 1 km.

Die gesamten Betriebseinnahmen ausschließlich des Pachtzinses sind von 1404,96 Millionen Mark im Jahre 1893 auf 2158,25 Millionen Mark im Jahre 1903, also um 53,62 %, gestiegen, obwohl die durchschnittliche Betriebslänge nur um 21 % zugenommen hat. Auch die auf das Kilometer Betriebslänge sowie auf 1000 Wagenachskm aller Art berechneten Einnahmen sind gestiegen, und zwar von 32347 auf 41071 ℳ = 27 % bezw. von 102 auf 106 ℳ = 3,9 %, während die Einnahmen auf 1000 Nutzkilometer von 3872 auf 3838 ℳ = 0,9 % zurückgegangen sind.

Die Betriebsausgaben ausschließlich der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen und der Pachtzinse sind in der Zeit von 1893 bis 1903 von 841,30 auf 1328,15 Millionen Mark, also um 57,87 %, die Ausgaben auf 1 km der durchschnittlichen Betriebslänge von 19370 auf 25274 ℳ, also um 30,5 %, gestiegen. Auch die auf 1000 Nutzkm und auf 1000 Wagenachskm aller Art berechneten Ausgaben sind gestiegen, nämlich von 2319 ℳ in 1893 auf 2362 ℳ in 1903 bezw. von 61 auf 65 ℳ. Der Prozentsatz der Betriebsausgaben im Verhältnis zu den Betriebseinnahmen hat sich im Jahre 1893 auf 59,88 und im Jahre 1903 auf 61,54 gestellt.

Unter Ausscheidung der Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen sowie der Pachtzinse hat der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben betragen im Jahre 1893: 563,66 und im Jahre 1903: 830,10 Millionen Mark; er hat also um 47,3 % zugenommen, dagegen ist er im Verhältnis zu der Gesamteinnahme nach Ausscheidung des Pachtzinses von 40,12 auf 38,46 % gesunken. Als Rente des auf die betriebenen Strecken verwendeten Anlagekapitals betrachtet, ergab der Betriebsüberschuß im Jahre 1893: 5,12, im Jahre 1903 dagegen 6,08 %. Jedes Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge brachte im Jahre 1903: 15796 gegen 12977 ℳ im Jahre 1893, mithin eine Mehr von 2819 ℳ oder 21,7 %.

Die Anzahl der Beamten und Arbeiter einschließlich der Handwerker, Lehrlinge und Frauen betrug im Jahre 1903: 559451 Personen, mithin kam auf je 105 Einwohner ein Eisenbahnbediensteter. Gegen das Jahr 1893 hat eine Vermehrung der Beamten und Arbeiter von 142263 Personen oder 34,10 % stattgefunden, während zu gleicher Zeit die Eigentumslänge der Eisenbahnen nur um 21,8 % zugenommen hat.

Die Besoldungen und sonstigen persönlichen Ausgaben für Beamte und Arbeiter betrugen im Jahre 1903 unter Hinzurechnung von 49,03 Millionen Mark für Wohlfahrtszwecke im ganzen 791,85 gegen 512,57 Millionen Mark im Jahre 1893; sie haben mithin um 54,48 % zugenommen. Die Gesamtsumme der persönlichen Ausgaben ist hiernach beträchtlich mehr gewachsen als die Gesamtzahl der Beamten und Arbeiter, so daß die durchschnittliche Aufwendung für jede beschäftigte Person von 1229 ℳ auf 1415 ℳ = 15,13 % gestiegen ist. —

Die Eigentumslänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden Schmalspurbahnen — ausschließlich der sogenannten Kleinbahnen — betrug am Ende des Jahres 1893: 1340,34 km; bis Ende 1903 ist sie auf 1960,65 km, also um 620,31 km oder um 46,3 % gestiegen. An Betriebsmitteln standen den Schmalspurbahnen im Jahre 1903: 415 Lokomotiven, 1122 Personenwagen und 8952 Gepäck- und Güterwagen zur Verfügung, während im Jahre 1893 nur 276 Lokomotiven, 756 Personenwagen und 5460 Gepäck- und Güterwagen vorhanden waren. Von diesen Betriebsmitteln wurden geleistet im Jahre 1893: 5229592 Nutzkm und 74551438 Wagenachskm, im Jahre 1903: [illegible]405526 und 134345469. An Baukosten waren aufgewendet im Jahre 1893 im ganzen 76,29 Millionen Mark und auf 1 km Eigentumslänge 56916 ℳ, im Jahre 1903 dagegen 125,80 Millionen Mark bezw. 68978 ℳ. Die kilometrischen Kosten sind sonach um 21,2 % gestiegen. Ausschließlich der Ergebnisse der oberschlesischen Schmalspurbahnen sind die Betriebseinnahmen von 5,42 Millionen Mark im Jahre 1893 auf 10,95 Millionen Mark und die Betriebsausgaben von 4,25 auf 8,41 Millionen Mark gestiegen, während der Betriebsüberschuß von 1,17 auf 2,54 Millionen Mark zugenommen hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für Dezember 1904 betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr (mehr, weniger) im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Monat Dezember 1904:					
Personenverkehr	43095139	928	+ 2484957	+ 38	+ 4,27
Güterverkehr . .	108248157	2278	+ 8468573	+ 133	+ 6,20
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre April—März in der Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1904:					
Personenverkehr	399780775	9953	+ 19529807	+ 212	+ 2,18
Güterverkehr . .	891875329	21710	+ 46108744	+ 452	+ 2,13
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre Januar—Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1904:					
Personenverkehr	79601439	13389	+ 2809349	+ 409	+ 3,15
Güterverkehr . .	146621070	24079	+ 8582505	+ 1224	+ 5,36

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 47666,90 km, gegen das Vorjahr + 779,25 km.

— **Tarifierung von Hölzern außereuropäischen Ursprungs.** In der Generalkonferenz vom 20. Dezember 1901 war beschlossen worden, in den Positionen „Holz“ der Spezialtarife I, II und III und „Holzwaren“ der Spezialtarife I und II das Wort „Sorten“ durch „Arten“ zu ersetzen, um zum Ausdruck zu bringen, daß für die Tarifierung der Hölzer und Holzwaren nicht die Zugehörigkeit zu bestimmten Sorten im handelstechnischen Sinne, sondern die Zugehörigkeit zu bestimmten Arten im botanischen Sinne maßgebend sein soll. In der Folgezeit hat sich jedoch herausgestellt, daß diese Änderung nicht genügte, um alle Zweifel über die Tarifierung auszuschließen. Beispielsweise wurde die sächsische Staatsbahn in mehreren Instanzen verurteilt, für Sendungen von Schuhpflöcken aus amerikanischem Birkenholz den Holzausnahmetarif zu gewähren. In der Entscheidung des Oberlandesgerichts Dresden wird zwar zugegeben, daß die deutschen Eisenbahnverwaltungen, als sie im Tarif das Wort „Sorte“ durch „Art“ ersetzten, ausdrücken wollten, unter „Arten“ seien Holzarten im botanischen Sinne zu verstehen. Dies könne jedoch nicht allein entscheidend sein. Denn die Verhandlungen spielten sich innerhalb der beteiligten Behörden ab und seien keine für das Publikum bestimmte Willensäußerung der Eisenbahnverwaltungen. Diese sei ausschließlich in den einschlagenden Tarifbestimmungen zu finden, und nur an sie könne und müsse sich das Publikum halten. Aus diesen Bestimmungen sei aber nicht erkennbar, daß unter „Art“ die Art im botanischen Sinne

zu verstehen sei. — Die sächsische Staatsbahn beantragte nunmehr bei der ständigen Tarifkommission (vergl. 84. Sitz. Ziff. 20), das Wort „Arten“ im Tarife zu ersetzen durch „Baumarten (species)“ und dem Tarife damit eine Fassung zu geben, welche die Absichten der Eisenbahnverwaltungen mit einer jeden Zweifel ausschließenden Deutlichkeit zum Ausdruck bringt. Die genannte Verwaltung begründete ihren Antrag u. a. damit, daß sie infolge der Entscheidung des Oberlandesgerichts Dresden genötigt sei, die sehr häufig vorkommenden Reklamationen jener Art bis zu einer Änderung des Tarifs anzuerkennen, weil über diese Forderungen im Prozeßfalle stets von demselben Senat des Oberlandesgerichts entschieden werden würde. Die ständige Tarifkommission gelangte indessen zu einem ablehnenden Standpunkt, nachdem die berichterstattende Verwaltung eine Reihe von Gerichtserkenntnissen entgegengesetzter Art angeführt und insbesondere betont hatte, daß das Reichsgericht zu dieser Tarifierungsfrage überhaupt noch nicht Stellung genommen habe. Es sei schon mit Rücksicht auf diesen Umstand trotz der sächsischen Urteile nicht angezeigt, nach kaum zweieinhalbjährigem Bestehen der Tariffassung wieder eine stückweise Änderung der auch in zahlreichen anderen Punkten sehr verbesserungsbedürftigen Tarifposition herbeizuführen, zumal das Ende der Zolltarifverhandlungen und der Abschluß neuer Handelsverträge in naher Aussicht stehe und dann in eine nicht nur formelle, sondern auch sachliche Neuprüfung und Fassung des Holztarifs eingetreten werden könne. — In der letzten Generalkonferenz (Dezember 1904) nahm jedoch der Vertreter der sächsischen Staatsbahn den früheren Antrag wieder auf und machte insbesondere geltend, daß sich die sächsische Verwaltung in einer Zwangslage befände, die für die Dauer unhaltbar sei. Die Reklamationen müßten sämtlich anerkannt werden, da jeder neue Prozeß wieder dieselbe Kammer und denselben Senat der Dresdener Gerichte, von denen bereits Urteile zu gunsten der Interessenten gefällt seien, beschäftigen würde und daher für die Verwaltung von vornherein aussichtslos sei. Nachdem ein Antrag seiner Verwaltung auf Änderung der Position „Holz“ in der letzten Sitzung der ständigen Tarifkommission abgelehnt worden sei, glaube er, daß der beabsichtigte Zweck auch durch Aufnahme folgender Anmerkung zu den Positionen „Holz“ der Spezialtarife I, II und III erreicht werden würde: „Unter ‚Arten‘ sind die botanischen Arten (species) zu verstehen.“ Gegen diese Anmerkung lägen nicht so gewichtige Bedenken vor, daß man nicht versuchen sollte, durch die Annahme seine Verwaltung aus ihrer wenig beneidenswerten Lage zu befreien. Mit dem Troste könne er sich übrigens nicht begnügen, daß die Streitfrage der Entscheidung des Reichsgerichts unterbreitet werden würde. Dasselbe sei auch schon im Jahre 1901 ausgesprochen worden, und falls wirklich ein Prozeß vor das Reichsgericht käme, würden bis zur Urteilsverkündung immerhin noch vielleicht 2 Jahre vergehen.

In der Abstimmung wurde der sächsische Antrag angenommen. Die Generalkonferenz hat damit eine für die Tarifierung von Hölzern außereuropäischen Ursprungs zweifellos sehr wichtige Entscheidung getroffen.

— **Beschlüsse des Unterausschusses der ständigen Tarifkommission.** Der in der Sitzung der ständigen Tarifkommission vom 9./10. September 1904 zur nochmaligen Durchberatung einiger Gegenstände dieser Sitzung eingesetzte Unterausschuß, dem die Eisenbahnverwaltungen Altona, Baden, Bayern, Berlin, Oldenburg, Sachsen, Schwerin sowie vom Ausschuß der Verkehrsinteressenten die Herren Domänenrat Rettich, Prinz Carolath, Durchlaucht, Kommerzienrat v. Weidert und Landesökonomierat Winkelmann angehören, hat, nachdem er am 9. November 1904 in Cöln a/Rh. zur ersten Sitzung zusammengetreten war, nunmehr am 4. d. M. in Berlin im Sitzungssaale der Eisenbahndirektion die zweite Lesung nachstehender Tagesordnung vorgenommen: 1. Detarifierung von Saatgetreide. 2. Änderung der Zusatzbestimmung IV b zu § 44 (5) der Verkehrsordnung (Beiladung von Futter, Geschirr und Handgepäck bei Tiersendungen). 3. Erhöhung der Altersgrenze, die für die Tarifierung von Fohlen maßgebend ist. 4. Änderung der Tarifvorschriften für Renn- und Zuchtpferde.

Zu 1. Die Detarifierung von Saatgetreide bei Beförderung in Wagenladungen wird mit 6 zu 3 Stimmen abgelehnt, gebilligt wird aber die Detarifierung, falls das Saatgetreide als Stückgut zur Aufgabe gelangt, mit 5 zu 4 Stimmen in der Weise, daß die Verfrachtung zum Satze der Klasse A 2 — 5 ₰ für das Tonnenkilometer — erfolgt.

Zu 2. Der in der ersten Sitzung des Unterausschusses gefaßte Beschluß, wonach der Tarifkommission empfohlen werden soll, eine Änderung der Zusatzbestimmung IV b zu § 44 (5) der Verkehrsordnung dahin zu treffen, daß das während des Transportes zur Fütterung der Tiere notwendige Futter und die zur Wartung nötigen Geschirre sowie das Handgepäck der Viehbegleiter unentgeltlich im Viehwagen mitbefördert werden sollen, wird aufrecht erhalten.

Zu 3. Der Antrag der Landwirtschaftskammer für die Provinz Ostpreußen in Königsberg betreffend die Erhöhung der Altersgrenze, die für die Tarifierung von Fohlen maßgebend ist, wird, wie in der ersten Sitzung, ablehnend beschieden.

Zu 4. Ebenso werden die Anträge des Präsidiums des Unionklubs zu Berlin auf Änderung der Tarifvorschriften für Renn- und Zuchtpferde nach eingehender Beratung sämtlich abgelehnt.

Aus dem Bericht der ihn erstattenden Verwaltung geht hervor, daß die in dem Tarif vorgesehenen Bescheinigungen der landwirtschaftlichen Vereine und Zuchtgenossenschaften allenthalben als höchst unzuverlässig befunden wurden. Unter 142 bei der Generaldirektion Schwerin eingegangenen Bescheinigungen fanden sich beispielsweise nicht weniger als 144 Unregelmäßigkeiten vor.

Die Beschlüsse des Unterausschusses unterliegen der Genehmigung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, die nunmehr in der gemeinschaftlichen Sitzung vom 7./8. Februar hierüber befinden werden.

— **Auskunfterteilung an Wegebaupflichtige.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen besagt folgendes: „Nachdem das Gesetz vom 18. August 1902 (G.-S. 1902 S. 315) die Wegebaupflichtigen mit ausgedehnteren Rechten zur Forderung von Vorwegleistungen gegenüber den im § 1 des Gesetzes bezeichneten besonderen Wegeinteressenten ausgestattet hat, sind die Kommunalverbände und andere Wegebaupflichtige zur Ermittlung der Verhältnisse, die über die Frage der zu fordernden Vorwegleistungen Aufschluß zu geben geeignet sind, vielfach auf die Auskunft der Verwaltungsbehörden angewiesen und veranlaßt, sie in Anspruch zu nehmen. Mit Rücksicht auf die Resolution des Hauses der Abgeordneten zu dem Gesetzentwurf über die Vorausleistungen zum Wegebau (87. Sitzung vom 11. Juni 1902) und um die Ausführung des Gesetzes in zweckdienlicher Weise zu fördern, sind bereits die Königlichen Regierungen für den Bereich der Domänen- und Forstverwaltung von dem Herrn Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten mit der Auskunfterteilung in entsprechender Weise beauftragt worden. Soweit die Eisenbahnverwaltung in Betracht kommt, darf die Rücksicht auf die Wahrung des Geschäftsgeheimnisses bei der Abwicklung von Fracht- und Lieferungs- usw. Geschäften nicht verletzt werden. Falls es sich jedoch lediglich um Erteilung von Auskunft über die von Wegeinteressenten von oder zur Bahn ab- oder angefahrenen Beförderungsmengen ohne Angabe im ersten Falle der Ursprungs-, im letzteren Falle der Bestimmungsorte und der Versender bezw. Empfänger handelt, wird Anträgen wegebaupflichtiger Kommunalbehörden stattgegeben werden können, sofern sie in geeigneter Form gestellt werden und ihre Berücksichtigung keine unverhältnismäßige Belastung bedingt.“

— **Der bayerische Eisenbahnrat** tritt am 31. d. M. zu seiner 55. Sitzung am Sitze der Generaldirektion der Staatseisenbahnen in München zusammen. Auf der Tagesordnung stehen: a) Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1904 eingeführten und aufgehobenen Ausnahmetarife; darunter befinden sich u. a. Ausnahmetarife für Futtermittel als Maßnahme gegen die Futternot in einigen Notstandsbezirken, dann Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Mühlenerzeugnisse u. dergl.; b) Gewährung der Reexpeditionsbefugnis an die genossenschaftlichen Lagerhäuser in Tirschenreuth und Kötzting; c) Beratung über den von der Generaldirektion vorgelegten Entwurf der Sommerfahrordnung 1905. Von den darin enthaltenen wesentlichsten Änderungen heben wir u. a. folgende hervor: I. In Wegfall kommen die Berlin-Neapel-Expreßzüge sowie in der Strecke München-Salzburg der in München 8.30 abgehende Eilzug 807 mit Rücksicht auf den neu eingelegten, in München 8.25 abgehenden Schnellzug 50 und den unmittelbar, 8.35, folgenden Schnellzug 13. Neueingelegt wird außerdem auch an Stelle des vorjährigen Sommer-Schnellzuges 182 in Strecke Pleinfeld-Nürnberg ein in Pleinfeld 8.00 abgehender, in Nürnberg 9.20 ankommender Personenzug, wodurch nicht nur eine neue Verbindung von Augsburg her nach den nicht von Schnellzügen bedienten Stationen genannter Strecke gewonnen, sondern auch von letzteren Stationen aus die längst erstrebte spätere Abendfahrgelegenheit nach Nürnberg geboten wird. II. Die Lage der vorjährigen Sommerfahrordnung erhalten: a) die Schnellzüge 121 und 122 der Strecke Bamberg-Schweinfurt-Bad Kissingen, die Bäderschnellzüge D 35 und 36 in Strecke Schweinfurt H. B.-Meiningen, Eilzug 295 in Strecke Bad Kissingen-Würzburg, dieser behufs Herstellung einer Verbindung an den in München 7.00 abgehenden, 10.58 in Würzburg eintreffenden Schnellzug 93 München-Holland und die Schnellzüge 60 und 61 in Strecke Nürnberg-Würzburg-Aschaffenburg; b) die Paris-Karlsbader Expreßzüge 9 und 10 sowie die Ostende-Karlsbader Expreßzüge

57 und 58 in Strecke Crailsheim-Nürnberg-Furth i/W. bezw. Eger; c) die Schnellzüge 162 und 163 in Strecke Weiden-Bayreuth-Neuenmarkt sowie Schnellzug 99 in Strecke Wiesau-Eger, während Schnellzug 100 zum Anschluß an den Berlin-Münchener Schnellzug D 22 in Wiesau gebracht wird; Schnellzug 100 wird deshalb im Sommer 1.26 in Eger abgehen und 2.11 in Wiesau eintreffen und erhält Aufenthalte sowohl in Waldsassen als auch in Mitterteich; d) in Strecke München-Salzburg und den damit zusammenhängenden Linien Rosenheim-Kufstein und Freilassing-Bad Reichenhall sowie den einmündenden Nebenbahnen gelangen ebenfalls die im vorigen Sommer für den Touristen- und Ausflugsverkehr vorgesehenen vermehrten Fahrgelegenheiten im vollen Umfange auch im kommenden Sommer wieder zur Einführung. III. Sonstiges. Zur Entlastung der meistenteils sehr stark besetzten Schnellzüge 49 und 50 sind auf der Strecke München-Probstzella die Vorläufer 49a und 50a vorgesehen, welche während der Hauptreisezeit ständig verkehren. In Strecke Bamberg-Würzburg verliert Eilzug 115 die Unterwegsaufenthalte zwischen Würzburg und Schweinfurt, da der kurz vor ihm abgehende Personenzug 296 zu diesem Zwecke vorgesehen ist. Die Orient-Expreßzüge werden zwischen Paris und Wien um etwa 30 Minuten beschleunigt. Im Zusammenhange damit ist der Orientexpreßzug 11 um 5 Minuten und der Orientexpreßzug 12 um 30 Minuten später gelegt: Zug 11 trifft daher in München 10.18 ein und geht 10.23 nach Salzburg ab, während Zug 12 von Wien her in München 5.23 ankommt und 5.30 nach Ulm bezw. gegen Paris abgefertigt wird.

— **Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Nürnberg.** Dem schon jetzt vorliegenden Geschäftsberichte des Direktoriums ist zu entnehmen, daß im Jahre 1904 für Personenbeförderung 274 407 ℳ. (20 406 ℳ. mehr als im Vorjahre), für Gepäckbeförderung 10 708 (+ 583) ℳ. und für die Transporte von Steinkohlen und Materialien von der Station Nürnberg-Doos nach dem städtischen Gaswerk 29 500 (+ 5780) ℳ. vereinnahmt wurden. Die Einnahmen beziffern sich zusammen auf 324 776 (311 693) ℳ. Der Betrieb erforderte 103 462 (103 444) ℳ. persönliche und 121 045 (124 459) ℳ. sachliche Ausgaben; für Versicherungen, Steuer und Abgaben, Baufonds usw. wurden 82 565 (68 435) ℳ. verausgabt, so daß an Gesamtausgaben 307 072 (296 328) ℳ. zu verzeichnen sind. Hiervon entfallen auf die Betriebskosten 242 402 (244 651) ℳ. gleich 75,20 (79,59) % der Roheinnahme. Bezüglich des Überschusses von 17 705 (15 354) ℳ. haben die Verwaltungskörper beschlossen, 15 222 (15 222) ℳ. als Dividende von 5 % zu verteilen und 2483 ℳ. auf neue Rechnung vorzutragen. Vorverhandlungen bezüglich der Übernahme der Bahn durch die Stadt Nürnberg, welche durch die Straßenbahn gleichfalls den Verkehr mit Fürth vermittelt, blieben bisher resultatlos.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Auch im letzten Monat des abgelaufenen Jahres haben die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen im allgemeinen ein günstiges Ergebnis geliefert, obwohl der Personenverkehr an dieser günstigen Gestaltung nicht teilnahm. Nach vorläufiger Feststellung wurden im Dezember 1904 vereinnahmt: 3 249 200 ℳ. im Personenverkehr (— 62 960 ℳ. gegen den gleichen Monat 1903), 6 937 000 (+ 512 030) ℳ. im Güterverkehr, 10 186 200 ℳ. im ganzen (+ 449 070 ℳ. = 105 ℳ. durchschnittlich auf 1 Bahnkm). Die Jahreseinnahme von 1904 beträgt hiernach 54 381 753 ℳ. im Personenverkehr (+ 1 236 809 ℳ. gegen das Jahr 1903), 84 274 917 (+ 5 003 823) ℳ. im Güterverkehr, 128 656 670 (+ 6 240 632) ℳ. im ganzen. Hierzu kommen noch 14 348 000 ℳ. Einnahmen aus sonstigen Quellen (— 990 000 ℳ. gegen das Vorjahr), so daß sich eine Gesamteinnahme von 143 004 670 (+ 5 250 632) ℳ. ergibt.

— **Sendungen nach spanischen und portugiesischen Eisenbahnstationen.** Eine Anfrage der preußischen Staatsbahnverwaltung, ob ein Bedürfnis vorliege, die zur Zeit zugelassene Abfertigung von Sendungen nach Stationen der spanischen und portugiesischen Eisenbahnen mit durchgehenden internationalen Frachtbriefen beizubehalten, ist von den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft verneinend beantwortet. Zur Begründung wurde geltend gemacht, daß die Einrichtungen der spanischen und der portugiesischen Eisenbahnen im Vergleich zu denen der deutschen viel zu unzulängliche und unzuverlässige seien, als daß sich aus der direkten Abfertigung gegenüber der Umexpedition an der französisch-spanischen Grenze ein Vorteil für den deutschen Versender erhoffen ließe; es hätten dieserhalb schon jetzt besonders die Berliner Versender sich gegebenenfalls fast ausnahmslos einer Vermittlungsadresse an dieser Grenze bedient. Zudem seien auch — je nach der geographischen Lage der spanischen bezw. portugiesischen Adreßstationen — im großen und ganzen da, wo es sich nicht gerade um sehr eilige, auf den Schienenweg angewiesene Sendungen handelt, die Frachten über Frankreich viel zu hoch, um mit dem Seewege über Hamburg bezw. Antwerpen in nennenswertem Maße in Wettbewerb treten zu können.

— **Der Streik im Ruhrrevier** hat in dem Augenblick dieser Niederschrift (Freitag Mittag) einen solchen Umfang erreicht, wie jedenfalls in Deutschland niemals ein früherer Streik. Die Gesamtbelegschaft der Kohlengruben des Bezirks wird von der Köln. Ztg. auf 270 000 Köpfe angegeben; von diesen streiken schon rd. 196 000, also fast 3/4. Ob es den unausgesetzten Bemühungen der Regierung gelingen wird, bald eine Einigung herbeizuführen, ist jedenfalls bei der weiten Kluft zwischen den Ansprüchen der Arbeiter und dem Standpunkt der Arbeitgeber sehr zweifelhaft. Es ist nicht unsere Aufgabe, hier im einzelnen über die Vorgänge zu berichten oder ein Urteil abzugeben, für dieses Blatt handelt es sich nur um die tiefgreifenden wirtschaftlichen Folgen des Streiks für das Eisenbahnwesen. Die sich zunächst aufdrängende Frage, ob für die Fortführung des Betriebes eine Besorgnis besteht, kann wohl sogleich abgetan werden. Dank den vorhandenen Reservebeständen würde wohl selbst eine mehrwöchentliche Dauer des Streiks keine Verlegenheit im Betriebe herbeiführen, umsoweniger, als ja durch den Streik der Güterverkehr selbst unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen wird, so daß die tägliche Wagengestellungsziffer des Ruhrgebiets, die schon am Sonnabend von der regelmäßigen Durchschnittsziffer von 18 000 bis 20 000 auf rund 12 000 gesunken war, voraussichtlich auf wenige tausend sinken wird. Für die Aufrechterhaltung des Betriebs stehen der preußischen Staatsbahnverwaltung überdies in erster Linie die Kohlen aus den fiskalischen Saargruben, dann auch oberschlesische Kohlen zur Verfügung. Ebensowenig glauben wir, daß bei den übrigen Staats- und Privatbahnverwaltungen wegen der Betriebskohlen ernste Verlegenheiten eintreten werden; nur ihr Preis wird vermutlich steigen, und die Heranschaffung könnte bei langer Dauer des Streiks weitere Wege, als jetzt, erfordern.

Daß aber der Eisenbahnverkehr eine namhafte Einbuße erleiden wird, ist schon jetzt zweifellos, und es ist sicher, daß diese Einbuße mit jedem Tage der Fortdauer des Streiks mehr und mehr wachsen wird, weil die Betriebe der großen Industrien, der Hüttenwerke, der Fabriken aller Art, von denen das ganze Ruhrgebiet und das Siegerland durchsetzt ist, mehr und mehr zum Erliegen kommen werden, soweit es nicht gelingt, etwa belgische und englische Kohle heranzuziehen. Denn es ist bei den Erörterungen über den Wagenmangel nur zu oft zur Sprache gekommen, daß die meisten Werke und Fabriken jener Gegenden auf die Lagerung größerer Kohlenvorräte nicht eingerichtet sind. Betroffen werden durch solche Lahmlegung natürlich in allererster Linie die Kameraden derer, von denen die Streikbewegung ausgeht: die Arbeiter selbst. Möchte es gelingen, der Bewegung Herr zu werden. Schweres Unheil ist sonst unabwendbar. Vorteil wird nur das Ausland haben.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Voigt, bisher in Schmiedeberg i/Rieseng., zur Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. versetzt. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Doergé der Eisenbahndirektion in Berlin, der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Graebert, bisher aus dem Staatseisenbahndienste beurlaubt (früher im Eisenbahndirektionsbezirk Breslau), der Eisenbahndirektion in Kattowitz, und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Tesch der Eisenbahndirektion in Essen a/R.

Österreich.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat November 1904 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 12 914 574 Personen und 11 393 352 t Güter befördert. Die erzielte Einnahme beträgt 56 668 213 Kr., d. i. für 1 km 2733 Kr. Im gleichen Monat 1903 betrug die Einnahme 57 248 540 Kr. oder für das Kilometer 2791 Kr.; es ergibt sich daher für den Monat November 1904 eine Abnahme der kilometrischen Einnahmen um 2,1 %.

In den ersten elf Monaten 1904 wurden auf sämtlichen Bahnen 158 839 125 Personen und 103 660 733 t Güter befördert und 601 175 922 Kr. vereinnahmt. In dem gleichen Zeitabschnitt 1903 betrug die Einnahme 591 482 060 Kr. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen für die elfmonatliche Betriebszeit des Jahres 1904: 20 610 km, für den gleichen Zeitraum des Jahres 1903 dagegen 20 254 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km in dem erwähnten Zeitabschnitt 1904 auf 29 169 Kr. gegen 29 203 Kronen, d. i. um 34 Kr. ungünstiger.

Die größte Zunahme der kilometrischen Einnahme ergibt sich, soweit die Hauptbahnen in Betracht kommen, in den ersten elf Monaten des Jahres 1904 bei der Ostrau-Friedländer Eisenbahn (6,8 %) und bei der Buschtêhrader Bahn Lit. A (4,5 %), die größte Abnahme bei der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft (11,8 %) und bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn (9,4 %).

— **Die Nebenbetriebe der österreichischen Privatbahnen** haben sich im Jahre 1904 wenig erfreulich entwickelt. Die Kohlenwerke der Kaiser Ferdinands-Nordbahn haben schon im Jahre 1903 einen großen Ausfall erlitten, im Jahre 1904 sind die Kohlenpreise weiter zurückgegangen und muß daher mit einem weiteren Ertragausfalle gerechnet werden. Die Höhe des Ausfalls hängt wesentlich davon ab, wie die Gesellschaft die Kohlenpreise auf dem Konto des Bahnbetriebes verrechnet. Die Erträgnisse der Kohlenwerke der Staatseisenbahngesellschaft und Buschtěhrader Bahn sind durch den Wettbewerb beeinträchtigt worden. Auch die Kohlengruben der Graz-Köflacher Bahn erlitten infolge des scharfen ungarischen Wettbewerbs eine weitere Einbuße. Ungünstig dürfte ferner das Ergebnis der Lokomotivfabrik der Staatseisenbahngesellschaft sich gestalten, da diese äußerst schwach beschäftigt war. Anderseits hat sich jedoch das finanzielle Ergebnis der ungarischen Domänen der Staatseisenbahngesellschaft etwas freundlicher gestaltet.

— **Platzgeld.** Die Art der Berechnung des Lagergeldes liefert häufigen Anlaß zu Parteibeschwerden. Vornehmlich bei Holz und anderen in größeren Mengen aufgelieferten Gütern führt die Berechnung des Lagerzinses nach dem Gewichte zu ausgesprochenen Unbilligkeiten, da bei längerer Lagerung das entfallende Lagergeld oft im Mißverhältnis zu dem Werte des Gutes und zu der bahnseitigen Leistung steht.

Eine Staatsbahndirektion hatte in Würdigung dieser Verhältnisse beim Tarifkomitee den Antrag gestellt, die Übernahme der im deutschen Eisenbahn-Gütertarife enthaltenen Bestimmungen über „Platzgeld" in den österreichischen Gütertarif Teil I in Erwägung zu ziehen. Hierbei wurde von der Antragstellerin auf den Umstand hingewiesen, daß die Bewilligung einer teilweisen Rückvergütung im einzelnen Falle einerseits den Verfrachter von dem guten Willen der Verwaltungen abhängig mache und anderseits, wenn sie häufig geübt werde, den Wert der bezüglichen Tarifbestimmungen herabmindere.

Der erwähnte Antrag wurde vom Tarifkomitee abgelehnt. Zur Begründung der Ablehnung wurde u. a. geltend gemacht, daß die österreichisch-ungarischen Eisenbahnverwaltungen den Bedürfnissen in der Weise Rechnung tragen, daß sie Lagerplätze auf ihren Bahnhöfen vermieten, soweit es Orts- und Betriebsverhältnisse gestatten. Die Vergütung hierfür sei mitunter sogar geringer, als sich auf Grund des in Deutschland bestehenden Platzgeldes ergeben würde. (Das Platzgeld für 1 qm und angefangene 10 Tage beträgt 2 ₰.) Die Übernahme des in Deutschland eingeführten Platzgeldes erscheine auch schon aus dem Grunde nicht angängig, weil dort alle Güter, welche nicht als Stückgut aufgegeben werden, vom Empfänger auszuladen sind, hierseits aber diese Leistung hinsichtlich einer großen Anzahl von Gütern der Bahn obliege. Hierdurch seien die Verfrachter in Österreich-Ungarn günstiger gestellt und könne daher die Einführung eines Platzgeldes keineswegs als notwendig erachtet werden.

— **Eisenbahnunfall.** Infolge Schienenbruches sind am 16. d. M. bei dem von Brünn abends abgegangenen Schnellzug in der Strecke Bernhardsthal-Hohenau die Lokomotive und die vier letzten Personenwagen entgleist. Hierdurch wurden sechs Reisende schwer und 17 Reisende leicht verletzt. Zur Hilfeleistung und Freimachung des verlegten Gleises ist der Hilfszug von Lundenburg 30 Minuten nach dem Vorfall mit drei Ärzten, Rettungs- und Werkzeugwagen an der Unfallstelle angekommen. Ebenso wurde ein zweiter Hilfszug von Wien mit vier Ärzten dahin befördert. Die verletzten Reisenden wurden an Ort und Stelle verbunden und mit den übrigen mittels Sonderzuges nach Wien befördert, wo sie von Ärzten und der freiwilligen Rettungsgesellschaft erwartet wurden. An der Freimachung des verlegten Gleises wird gearbeitet und wird bis dahin der Zugverkehr eingleisig abgewickelt.

Über die Ursache des Schienenbruches können nur Vermutungen geäußert werden. Mehrfach wird der Ansicht Ausdruck gegeben, daß der Schienenbruch durch die große Kälte hervorgerufen sein kann.

— **Eisenbahnball.** Der Eisenbahnminister hat kürzlich das Präsidium des Eisenbahnballkomitees empfangen und auf dessen Bitte das Protektorat des am 6. Februar in Wien stattfindenden 31. Eisenbahnballes übernommen. Das Zinsenerträgnis des Österreichischen Eisenbahn-Unterstützungsfonds für dienstuntauglich gewordene, nicht pensionsfähige Eisenbahnbedienstete, welchen das Komitee des ersten Eisenbahnballes gründete und dem auch das Reinerträgnis des hier in Frage kommenden Ballfestes gewidmet ist, wurde von dem verwaltenden Kuratorium dieser Stiftung zu Weihnachten 1904 an 52 Männer, 817 Witwen mit 407 Kindern und 22 Waisen im Gesamtbetrage von 34 098 Kr. verteilt Seit dem Bestande des Fonds erreichte die Summe der stiftsbriefmäßigen Unterstützungen 479 454 Kr., welcher Betrag an 12 254 Bedürftige verteilt wurde.

— **Der Triester Verkehr im Jahre 1904.** Das vergangene Jahr hat gegenüber den Vorjahren eine neuerliche Erhöhung des Triester Warenverkehrs ergeben. Wenn auch der Schiffsverkehr im Einlaufe einen geringen Ausfall in der Zahl der angekommenen Schiffe ausweist, so ergibt dafür der Tonnengehalt der eingelaufenen Schiffe eine Steigerung um mehr als 200 000 t. (Der Ausfall in der Zahl der Schiffe ist durch den seit Jahren festgestellten Rückgang der Segelschiffahrt bedingt.) Der Eisenbahnverkehr Triests im Jahre 1904 ergibt nicht nur gegenüber dem Vorjahre eine Erhöhung der Warenbewegung, sondern weist überhaupt die höchste bisher erreichte Ziffer auf. Es wurden nämlich im Berichtsjahre zusammen 17 732 364 dz verschiedener Warenartikel in Triest eingeführt und aus Triest nach dem Inlande abgeführt gegenüber 17 002 084 dz, woraus sich zu gunsten des Berichtsjahres eine Verkehrserhöhung von über 732 000 dz ergibt. An der Erhöhung sind beide Verkehrsrichtungen beteiligt. Nach der Herkunft der Waren wurden mittels Bahn zugeführt (in Doppelzentnern) aus: Österreich 7 778 429, Ungarn 855 841, Bosnien und Herzegowina 96 040, zusammen 8 730 310; ferner aus Deutschland 193 689, Italien 90 680, Schweiz 33 892 und aus sonstigen Staaten 17 551 dz.

Das Bestimmungsland der mittels Bahn abgeführten Waren war (in Doppelzentnern): Österreich 6 305 929, Ungarn 743 202, Bosnien und Herzegowina 46 709, zusammen 7 095 840; ferner Deutschland 1 122 344, Schweiz 134 587, Rußland 109 608, Italien 100 955, Serbien 44 635, Rumänien 35 367 und sonstige Staaten 2906 dz.

— **Schienenpreise in Österreich und Deutschland.** [Berichtigung.] In einer Schriftleitungsbemerkung zu dem unter obigem Stichworte bei den Nachrichten aus Österreich in Nr. 5 S. 75 d. Ztg. angestellten Vergleich war von uns mitgeteilt, der dem preußischen Eisenbahnetat für 1905 zugrunde gelegte Schienenpreis sei 112 ℳ für 1000 kg = 13 Kr. 17 h für 100 kg. Dies ist dahin zu berichtigen, daß der dort angegebene Schienenpreis von 112 ℳ für 1 t den Preis für Normalschienen ohne Berücksichtigung der Frachten darstellt, während der dem Etat zugrunde gelegte Durchschnittspreis für Schienen allerdings 117 ℳ für 1 t beträgt = 13 Kr. 77 h für 100 kg.

Ungarn.

— **Kandidatenrede des ungarischen Handelsministers.** Der ungarische Handelsminister hielt anläßlich seiner Wiederbewerbung um ein Reichstagsmandat in Budapest vor den Wählern eine Programmrede, in der er u. a. auch die Frage des Baues von Kanälen eingehend erörterte. Der Minister mißt dem Bau von Kanälen im Hinblick auf die durch diese zu ermöglichende Herabsetzung der Beförderungskosten die größte Bedeutung für die ungarische Landwirtschaft und Industrie bei. Der Minister erwähnte, daß vor allem die Verbindung der Theiß mit der Donau in Betracht käme. Zwei Umstände hätten indessen den Minister verhindert, den für diesen Kanal bestehenden Plan weiter zu verfolgen, und zwar einerseits die große Kostspieligkeit der Ausführung eines solchen Plans, anderseits die bei ihm ins Auge gefaßte Speisung des Kanals mit Wasser durch Hebemaschinen. Der Minister suche daher nach einer einfacheren Lösung der Frage. Wenn es gelinge, die Theiß mit der Donau zu verbinden, dann werde nicht nur der Donau-, sondern auch der Theißverkehr sich in Budapest vereinigen, ja es werde da auch die Körös und die Maros in die Theiß münden, der Verkehr des ganzen Landes sich nach Westen hinneigen, was heute unmöglich sei. Da der Donau-Theißkanal naturgemäß nur bei Budapest münden könne, so werde man durch seinen Ausbau den industriellen Interessen der Hauptstadt einen unsagbaren Dienst leisten. Budapest werde dann die größte Industriestadt werden.

— **Eigenartige Ursache einer Zugentgleisung.** In einem Tunnel bei der Station Mehburg (Bene) entgleiste kürzlich der Wagen eines Güterzuges. In ihm befanden sich Büffel, von denen mehrere während der Fahrt im Tunnel in unaufgeklärter Weise aus dem Wagen herabfielen und diesen zur Entgleisung brachten. Die Hebungsarbeiten hatten nahezu drei Stunden in Anspruch genommen.

— **Personalnachrichten.** Dieser Tage ist in Budapest der frühere Direktor der ungarischen Staatsbahnen im Ruhestande Ministerialrat N a g y nach längerem Leiden im 72. Lebensjahre gestorben.

Übrige europäische Länder.

— **Bundesbahnen und Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz.** Die Eisenbahnverstaatlichung in der Schweiz erstreckt sich nur auf die Hauptbahnen; Nebenbahnen bleiben der Privatunternehmung und den Kantonen überlassen. Übrigens gibt es keine klare gesetzliche Bestimmung, wonach alle Hauptlinien den Bundesbahnen zufallen müssen. Seit Jahr und Tag geht nun eine lebhafte Bewegung im Lande über die Streitfrage, wie weit die Bundesbahn bezw. die Bundesregierung berechtigt ist, Konzessionen zu versagen und sich das Vorrecht zu wahren. Auf Verlangen des Parlaments hat die Regierung im Dezember der Bundesversammlung eine Erklärung vorgelegt, die sich im wesentlichen mit der früheren Stellungnahme der Bundesbahnen und der Regierung zur Sache seit Beginn der Verstaatlichung deckt und kurz dahin geht, daß neue Hauptbahnen allgemein den Bundesbahnen vorbehalten bleiben müssen, daß aber auch die Konzessionierung von Nebenbahnen versagt werden kann, wenn sie in Wettbewerb mit Bundesbahnen treten und volkswirtschaftlich nicht dringend erforderlich sind. Im ganzen muß wohl dieser Standpunkt, nachdem einmal die Verstaatlichung vorgenommen, im Lande Billigung finden. Er erfährt aber nicht nur in seiner tatsächlichen Wirkung, sondern auch formell Anfechtung. Der Bundesrat stellt sich nämlich auf den Standpunkt, daß es keiner Änderung des Eisenbahngesetzes von 1872 bedürfe, um gemäß den jetzigen Absichten die Bundesversammlung zur Verweigerung von Konzessionen zu ermächtigen. Dessen Artikel 3 bestimmt: „Der Bund wird im allgemeinen die Eisenbahnverbindungen zu entwickeln und zu vermehren suchen, insbesondere den Bestrebungen, im Osten, Zentrum und Westen der schweizerischen Alpen die Verkehrsverbindung der Schweiz mit Italien und dem Mittelländischen Meere zu verbessern, möglichste Förderung angedeihen lassen und dabei namentlich keine Ausschlußbestimmungen gegenüber der einen oder der anderen dieser Bestrebungen eintreten lassen. Die Bundesversammlung kann die Konzessionierung einer Eisenbahn verweigern, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt." Hier ist also klar nur dieser einzige, militärische Ablehnungsgrund angegeben. Der Bundesrat legt den Verfassungsartikel und seine Befugnisse aber weiter aus. Er weist darauf hin, daß zum erstenmal im Jahre 1888 ein Konzessionsgesuch aus anderen als aus militärischen Gründen verweigert worden sei. Damals hat der Bundesrat ausgeführt, es sei Pflicht des Bundes, einem entschieden ungesunden Wettbewerb zwischen Eisenbahnbauten, welcher geeignet sei, die Verkehrsverhältnisse zu verschlechtern statt zu verbessern und dem Kredit des Landes zu schaden, entgegenzutreten. Den Art. 3 des Eisenbahngesetzes verstehe der Bundesrat nicht dahin, daß der Bund bei Erfüllung der formellen Erfordernisse in allen Fällen die nachgesuchte Konzession erteilen müßte, wenn nur keine Gefährdung der militärischen Interessen zu besorgen sei; der Bund habe sich mit Art. 3 keineswegs der Freiheit in der Ausübung seines Hoheitsrechts mit Bezug auf Erteilung von Eisenbahnkonzessionen begeben usw. Solche Deutung des Art. 3 findet manchen Widerspruch. So gibt ein Aufsatz in der Neuen Zürcher Ztg. zu, daß der Übergang zum Staatsbahnbetrieb unbedingt eine Einschränkung der Freigebigkeit in der Erteilung von Konzessionen erfordert, und zwar ohne weiteres bei neuen Hauptbahnen, unter Umständen auch bei Nebenbahnen. Aber dazu gebe das alte Eisenbahngesetz von 1872 keine genügende Grundlage, es müsse also abgeändert werden. Die spätere amtliche Auslegung des Art. 3 sei unhaltbar. Jedenfalls wird die Frage in der Schweiz noch manche Erörterungen und vielleicht Schwierigkeiten verursachen. Die Lage ist zumeist dadurch verwickelt, daß der Bund zunächst nur die Hauptbahnen verstaatlichte und vor der vollständigen Aufgabe, Nebenbahnen und Hauptbahnen, wie in Deutschland, auf den Staat zu übernehmen, zurückschreckte.

— **Die Beziehungen zwischen der Post und den Eisenbahnen in der Schweiz** werden in Nr. 1 der D. Verkehrs-Ztg. in einem längeren Aufsatze dargestellt. Nach dem Bundesgesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 sind die Hauptbahnen nebst den zum Netze einer Hauptbahn gehörigen Nebenbahnen zur unentgeltlichen Beförderung der Bahnpostwagen, der Bahnpostbeamten und aller unter das Postregal fallenden Gegenstände, zu denen auch alle verschlossenen Pakete im Gewicht bis zu 5 kg gehören, verpflichtet. Dagegen steht den Nebenbahnen, die nicht zum Netze einer Hauptbahn gehören, für die Beförderung der Bahnpostwagen, der Bahnpostbeamten und der unter das Postregal fallenden Pakete eine Vergütung so lange zu, als sie nicht mehr als 4 % Reinertrag abwerfen. Briefsendungen müssen auch von ihnen stets unentgeltlich befördert werden. Nachdem jetzt der Bund den wesentlichsten Teil der schweizerischen Hauptbahnen erworben hat und ihre Verwaltung daher gleich derjenigen des Postregals Bundessache geworden ist, wurde zwischen den betr. Behörden unter dem 6. November 1903 ein Abkommen geschlossen, nach welchem die Bundespostverwaltung berechtigt ist, für ihre Zwecke alle fahrplanmäßigen Schnellzüge, gewöhnlichen Personenzüge und gemischte Züge zu benutzen. Die Benutzung von Güterzügen steht ihr dagegen nur mit besonderer Zustimmung der Bundesbahnverwaltung zu. Die Bahnen haben bei Regelung ihres Betriebes den Bedürfnissen des Postdienstes nach Möglichkeit Rechnung zu tragen; anderseits hat die Post darauf zu achten, daß durch den Postdienst keine Zugverspätungen verursacht werden. Stellt die Postverwaltung eigene Bahnpostwagen ein, so liegt der Bahnverwaltung die Unterhaltung der Wagen ob. Die Postverwaltung hat bei vorkommenden Instandsetzungen die Selbstkosten der Bahn an Material und Arbeitslohn zu erstatten und außerdem zur Deckung der allgemeinen Kosten 60 % der nachgewiesenen Arbeitslöhne zu zahlen; sind die Beschädigungen der Bahnpostwagen jedoch durch Unfälle im Betriebe der Bundesbahnen (Zusammenstöße, Entgleisungen usw.) verursacht worden, so fallen die Kosten der Instandsetzung der Bahnverwaltung zur Last.

Als Entschädigung für die Beförderung der mehr als 5 kg schweren Pakete steht den schweizerischen Eisenbahnen nach dem Gesetze vom 23. Dezember 1872 eine Vergütung von 2,5 Cts. für 100 kg und für jedes durchlaufene Tarifkilometer zu. Da die Berechnung dieser Entschädigung auf Grund fortlaufender Ermittlungen über das Gewicht und die Länge der Beförderungsstrecke der Pakete umständlich sein würde, so ist zwischen der Postverwaltung und der Bundesbahnverwaltung durch ein Zusatzübereinkommen vom 30. August/1. September 1904 ein vereinfachtes Verfahren vereinbart und mit dem 1. d. M. eingeführt worden. Für das Jahr 1902 hatte eine genaue Ermittlung der den Bundesbahnen zustehenden Vergütung stattgefunden. Der Betrag dieser Vergütung ist zu der Gesamtzahl der in jenem Jahre von den schweizerischen Posten beförderten Pakete von mehr als 5 kg in Verhältnis gesetzt und der auf jedes einzelne Paket entfallende Teilbetrag der Vergütung (etwas mehr als 26 Cts.) derart als Entschädigungseinheit angenommen worden, daß die den Bundesbahnen zukommende Entschädigungssumme alljährlich durch Vervielfältigung der nach der Poststatistik sich ergebenden Stückzahl der Pakete von mehr als 5 kg mit der Entschädigungseinheit festgestellt wird.

Nach dem Stande zu Beginn des Jahres 1904 beläuft sich die Zahl der Bahnpostkurse in der Schweiz auf 203; dazu treten noch zwei Schiffspostlinien. Das Bahnpostpersonal besteht aus 260 Beamten und 282 Unterbeamten, die täglich 47 400 km zurücklegen. Bahnpostwagen besitzt die schweizerische Postverwaltung 258. Die Kosten des Eisenbahnpostdienstes stellten sich im Jahre 1903 auf insgesamt 2 571 000 Fr., wovon etwas mehr als die Hälfte (1 349 000 Fr.) auf die Vergütungen an die Haupt- und Nebenbahnen für die Beförderung der mehr als 5 kg schweren Pakete entfällt.

— **Schrecken auf der Twopennybahn in London.** Am 28. November 1904 wurden die Fahrgäste eines nach der City gehenden Frühzuges in der Nähe der Station Notting Hill in argen Schrecken versetzt, da sich infolge eines Kurzschlusses einige Verschalungen in den Wagen entzündet hatten. Als der Zug in die Station eingefahren war, stürmten die Reisenden, welche den ganzen Zug in Flammen wähnten, Pakete und alles Handgepäck in den Wagen zurücklassend und ohne erst den Aufzug abzuwarten, die Treppen hinan. Glücklicherweise lief die ganze Sache ohne Unfall ab.

Mit ungewohnter Raschheit legte sich das Handelsamt ins Mittel und empfahl den Verwaltungen der Röhrenlinien, für das Vorhandensein von mindestens einer Handspritze, sechs Wassereimern und Sandkasten auf jedem Wagenende sowie von einem Feuerlöscher in jedem Wagen und Aufzug Sorge zu tragen.

— **Eine mutige Tat.** Infolge des Nebels hatten sich die Züge der Londoner Untergrundbahn ganz unregelmäßig und stark verspätet und die Plattformen waren von Reisenden dicht besetzt. In der Station Finsbury Park wartete eine aufgeregte, frierende Menge auf den nächsten Zug. Plötzlich, so berichten die „Evening News", fiel im Gedränge eine Frau von dem erhöhten Bahnsteig auf das Bahngleis hinab und Schreckensrufe „aus dem Gleise" ließen sich vernehmen, als ein junger Mann hinabsprang, um die Frau zu retten. In diesem Augenblick sah man auf eine Entfernung von etwa 20 m die Signallichter eines Zuges, dessen Maschine Dampf abblies und den Führer die Zurufe „den Zug aufhalten" überhören ließ.

Der junge Mann hatte kaum die Frau gegen das Ende des Bahnsteigs an die Erde gedrückt und sich neben ihr flach ausgestreckt, als auch schon der Zug die Stelle passierte. Alles rannte durcheinander, ohne zu wissen, was zu tun sei. Nach Stillstand des Zuges und Verständigung mit dem Führer wurde das Signal gegeben: „langsam zurück", und zur allgemeinen

Freude tauchten Beide, dem Tode glücklich entronnen, lebend und unverletzt auf. Ausgestreckte Hände hoben erst die Frau, dann den jungen Mann zum Bahnsteig empor. Eine weitere Aufregung bemächtigte sich der Reisenden, als ein älterer Herr in dem mutigen, von allen Seiten beglückwünschten Retter — seinen eigenen Sohn erkannte.

Der Name des 21 jährigen Lebensretters ist Albert V. Harwick; er ist in einem Handlungshause der City angestellt und soll für seine standhafte Tat eine öffentliche Anerkennung, die in England gewöhnlich durch eine reiche Geldspende Ausdruck erhält, geehrt werden.

— **Eisenbahnverträge.** Die unvernünftige gegenseitige Bekämpfung der Bahngesellschaften dürfte bald einer gesunderen Eisenbahnpolitik, deren Anfänge bereits erkennbar sind, Platz machen. Der Wettbewerb unter den Verwaltungen hatte hauptsächlich zahlreiche unnötig gefahrene Personen- und Güterzugmeilen sowie große Ausgaben für das Einsammeln der Güter im Gefolge.

Gemäß dem „Daily Dispatch" hat die London & Northwestern mit der Lancashire & Yorkshire-Eisenbahngesellschaft ein vom 1. d. M. ab für 50 Jahre gültiges Übereinkommen getroffen, demzufolge außer anderen Verbesserungen der beiderseitige Zugverkehr in Übereinstimmung anstatt wie bisher ohne Rücksicht auf den Anschluß aufgestellt und die Expreßzüge jetzt abwechselnd anstatt gleichzeitig auf beiden Netzen in Verkehr gesetzt werden sollen, wodurch ohne Schaden für das Publikum die Erzielung großer Ersparnisse zu gewärtigen ist. Ein ähnlicher Betriebsvertrag wurde mit der Midlandbahn abgeschlossen.

Gemäß einem anderen Übereinkommen zwischen der London & South Western und der Great Western haben vom 1. d. M. ab die gewöhnlichen als auch die Touristen-Rückfahrkarten von Exeter, Plymouth und Davenport Gültigkeit sowohl nach Waterloo als auch nach Paddington (London), und kann die Rückfahrt nach Wahl über die eine oder andere der genannten Linien angetreten werden.

— **Unzureichender Pensionsfonds beim Railway Clearing House (England).** Der heute bei fast allen Eisenbahngesellschaften geübte Grundsatz: „Platz zu schaffen für jüngere Kräfte" übte zunächst einen sehr unwillkommenen Einfluß auf den Altersfonds des „Railway Clearing House". Vor 10 Jahren hatte der Fonds einen Überschuß von 98 115 £, und heute wird ein Fehlbetrag in der Höhe von 482 937 £ ausgewiesen. Der letzte Bericht erklärt, daß es nötig sei, die gegenwärtigen Bezüge soweit herabzusetzen, daß das Mitglied erst nach 40 anstatt schon nach 35 Jahren in den Genuß von $^2/_3$ seines Gehaltes gelangt. Die Herabsetzung soll sich auch auf Mitglieder, welche heute schon solche Bezüge genießen, erstrecken. Diese würden durch die beabsichtigte Kürzung empfindlich getroffen werden, weshalb in den betroffenen Kreisen Vorbereitungen für eine heftige Bekämpfung im Gange sind.

— **Eine Petroleumlokomotive für Kleinbahnen ist** — wie „Engineering" mitteilt — von der Wolseley-Werkzeug- und Motorwagen-Gesellschaft zu Birmingham erbaut worden und bietet gegenüber dem Dampf- und dem elektrischen Antriebe für Kleinbahnen erhebliche Vorteile. Die Lokomotive ist mit einem wagerechten Wolseley-Petroleummotor ausgerüstet, der eine Leistungsfähigkeit von 20 PS besitzt. Die Lokomotive, die nur ein Gewicht von wenig mehr als 2 t hat, kann Lasten bis zu 15 t mit einer Geschwindigkeit von 13 bis 16 km in der Stunde schleppen, und die Leichtigkeit, mit der sie sich in Bewegung setzt, fiel bei den veranstalteten Proben besonders günstig auf. Sie verbraucht auf jede Pferdekraft 0,1 Gallone (0,45 l) Petroleum in der Stunde, so daß der ganze Feuerungsbedarf bei vollster Ausnutzung und 15 t Belastung mit 11 d (91 ₰) für die Stunde bestritten werden kann, was jedenfalls ein billiger Preis ist. Die Maschine besitzt 4 Triebräder, ihr Petroleumbehälter faßt 10 Gallonen (45 l) und genügt, um sie 10 Stunden in vollster Arbeit zu erhalten. Ihr wesentlicher Vorzug vor den mit Dampf und Elektrizität betriebenen Lokomotiven besteht nicht nur in ihrer Leichtigkeit, sondern auch darin, daß sie der Feuerung nur so lange bedarf, als sie in Tätigkeit ist. Da, wo es sich nur um zeitweilige Verwendung (intermittent use) handelt, ist also die Ersparnis eine bedeutende.

— **Eine russisch-ostgalizische Eisenbahnverbindung.** Der Plan einer für den russisch-ostgalizischen Verkehr wichtigen Eisenbahn in Russisch-Polen, der Linie Tomaszow-Lublin, der Verlängerung der Eisenbahn Lemberg-Belzeg jenseits der österreichischen Grenze, dessen Ausführung wegen Mangels an Kapital sich in die Länge zog und überhaupt fraglich erschien, scheint, wie der Novemberbericht des österreichisch-ungarischen Generalkonsulats in Warschau mitteilt, sich einer baldigen Verwirklichung zu nähern. Der Urheber des Projektes erlangte eine neue Verlängerung der Konzession und einen neuen Termin zur Erlegung des Kapitalfonds; er hat zugleich einen Teil des Garantiekapitals erlegt, und es soll sich bereits eine Vereinigung gebildet haben, welche den Rest liefern wird. Es wird versichert, daß die Unterhandlungen soweit vorgerückt sind, daß der Bau vielleicht schon im Frühjahr 1905 beginnen kann.

Fremde Weltteile.

— **Bahn um den Baikalsee.** Nach einer Depesche aus Irkutsk vom 16. d. M. hat der regelmäßige Verkehr der Personenzüge auf der Bahn um den Baikalsee am Sonnabend, den 14. d. M. begonnen.

— **Eine neue Entwicklung im kolonialen Bahnwesen Deutschlands.** Unter Führung der Firma Lenz & Cie. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft ist kürzlich, wie die Kölnische Zeitung meldet, eine deutsche Kolonialgesellschaft auf Grund des § 11 des Schutzgebietsgesetzes mit dem Sitze in Berlin gegründet worden. Der Zweck der Gesellschaft ist, in den deutschen Kolonien Eisenbahnen, Kleinbahnen und Hafenanlagen zu bauen und zu betreiben. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 4 000 000 *M*. In erster Linie wird beabsichtigt, mit dem Reiche ein Abkommen über die Übernahme des Betriebes der Usambara-Eisenbahn zu treffen.

Die großen Vorteile einer solchen Gesellschaft für das Reich liegen hauptsächlich darin, daß diese Gesellschaft dem Staate koloniale Betriebe, die noch einen Zuschuß erfordern, wie z. B. in Ostafrika die Usambara-Eisenbahn und die Hafenanlagen in Dar-es-Salaam, in den ersten Jahren ohne Gegenleistung unter Verpflichtung der ordnungsgemäßen Unterhaltung abnehmen und dem Staate, falls bei größerer Entwicklung der Kolonien solche Betriebe allmählich Gewinn abwerfen, eine entsprechende, mit dem Laufe der Jahre sich steigernde Pacht bezahlen wird. Die neue Gesellschaft ihrerseits wird, so meint unsere Quelle, an sich erheblich zweckmäßiger und gewinnreicher wirtschaften können als der Staat, da ihr wegen der hervorragenden Beteiligung der genannten Eisenbahn-Baufirma ein in dergleichen Betrieben geschultes großes Personal zur Verfügung stehe, aus dem sie die für jeden Betrieb besonders geeigneten Leute aussuchen könne. Auch könne sie im Falle von klimatischen Erkrankungen leicht eine verhältnismäßig wenig Kosten verursachende Personenauswechslung vornehmen. Der Staat werde ferner in seinen kolonialen Etatsansätzen nicht mehr durch schwer zu berechnende Betriebszuschüsse oder Betriebseinnahmen, die entweder fortfallen oder sich in feste Pachteinnahmen verwandeln werden, gestört werden. „Man kann wohl annehmen, daß das Grundkapital der Gesellschaft, das für den großen Wirkungskreis, den sie sich gesteckt hat, bei guter Entwicklung ihrer Unternehmungen nicht lange ausreichen wird, leicht und frühzeitig die erforderliche Vermehrung erfahren kann."

— **Der neue große Endbahnhof der Zentralbahn (New Grand Central station) in Newyork.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen über diesen großen Bahnhof in Nr. 98 Jahrg. 1903 d. Ztg. entnehmen wir „Railr. Gaz." folgendes über die geplanten Verbesserungen und Neubauten: Der Bahnhof erwies sich gegenüber der fortwährenden Zunahme des Fern- und Vorortverkehrs der Newyork-, der Newhaven- und Hartford-Eisenbahnen, die ihn zusammen benutzen, allmählich als ganz unzulänglich trotz der im Jahre 1899 mit großen Kosten ausgeführten Umbauten. Man will nun einen ganz neuen Personenbahnhof auf der Stelle des jetzigen errichten. Die Pläne liegen gegenwärtig dem Schätzungsamt (board of estimate) und der City von Newyork zur Billigung vor.

Man hat die Fläche zwischen 19 Stadtblocks, und zwar zwischen der 42. und 57. Straße, der Madison und Lexington Avenue zur Bebauung vorgesehen. Der Bahnhof selbst mit dem Postamt und den Expreßgebäuden (express buildings) soll die Blocke zwischen den Avenuen von Vanderbilt und Lexington von der 45. bis zur 43. Straße und den Block zwischen der Vanderbilt Avenue und Depew Place bedecken. Für den Vorortverkehr sind neun Gleise, für den Schnellzugverkehr 43 Gleise vorgesehen, die mit den Bahnsteigen durch Unterführungen und Aufzüge so verbunden sind, daß das Gepäck, die Post und die Eilgüter schnell ohne Gleisübergang besorgt werden kann. Die Vorortgleise liegen tiefer als die Schnellzuggleise, die aber auch etwas unter Straßenhöhe zu liegen kommen. Der Haupteingang zum Bahnhof soll in der 42. Straße sein und aus drei massiven Bogen bestehen, von denen jeder einzelne 33 Fuß (1 Fuß = 30,5 cm) weit und 60 Fuß hoch ist. Jenseits davon liegt eine ungeheure Halle für den Fahrkartenbetrieb von 90 × 300 Fuß Größe, die auf ihrer rechten Seite den Gepäckraum für das abgehende Gepäck hat. Hat der Reisende Fahrkarte und Gepäck besorgt, so gelangt er zu den Schnellzügen durch einen Gang, der sich oberhalb der großen Bahnhofhalle

(concourse) befindet, und dann zu der Halle selbst, die mit den Schnellzuggleisen in einer Ebene liegt. Sie ist durch vier Treppen zugänglich und mit ihrer Länge von 160 Fuß, ihrer Breite von 450 Fuß und ihrer Höhe von 150 Fuß die größte der Welt. (!? Die Amerikaner sind mit diesem Ausdruck bekanntlich sehr freigebig!) An sie stoßen die großen Wartesäle, Cafés, Fernsprech- und Telegraphenämter usw. Die Wartesäle werden die doppelte Fläche der jetzigen bedecken. Alle ankommenden und abfahrenden Reisenden müssen die Halle durchschreiten, doch sind beide Arten Reisende zur Vermeidung des Gedränges voneinander getrennt. Der Bahnhofausgang ist von der Vanderbilt Avenue aus durch breite Treppen zugänglich. Dort befindet sich auch der Gepäckraum für das ankommende Gepäck. Der Droschkenhalteplatz der Gesellschaft ist in gleicher Ebene mit der Halle und den Schnellzuggleisen und kann von allen Reisenden leicht erreicht werden. Außer den Hauptein- und -ausgängen gibt es noch Nebenein- und -ausgänge für den Vorortverkehr, so daß für diesen nicht die Haupteingänge, sondern direkte Eingänge von der Straße, die zur Vermeidung von Treppen in leichter Neigung angelegt sind, benutzt werden können. Der Gepäckraum mit einer Straßenbreite von 1300 Fuß stößt an Depew Place, an die 45. Straße und an Vanderbilt Avenue und ist groß genug, um auch bei stärkstem Verkehr die Abwicklung des Gepäcks ohne Verzögerung bewältigen zu können.

Bei Aufstellung der Bahnhofpläne ist reiche Ausstattung und jede Bequemlichkeit für das reisende Publikum vorgesehen. Das Ankommen und Abfahren ist erleichtert, die Droschken stehen an bequem zu erreichenden Plätzen, der Gepäckraum für das aufzugebende Gepäck ist nahe den Fahrkartenschaltern, der Gepäckraum für das ankommende Gepäck nahe den Ausgängen. Weite Warteräume und eine große Halle, groß genug, um auch an Feiertagen jedes Gedränge zu vermeiden, sind vorgesehen. Fern- und Vorortverkehr ist getrennt, aber doch in solcher Weise angelegt, daß man leicht von einem zum anderen Teil des Bahnhofs gelangen kann usw.

Nördlich der Haupthalle (main concourse) werden sich die Dienstgebäude der Gesellschaft befinden; ihre Zugänge liegen in der 45. Straße und der Park Avenue. Die Pläne sind so entworfen, daß die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs zu jeder Zeit verdoppelt werden kann, ohne die architektonische Form oder den allgemeinen Grundriß zu stören.

— **Panamakanal.** Als die Durchführung dieses Kanalunternehmens von den Vereinigten Staaten beschlossen wurde, lag dem betr. Gesetzentwurf, wie erinnerlich, ein Anschlag zugrunde, nach dem die Herstellung eines Schleusenkanals 150 000 000 D. kosten würde, welchem Betrage noch 40 000 000 D. für den Ankauf des bisherigen Unternehmens hinzugingen. Die Bauzeit war auf 10 Jahre bemessen. Jetzt hat aber, wie „Engineering" mitteilt, der Oberingenieur des neu eingesetzten Panamakanalausschusses John F. Wallace einen anderen Plan aufgestellt, der auf die Herstellung eines Kanals in Meereshöhe hinzielt und 300 000 000 D. Kosten sowie eine Bauzeit von 20 Jahren erfordern würde. Der wesentliche Grund für diesen auffallenden Schritt liegt darin, daß Wallace auf Grund neuerer Forschungen die Durchführung eines Kanals in Meereshöhe für leichter hält, als man bei Aufstellung des früheren Planes annahm. Damals seien die geologischen Verhältnisse der zu durchschneidenden Wasserscheide nur ungenügend erforscht worden, und habe man sich über die Höhe des anstehenden Gesteins (bed rock) dadurch täuschen lassen, daß man beim Bohren auf vereinzelte, in den Alluvialboden eingeschlossene Felsstücke (boulders) gestoßen sei. Jedenfalls aber sei es, bevor man an die Ausführung eines so kostspieligen und weittragenden Unternehmens herangehe, notwendig, daß das betr. Gelände nicht nur in seiner Oberfläche, sondern auch in seinem Untergrunde in sorgfältigster und umfassender Weise untersucht werde.

— **Über die Eisenbahnverhältnisse in Australien** geht uns eine von Herrn J. Plummer in Sydney verfaßte Zusammenstellung zu, der wir die nachstehenden Angaben unter Bezugnahme auf unsere früheren Mitteilungen — siehe Nr. 27 S. 430 Jahrg. 1904 — entnehmen. Am 30. Juni 1904, dem Schlusse des letzten Verwaltungsjahres, betrug die Gesamtlänge der in Australien dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen 14 464 engl. Meilen, von denen auf die Kolonie Viktoria 3381, auf Neusüdwales 3362, auf Queensland 3030, auf Westaustralien 2170, auf Südaustralien 1901 und auf Tasmanien 620 engl. Meilen entfielen. Die Eisenbahnen in allen sechs Bundesstaaten sind zu ihrem überwiegend größeren Teile für Staatsrechnung erbaut, da die dünne Bevölkerung jener Gebiete, die am Ende des Jahres 1903 die Zahl von 4 000 000 nur wenig überstieg, die Möglichkeit ausschloß, daß die Bauten als Privatunternehmen würden ausgeführt werden können. Es sind bis zu dem oben angegebenen Zeitpunkte im ganzen 136 600 855 £ von den sechs Bundesstaaten im Interesse des Eisenbahnbaues verwendet und durch Anleihen aufgebracht worden, und nur 640 engl. Meilen sind als Bergwerks- und Waldbahnen in Verbindung mit industriellen Unternehmungen (mining and timber-getting) aus Privatmitteln hergestellt worden.

Die Roheinnahmen erreichten im Berichtsjahre einen Gesamtbetrag von 11 193 518 £, während sich die Reineinnahmen auf 4 065 651 £ stellten, ein Betrag, der für das Anlagekapital eine auskömmliche Verzinsung (a fair rate of interest) ergab. Im Personenverkehr wurden 110 163 232 Reisende befördert; der Güterverkehr erstreckte sich auf 14 985 106 t. An Betriebsmitteln waren 2191 Lokomotiven, 3921 Personenwagen und 41 918 Güterwagen vorhanden. Nach dem Erachten des Verfassers hat sich das Staatsbahnsystem auch in Australien durchaus bewährt. „Der einzige Fehler", so schließt er seine Ausführungen, „möchte der sein, daß in einzelnen Fällen kostspielige Linien durch ein wenig bevölkertes Land geführt worden sind, wo noch für manche Jahre leichtere und billigere Anlagen ausgereicht haben würden." Gleichwohl aber ergibt ein von ihm angestellter Vergleich zwischen Australien und anderen Kolonialländern, daß in ersterem Lande verhältnismäßig billig gebaut worden ist. Denn danach hat die engl. Meile Eisenbahn durchschnittlich gekostet: in Brasilien 14 355, in den Vereinigten Staaten 12 810, in Kanada 12 067, im Kaplande 10 363, in Argentinien 10 213 und in Chili 10 103 £, während der Bahnbau in Australien durchschnittlich 9890 £ für die engl. Meile Bahnlänge erfordert hat, also rund 125 000 ℳ für das Kilometer.

Versuche mit selbsttätigen Kupplungen an Eisenbahnfahrzeugen.

In dem letzten Absatz Seite 1477 des Berichtes über die Versuche mit selbsttätigen Kupplungen (Nr. 95 Jahrg. 1904 d. Ztg.) ist angegeben, daß nach den Versuchen der badischen Staatsbahnen die Umwandlung einer Kupplung aus dem Vorbereitungszustand — in dem die Kupplung von Fahrzeugen, die mit der neuen Kupplung versehen sind, mit solcher mit der bisherigen Kupplung möglich ist — in den Übergangszustand von der alten zur neuen Kupplung von Arbeiterrotten zu je vier Mann in einer halben Stunde vorgenommen werden könne, so daß ein Wagen in einer Stunde, ein Güterzug von 80 Achsen, lauter zweiachsige Wagen vorausgesetzt, von derselben Mannschaft in 10 Stunden, also rund einem Arbeitstage, umgewandelt werden könne. Von der Großherzoglichen Generaldirektion der badischen Staatsbahnen werden wir darauf aufmerksam gemacht, daß diesen Zahlenangaben bei Erwähnung der von ihr ausgeführten Versuche eine mißverständliche Auffassung zugrunde zu liegen scheine. Tatsächlich liegen die Verhältnisse nach ihrer Mitteilung wie folgt: Bei einem im Mai 1904 in der Hauptwerkstätte vorgenommenen Versuch gelang es einer eingeübten Arbeiterrotte von vier Mann, in einem Zeitraum von 15 Minuten an einem Wagen sämtliche vier Puffer abzunehmen und die Umwandlung beider Kupplungen aus dem Vorbereitungszustand in den endgültigen auszuführen. Auf eine Kupplung entfiel daher ein Zeitaufwand von nur $7\frac{1}{2}$ Minuten. Bei der Berechnung der für den Umbau des ganzen Güterwagenparkes erforderlichen Zeit wurde aber mit Rücksicht darauf, daß bei dem erwähnten Versuch alle Schrauben und Teile der alten und neuen Kupplungseinrichtung in leicht gangbarem Zustand waren und daß bei der Einführung der Kupplung auch mit nicht eingeübten Leuten gearbeitet werden muß, ein Zuschlag gemacht und die doppelte Zeit, nämlich eine halbe Stunde, für die Umwandlung eines Wagens (nicht einer Kupplung) in Rechnung gesetzt.

Auf Grund weiterer Erhebungen und Versuche gelangte man zu dem Ergebnis, daß sämtliche zu einer bestimmten Zeit auf den Strecken befindlichen Wagen mit dem zur Verfügung stehenden und für solche Arbeiten geeigneten Werkstättepersonal in etwa 20 Stunden = 2 Arbeitstagen umgebaut werden könnten.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der Januarsitzung des Vereins, in der Ministerialdirektor Wirklicher Geheimer Rat Schroeder den Vorsitz führte, hielt der Geheime Baurat Scholkmann einen Vortrag über Neuerungen im Sicherungswesen bei den preußischen Staatseisenbahnen. Er verbreitete sich namentlich ausführlich über die Einrichtung der elektrischen Streckenblockung, die bekanntlich seit einigen Jahren für die Sicherung der Zugfolge auf freier Strecke bei den Hauptbahnlinien in Preußen in größerem Umfange ausgeführt wird, und wies nach, wie mit deren Hilfe auch die Sicherheit beim Durchfahren von Bahnhöfen noch weiter gesteigert werden könne. Ferner setzte er auseinander, wie die Eisenbahnverwaltung jetzt schon Versuche mit Einrichtungen mache, die auch für den Fall, daß die jetzige Geschwindigkeit

der Züge noch erhöht würde, die denkbar größte Sicherheit für den Betrieb gewährleiste, und führte zu dem Zweck eine von der Firma Siemens & Halske nach amerikanischem Vorbilde hergestellte, mit flüssiger Kohlensäure betriebene Einrichtung vor, mit der Signale und Vorsignale auf beliebig weite Entfernung und mit großer Sicherheit bedient werden können.

Aus dem mit großem Beifall aufgenommenen Vortrage war wieder zu entnehmen, daß die preußische Staatsbahnverwaltung fortgesetzt bemüht ist, die Einrichtungen zu erweitern und zu verbessern, um die Eisenbahnzüge gegen Zusammenstöße und Entgleisungen so weit zu sichern, als dies nach menschlichem Ermessen überhaupt möglich ist.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Berichtigung in einer Kundmachung.

In der Kundmachung vom 20. Dezember 1904, erschienen im Verordnungsblatte Nr. 145 vom 20. Dezember 1904 unter Nr. [1384], sind im ersten Alinea nach den Worten „eingelagert und sodann" die Worte: „innerhalb 6 Monaten vom Tage der Einlagerung gerechnet" einzuschalten.

Wien, am 14. Januar 1905. T. A. B. Z. 573/05. (144)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnstrecke Harburg-Cuxhaven belegene Haltepunkt Neukloster erhält fortan die Bezeichnung „Neukloster (Hann.)".

Altona, den 17. Januar 1905. (145)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Gaulsheim werden mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 dahin erweitert, daß das zulässige Höchstgewicht der einzelnen Güterstücke auf 250 kg festgesetzt wird.

Mainz, den 14. Januar 1905. (146)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Auf der Linie Annaberg-Weipert ist die Strecke Buchholz-Weipert infolge Schneeverwehung für den Gesamtverkehr und auf der Linie Nossen-Moldau die Strecke Bienenmühle-Moldau für den Güterverkehr bis auf weiteres gesperrt.

Dresden, 17. Januar 1905. (147)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Betriebsstörung zwischen Bienenmühle-Moldau der Linie Nossen-Moldau beseitigt.

Dresden, 19. Januar 1905. (148)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesamtverkehr auf nachfolgenden Strecken unterbrochen: Tannwald-Grünthal der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald vom 6. bis 11., Eisenerz-Vordernberg vom 7. bis 12. und Schlackenwerth-St. Joachimsthal vom 7. bis 10. Januar l. J.

Aus gleicher Ursache wurde der Gesamtverkehr nachstehender Strecken auf unbestimmte Zeit eingestellt: am 7. Januar l. J. Zwittau-Policka, M. Schildberg-Grulich und Nixdorf-Rumburg-Herrenwalde-Schönlinde; am 9. Januar l. J. Josefsthal-Maxdorf-Morchenstern der Lokalbahn Reichenberg-Gablonz-Tannwald, Borki wielkie-Grzymalow, Nadwornaer Vorstadt-Szeparowce-Kniazdwor der Kolomeaer Lokalbahnen und am 12. Januar l. J. Neuhaus-Neubistritz.

Wien, am 16. Januar 1905. (149)

5. Güterverkehr.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die Stationen Hillegossen und Lemmie des Direktionsbezirks Hannover in den direkten Verkehr aufgenommen und für die Stationen Bielefeld, Ehlenbruch, Helpup, Lage und Oerlinghausen ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 16. Januar 1905. (150)

Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Holz-Ausnahmetarif Teil IV, Heft 2 vom 1. März 1904.)

Ab 1. Februar 1905 gelangen für die Beförderung von Holzpflasterstöckeln, auch imprägniert, bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief ab den Budapester Bahnhöfen nach Mannheim, Straßburg, Ludwigshafen a/Rh., Mainz, Wiesbaden West und Frankfurt a/M. direkte Frachtsätze zur Einführung, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind.

München, den 13. Januar 1905. (151)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Februar 1905 werden die Verkehrsstellen Chemnitz-Hilbersdorf, Höhlteich und Steudten der sächsischen Staatseisenbahnen in den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die in Betracht kommenden Dienstbeschränkungen geben die beteiligten Dienststellen.

Dresden, den 18. Januar 1905. (152)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 18 (für Hörner usw.) direkte Frachtsätze zwischen Wien und Nürnberg-Schweinau zur Einführung. Ferner werden die Artikel „Flechsen und Sehnen rohe, Klauen, Hufe und Hornspäne" gestrichen.

München, den 13. Januar 1905. (153)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die Station Ehmen der Braunschweigischen Landeseisenbahn in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Januar 1905. (154)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif IV.

Die Entfernung Frankfurt a/M. Ost-Assenheim wird mit sofortiger Gültigkeit von 48 km in 46 km berichtigt.

Frankfurt a/M., 17. Januar 1905. (155)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppe I (Tarifheft II B).

Mit Gültigkeit vom 5. März d. J. wird der auf Seite 845 des Tarifs unter Ausnahmetarif 10 für die Stationsverbindung Nakel-Stargard i. Pm. vorgesehene Frachtsatz: 58 in 94 abgeändert.

Breslau, den 17. Januar 1905. (156)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Reexpeditionstarif für Flachs usw. von Königsberg und Elbing nach belgischen und französischen Stationen.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze für die neu einbezogene belgische Station Eyne, sowie für die französischen Stationen Lille (Porte d'Arras) und Lille (Porte des Postes).

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung, von der auch der Nachtrag vom 25. d. M. ab käuflich bezogen werden kann.

Cöln, den 18. Januar 1905. (157)

Königliche Eisenbahndirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

4. Heft. Verkehr der Rhein- und Mainhafenstationen mit Württemberg.

Vom 20. Januar d. J. an wird die württ. Privatbahnstation Neresheim mit direkten Frachtsätzen in den Tarif aufgenommen und gleichzeitig ein Ausnahmefrachtsatz für die Beförderung von gebranntem Kalk und Kalk in Säcken, sowie Traß und Mischungen von Kalk und Traß von Neresheim nach Mannheim Bad. Bahn eingeführt.

Die Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 15. Januar 1905. (158)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Januar 1905 sind für die Beförderung von Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, von den Stationen Mülhausen Nord, Straßburg C. B., Straßburg-Neudorf und Villingen Bad. B. nach einer Anzahl Tirol-Vorarlberger Stationen ermäßigte Frachtsätze eingeführt

worden. Nähere Auskunft erteilen die Verbandsstationen.

Karlsruhe, den 17. Januar 1905. (159)
Namens der am Tirol-Vorarlberg-süddeutschen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Wirkung vom 1. Januar 1905 gelten die Entfernungen und Frachtsätze für Freiweinheim (Selztalbahn) auch für den Wasserumschlagsverkehr.

München, den 14. Januar 1905. (160)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.
(Böhmisch-bayerischer Holzverkehr.)

Ab 15. Februar l. J. wird die Station Lichtenfels im Verkehre mit Böhm. Kubitzen-Vollmau und Taus in den Tarif einbezogen.

München, den 13. Januar 1905. (161)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 gelangt der Nachtrag VIII zur Einführung.

Derselbe bringt teils Erhöhungen, teils auch Ermäßigungen der Frachtsätze und hebt die Nachträge I—VII sowie das Verzeichnis der Schleppbahngebühren auf.

München, den 18. Januar 1905. (162)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Januar l. J. gelangt der Nachtrag IV zu Tarifheft Nr. 2 zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem Ausnahmefrachtsätze für Steinkohlen und Steinkohlenkoks etc. von niederschlesischen und oberschlesischen Kohlenstationen nach württembergischen Verbandsstationen und Friedrichshafen Übergang, ferner für gebrechten Flachs von schlesischen nach württembergischen Stationen.

Der Nachtrag ist beim Materialdepot der unterfertigten Stelle zum Preise von 0,15 ℳ das Stück zu beziehen.

München, den 13. Januar 1905. (163)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 sind folgende Tarifentfernungen in Kraft getreten:

Reichenau von und nach	Kilometer
Blaichach	172
Markt Oberdorf	233
Milbertshofen	287
München-Schwabing	292
Sonthofen	177

Der Stationsfrachtsatz für München-Schwabing - Reichenau beträgt vom gleichen Tage ab

im Spezialtarif I 1,43 ℳ } für 100 kg.
„ „ II 1,14 „ }

München, den 13. Januar 1905. (164)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch - ungarisch - bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 B vom 1. Juli 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 55 (Tonerde, schwefelsaure) nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von \ nach	Arnau Ö. N. W. B.	Bielitz K. F. N. B.	Sandhübel-Saubsdorf k. k. ö. St. B.	Schönpriesen St. E. G.
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
Heufeld	190	190	190	147

München, den 14. Januar 1905. (165)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die in den Tarifheften B 3, C 3, D 3 und E enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Enschede Nord mit denen für Enschede Süd gleichgestellt. Im Verkehr mit den Stationen Altenberge, Borghorst, Darfeld, Epe i/W., Gronau i/W., Horstmar, Metelen Land, Nordwalde und Ochtrup des Direktionsbezirks Münster und Burgsteinfurt der Westfälischen Landeseisenbahn gelten die Entfernungen und Frachtsätze nur für Enschede Süd.

Elberfeld, den 16. Januar 1905. (166)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-niederdeutscher Grubenverkehr.

Die in den Tarifnachträgen VIII und XIII enthaltenen Ausnahmetarife 15 und 16 für den Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Pritzwalk-Putlitz (Übergangsstation Pritzwalk) und den Kleinbahnen Kyritz-Perleberg, Kyritz-Breddin und Viesecke-Glöwen (Übergangsstation Perleberg) werden vom 25. d. M. ab auf alle der Verfrachtung zu den Sätzen der ordentlichen Tarifklassen für Wagenladungen oder der Ausnahmetarife 1—5 unterliegenden Güter in Wagenladungen von mindestens 5 oder 10 t ausgedehnt.

Essen, den 16. Januar 1905. (167)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.

Die für die Stationen Grabow a. O., Pommerensdorf, Scheune, Stettin-Westend, Torney und Zabelsdorf bestehenden Massenfrachtsätze (Teil II des Tarifs) finden vom 1. März d. J. ab nur unter der weiteren Bedingung Anwendung, daß die Kohlensendungen am Orte entladen oder durch Landfuhrwerk oder zu Schiff abgefahren werden oder auf anschließende Kleinbahnen übergehen. Bei Umkartierung derartiger Sendungen kommen nicht die obenangeführten Massenfrachtsätze des Teils II, sondern die bezüglichen Frachtsätze des Teils I des Tarifs für Einzelsendungen zur Anwendung.

Stettin, den 17. Januar 1905. (168)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. Februar d. J. gelangen im Verkehr der Stationen Aldingen b. Spaichingen, Horb, Nagold, Spaichingen, Sulz am Neckar und Tuttlingen der württembergischen Staatseisenbahnen mit den Berliner Bahnhöfen direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 14. Januar 1905. (169)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar 1905 tritt Nachtrag II zum Tarif für den Güterverkehr zwischen Stationen der Gera-Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen anderseits in Kraft. Er enthält außer den bereits im Verfügungswege durchgeführten Ergänzungen des Tarifes Verbindungsbahn-Frachtsätze für die Überführung von Gütern auf der Verbindungsbahn Meuselwitz-Spora zwischen dem Bahnhofe Meuselwitz und dem Umladebahnhofe Spora der Gera-Meuselwitz - Wuitzer Eisenbahn - Aktiengesellschaft. Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen oder durch Vermittlung der Stationen zum Preise von 0,05 ℳ käuflich zu erhalten.

Dresden, den 17. Januar 1905. (170)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-südfranzösischer Verband.
(Verkehr mit den P.-L.-M.-Bahnen.)

Mit Ablauf des Monats Februar 1905 treten nachstehende Ausnahmesätze nach Genf transit (mit Bestimmung nach Südfrankreich) außer Kraft:

1. Für Chlorkalium bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 20 000 kg

von den Stationen	Centimes für 100 kg
Anderbeck	299
Ascherleben	298
Baalberge	303
Bernburg	303
Egeln	307
Königslutter	302
Langelsheim	283
Salzungen	259
Schönebeck	308
Sondershausen	276
Staßfurt	302
Vienenburg	288
Wendessen	294

2. Für Dynamoblech bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg

von den Stationen	Centimes für 100 kg
Benrath	195
Dillingen (Saar)	144
Düsseldorf-Grafenberg	198
Hattingen	205
Hoffnungsthal	196
Letmathe	206
Neuwied	174
Schalke	207
Schwientochlowitz	367
Wetter (Ruhr)	206

Straßburg, den 16. Januar 1905. (171)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ruppiner Kreisbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein neuer Ausnahmetarif für Pflastersteine und Kies mit ermäßigten Frachtsätzen von Herzberg i. d. M. nach sämtlichen Stationen

unserer Bahn in Kraft. Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Neuruppin, den 20. Januar 1905. (172)
Die Direktion.

Nachbarverkehr zwischen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn und der Ruppiner Kreisbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt ein neuer Ausnahmetarif für Pflastersteine und Kies mit ermäßigten Frachtsätzen von Herzberg i. d. M. nach sämtlichen Stationen der Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn in Kraft. Näheres ist bei den Abfertigungsstellen zu erfahren.

Neuruppin, den 20. Januar 1905. (173)
Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion.

6. Effektenverkehr.

Nachstehende in den Vorjahren ausgeloste $4\frac{1}{2}$ prozentige Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Emission) sind noch nicht zur Einlösung vorgelegt:

Aus der Verlosung zum 1. April 1898
(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 8 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1898):

à 300 *M.* Nr. 6452.

Aus der Verlosung zum 1. April 1900
(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 12 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1900):

à 300 *M.* Nr. 6829. 10346.

Aus der Verlosung zum 1. April 1902
(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 16 bis 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1902):

à 1500 *M.* Nr. 2576.
à 300 *M.* Nr. 5934. 10658.

Aus der Verlosung zum 1. April 1904
(abzuliefern mit Talon und Zinsscheinen Reihe III Nr. 20 unter Vergütung der Stückzinsen für 1. Januar bis 31. März 1904):

à 300 *M.* Nr. 5994.

Magdeburg, den 13. Januar 1905. (174)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 2. Januar 1905 sind zum Zwecke der privilegmäßigen Tilgung nachstehende

$4\frac{1}{2}$ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.)

ausgelost worden:

à 3000 *M.*: Nr. 33 116 126 148 226 252 275 287 294 324 366 382 386 424 436 471 480 523 554 587 596 674 761 770 771 772 830 833 869 909 919 950 973.

à 1500 *M.*: Nr. 1167 1223 1230 1243 1293 1301 1307 1309 1317 1320 1334 1340 1350 1373 1418 1440 1497 1547 1611 1713 1735 1824 1842 1864 1984 2020 2115 2183 2197 2288 2383 2410 2420 2474 2486 2505 2514 2528 2536 2550 2595 2620 2695 2703 2731 2754 2787 2841 2864 2901 2906 2908 2919 2941 2968 2974 3008 3030 3046 3133 3174 3208 3233 3253 3275 3310 3370 3441 3450 3462 3464 3471.

à 300 *M.*: Nr. 3526 3611 3621 3728 3743 3833 3882 3905 3910 4032 4050 4107 4114 4162 4202 4231 4238 4282 4286 4298 4300 4304 4388 4409 4482 4537 4612 4632 4697 4698 4785 4891 4899 4902 4961 4975 5000 5059 5101 5125 5173 5233 5270 5286 5294 5317 5355 5459 5544 5548 5569 5580 5607 5648 5655 5786 5842 5863 5864 5874 5876 5887 5921 5939 5940 5946 6012 6117 6123 6153 6187 6249 6260 6282 6297 6332 6413 6416 6434 6474 6564 6577 6590 6604 6636 6659 6708 6733 6765 6808 6875 6889 6912 6929 6981 7037 7048 7149 7197 7215 7284 7310 7317 7356 7380 7414 7467 7480 7487 7514 7644 7668 7696 7754 7770 7775 7781 7793 7892 7967 8007 8042 8043 8055 8071 8075 8166 8167 8168 8176 8194 8224 8247 8251 8296 8298 8320 8377 8429 8441 8476 8503 8510 8533 8576 8684 8710 8732 8769 8793 8829 8890 8891 8933 8974 8995 9014 9020 9029 9038 9070 9073 9074 9100 9122 9140 9156 9162 9201 9210 9225 9247 9269 9299 9311 9347 9385 9467 9469 9510 9530 9560 9572 9635 9655 9665 9694 9696 9729 9754 9912 10054 10071 10084 10141 10165 10319 10330 10352 10355 10370 10378 10380 10407 10451 10453 10464 10466 10481 10501 10506 10512 10660 10662 10689 10695 10781 10797 10816 10820 10826 10860 10874 10890 10959 10967 10982 11058 11081 11111 11128 11151 11192 11241 11272 11328 11342 11397 11476 11486 11529 11538 11592 11634 11655 11659 11708 11775 11776 11810 11860 11879 11881 11913 11931 11933 11976 12005 12020 12027 12115 12116 12137 12142 12149 12198 12201 12231 12234 12460 12465 12476.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe IV Nr. 2 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1905 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerte unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1905 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1905 auf.

Magdeburg, den 13. Januar 1905. (175)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A III und IV für das Etatsjahr 1905 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Münster i/W., Hannover, und zwar: 3 505 000 kg Mineralschmieröl, 5 015 000 kg Petroleum, 595 000 kg rohes Rüböl, 655 000 kg gereinigtes Rüböl, 1 660 000 kg Öl zur Gasbereitung, 90 000 kg Putzöl, 97 000 kg Rindstalg, 10 000 kg helles Mineralöl zum Schmieren von Stellwerken (früher Oleonaphtha).

Zuschlagsfrist für Rüböl, Gasöl, Putzöl bis 21. Februar, für die übrigen Materialien bis 3. März 1905.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 1. Februar 1905, vormittags 11 Uhr.

Die Verdingungsunterlagen werden zum Preise von 1 *M.*, von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden, nicht in Briefmarken, vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 13. Januar 1905. (176)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von:

A. 34 700 m Packleinwand (Scheuerleinwand), 60 000 kg Hede, 80 000 Kilogramm Putzlappen, 36 000 Stück Putztüchern, 14 300 Stück Putzleder.
B. 2000 Stück Piassava-Weichenbesen, 20 000 Stück Reiserbesen und 1500 kg Stuhlrohr

für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Halle, Königsberg, Magdeburg und Stettin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. Februar 1905, mittags 12 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin, W. 35 Schöneberger Ufer 1—4 einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 *M.* bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 10. März 1905.

Berlin, den 17. Januar 1905. (177)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 13 000 Stück Hammerstielen aus Hikoryholz, 10 000 Stück Hackenstielen und 6000 Stück Schaufelstielen soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem

am 7. Februar 1905, vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 27. Februar 1905. (178)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Verdingung von 95 400 kg Zinn in 7 Losen und 15 100 kg Antimon in 6 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. Februar 1905, vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin**, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 15. Februar 1905.

Berlin, den 18. Januar 1905. (179)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Offene Stellen.

Gesucht

wird zum baldigen Eintritt ein Stationsdiätar für den äußeren Stationsdienst.

Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissen sind einzusenden.

Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn
Lippstadt i/Westf. (180)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 7. | 25. Januar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Bedeutung der geplanten Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen.

Nach dem, was über den Inhalt der Verhandlungen wegen der Betriebsmittelgemeinschaft bekannt geworden ist (s. Nr. 5 S. 70 d. Ztg.), kann auf das baldige Zustandekommen dieses Werks gehofft werden. Bei der hohen nationalen Bedeutung, die ihm beizumessen ist, mögen an dieser Stelle, an der so oft auf die Vorteile einer einheitlicheren Gestaltung des deutschen Eisenbahnwesens hingewiesen ist, einmal die wesentlichen Gesichtspunkte zusammengefaßt werden, die für die Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen sprechen.

Kein Gebiet ist zu einheitlichen Einrichtungen so geeignet, wie das Eisenbahnwesen, und ebenso wie sich große Privatwerke mit kleineren unter Wahrung ihrer Selbständigkeit zu großen Verbänden vereinigt haben, erscheint es zeitgemäß, daß sich die deutschen Staatsbahnverwaltungen überall da und in den Formen zu enger Vereinigung zusammenschließen, wo und wie wirtschaftliche Wirkungen von Bedeutung erzielt werden können. Ein solches Gebiet ist ohne Zweifel die Gemeinsamkeit des Fuhrparks, dessen Wert sich auf mehrere Milliarden Mark beläuft. Was durch eine solche Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen an Vorteilen für die Staatsfinanzen erreicht werden kann, wird jedem klar, der sich auf der Verkehrskarte Deutschlands die zahlreichen Übergangsstationen an den innerdeutschen Landesgrenzen vor Augen hält, die nicht gleichzeitig auch Schnittpunkte des Verkehrs sind, und der sich weiter vergegenwärtigt, wie unzählige unnütze Läufe die Eisenbahnwagen machen müssen, so lange sie nicht lediglich nach dem Verkehrsbedürfnis, sondern vielmehr ganz vorwiegend nach dem Grundsatze verwendet werden dürfen, daß jeder Wagen immer wieder seiner Heimatsverwaltung zuzuführen ist. Nicht minder beschwerlich ist immer noch die Personenzugbildung; der Lauf jedes Wagens, der über die Landesgrenze läuft, ist in zahllosen Konferenzen vereinbart und er ist gehemmt durch den Mangel einheitlicher Bauart. Schlimmer noch ist es mit den Lokomotiven, die nur in seltenen Fällen die Grenzen überschreiten können, weil nicht nur ihre Bauart verschieden ist, sondern weil ihre Speisung außerhalb des Heimatsbereichs große Schwierigkeiten verursacht, so lange jeder Staat das Betriebsmaterial für seine alleinige Rechnung beschafft. Die ungenügende Ausnutzung des Lokomotivparks ist aber gerade deshalb so unwirtschaftlich, weil die Maschinen ungleich wertvoller sind als die Wagen. Alles dies mag nur kurz angeführt werden, um zu zeigen, daß eine Gemeinschaft der Betriebsmittel nicht nur bedeutende Betriebsvereinfachungen für die Verwaltungen, sondern auch beträchtliche Kostenersparnisse für die Staatskassen ergeben muß.

Das sind Vorteile, die mittelbar der ganzen Bevölkerung Deutschlands zugute kommen. Das wirtschaftliche Leben aber gewinnt bei dem Zusammenschluß der Staatsbahnen zu einer einheitlichen Behandlung ihres Fuhrparks noch viel mehr. Die völlig freie Benutzung des Güterwagenparks erleichtert die Erfüllung der Wünsche des verfrachtenden Publikums, denn die Verfügung über die Wagen richtet sich in der Gemeinschaft einzig und allein nach den Anforderungen des Verkehrs. Die zeitweise auftretende Wagennot wird wesentlich eingedämmt werden, wenn an Stelle der jetzigen vielköpfigen Vertretung ein einheitlicher Ausgleich für ganz Deutschland tritt, gewiß ein durchschlagender Wert für die gesamte Industrie und Landwirtschaft.

Nicht minder wichtig für große Kreise des verfrachtenden Gewerbestandes ist die Beschleunigung des Wagenlaufes und die schnelle Beförderung der Güter durch Beseitigung der Aufenthalte auf den jetzigen Übergangsstationen und durch die Bildung

ineinandergreifender Zugverbindungen von dem Ausgangspunkte des Verkehrs bis zu den Zielstationen. Die vortrefflichen Einrichtungen, die in den letzten Jahren innerhalb der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft getroffen sind, haben den allgemeinen Beifall der verkehrtreibenden Welt gefunden; sie können nach der Einrichtung der Betriebsmittelgemeinschaft mit Leichtigkeit auf ganz Deutschland ausgedehnt und dadurch noch wirksamer gestaltet werden. Die viel besprochene Frage der Verkehrsumleitungen wird in der Gemeinschaft noch viel gründlicher und vollkommener gelöst werden können, als es ohne die Gemeinschaft möglich ist.

Nicht geringe Verbesserungen kann man sich von der Betriebsmittelgemeinschaft auch für den Personenverkehr versprechen. Die Zugbildung mit durchlaufenden Wagen wird wesentlich erleichtert, und die Schwierigkeiten, die einer einheitlichen Gestaltung der Personentarife entgegenstehen, werden wesentlich vermindert.

Große Vorzüge werden der Landwirtschaft und Industrie weiter dadurch zuteil, daß mit den Vereinfachungen im Eisenbahnbetriebe zahlreiche Arbeitskräfte für andere werbende Beschäftigung frei werden. Denn das ist sicher: verloren gehen diese Kräfte nicht; mit vollem Rechte hat die Saarbrücker Handelskammer schon vor geraumer Zeit gerade diesen Punkt als eine dringend wünschenswerte Forderung der industriellen Entwicklung weiter Landesteile hervorgehoben.

Fraglich könnte es auf den ersten Blick erscheinen, ob nicht ein wichtiger Industriezweig — wir meinen die Lokomotiv- und Eisenbahnwagenbau-Industrie — in den einzelnen Ländern oder auch im allgemeinen infolge des Minderbedarfs an Eisenbahnfahrmitteln einen Ausfall erleiden wird. Aber auch dies ist nicht zu befürchten. Denn das ist wohl als selbstverständlicher Grundsatz aufzustellen, daß eine Gemeinschaft die Fabriken aller deutschen Länder gleichmäßig beschäftigen muß; selbst wenn beispielsweise einer der süddeutschen Bundesstaaten infolge der wirtschaftlicheren Ausnutzung seines Fuhrparks vielleicht mit der Vermehrung seines Fuhrparks langsamer vorzugehen hätte, so würde gleichwohl die Industrie des Landes aus dem Gesamtbedarf der Gemeinschaft wie die Industrie der anderen Länder zu beteiligen sein.

Im ganzen aber, das steht für jeden im Verkehrsleben stehenden fest, werden die Erleichterungen, welche die Betriebsmittelgemeinschaft dem Verkehre bringt, Deutschlands Wettbewerb auf dem Weltmarkt stärken und darum neuen Verkehr erzeugen. Neuer Verkehr aber erfordert vermehrte Einrichtungen und vor allen Dingen einen größeren Fuhrpark der Eisenbahnen. Darum wird auch die Lokomotiv- und Wagenbauindustrie Deutschlands an dem Vorteile der Betriebsmittelgemeinschaft ihren vollen Anteil haben.

Aus diesen allgemeinen Betrachtungen ergibt sich bereits, daß die größten Vorteile aus der geplanten Gemeinschaft sowohl den beteiligten Regierungen und Verwaltungen, als auch den Verkehrtreibenden und der gesamten Bevölkerung erwachsen werden, wenn sich die Gemeinschaft auf den gesamten Fuhrpark (Lokomotiven, Personen-, Gepäck- und Güterwagen) erstreckt. Nun ist die Frage aufgeworfen, ob es nicht den Vorzug verdient hätte, an Stelle einer Betriebsmittelgemeinschaft, die sich auf die gemeinsame Benutzung des gesamten Wagen- und Lokomotivparks mit gemeinsamem Werkstättenbetriebe erstreckt, lediglich eine Güterwagengemeinschaft anzustreben. Die bisherigen Gemeinschaftsbildungen haben sich in diesem Rahmen bewegt, und es liegen daher gewisse Erfahrungen vor. Aber gerade diese Erfahrungen beweisen, daß die Grundsätze, die für den Anschluß einzelner Bahngebiete von geringerem Umfang an ein großes Eisenbahnnetz wie Preußen zur Not noch anwendbar sind, sich auf die Gesamtheit aller deutschen Bahnen nicht übertragen lassen. Hier müssen wesentlich andere Grundlagen und weitergehende Sicherheiten geschaffen werden.

Unbedingte Voraussetzung einer jeden Gemeinschaft ist, daß alle Teilnehmer zur Versorgung des Verkehrs in gleicher Weise ausreichende Wagenbestände besitzen und die Beschaffung in Zukunft nach einem einheitlichen Grundsatze festgelegt wird. Ein Vergleich der für einen Beschaffungsmaßstab vorhandenen Unterlagen — Bahnlängen, Verkehrsmengen und Einnahmen, Tonnenkilometer und Wagenachskilometer, Wagenmieten usw. — mit den Wagenbeständen oder mit den Wagenvorhaltungskosten der einzelnen Verwaltungen liefert aber so erheblich voneinander abweichende Ergebnisse, daß es unmöglich ist, hiernach den Bedarf der einzelnen Verwaltungen und die Zulänglichkeit ihrer Wagenparke zu bestimmen. Um ein Urteil hierüber zu gewinnen, würde nur erübrigen, mehrere Jahre hindurch Aufzeichnungen über die tatsächliche Versorgung des Verkehrs mit Wagen nach einheitlichen Gesichtspunkten auf allen Bahnen ausführen zu lassen. Aber wenn sich hieraus auch ein Maßstab zur Ermittlung des Wagenbedarfs gewinnen ließe, so würde er, da er sich lediglich auf die Verhältnisse in der Vergangenheit stützt, für die Zukunft, die möglicherweise ganz andere Aussichten für die Verkehrsentwicklung bietet, noch immer keine zutreffende Unterlage gewähren. Wollte man nun aber einer Zentralstelle die Bestimmung über das von jeder Verwaltung einzuhaltende Maß der Beschaffung überlassen, so würde dies mangels zutreffender Unterlagen sehr zum Nachteil der einzelnen Verwaltungen ausschlagen können. Sie werden ein solches Risiko gar nicht auf sich nehmen können. Darum ist keine andere Lösung zu finden, als daß das Risiko einer für alle Verkehrsmöglichkeiten ausreichenden Beschaffung — auf die doch jede Verwaltung im Interesse möglichst vollkommener Versorgung des Verkehrs den größten Wert legen muß — nicht auf die einzelnen Teilnehmer, sondern auf die Gemeinschaft übertragen wird.

Nun wird aber das Bedürfnis für die Neubeschaffung von Wagen wesentlich beeinflußt durch Art und Umfang der Ausmusterung, und diese ist wiederum abhängig von den Grundsätzen, die bei der Unterhaltung der Wagen beobachtet werden. Beschaffung, Unterhaltung und Ausmusterung stehen daher in engstem untrennbaren Zusammenhang miteinander und beeinflussen sich gegenseitig. Muß man also gemeinsam beschaffen, so folgt notwendig daraus auch gemeinsame Unterhaltung und Ausmusterung.

Die für die Unterhaltung geschaffenen Werkstattsanlagen sind bei den deutschen Eisenbahnen nicht lediglich für eine bestimmte Art von Betriebsmitteln eingerichtet, sondern der Betrieb der Werkstätten umfaßt im großen und ganzen alle Arten von Betriebsmitteln, also neben Güterwagen auch Personenwagen, Gepäckwagen und Lokomotiven. Eine Trennung der Aufgaben der Werkstätten dahin, daß die Güterwagen nur bestimmten Werkstätten zur Unterhaltung überwiesen und diesen andere Arbeiten nicht übertragen werden, kann gar nicht in Frage kommen, denn sie würden eine mit ungeheuren Kosten verknüpfte Änderung der vorhandenen Bauten und Maschinenanlagen erfordern und eine vollständige Umwälzung und Verteuerung des gesamten Werkstättenbetriebes im Gefolge haben. Ist hiernach ein gemeinsamer Werkstättenbetrieb, der sich allein auf Güterwagen beschränkt, nicht möglich, dann könnte in Frage kommen, die Unterhaltung in den Werkstätten, wie sie jetzt sind, auszuführen, und aus den Gesamtkosten die Kosten der Güterwagenunterhaltung und -reparatur auszuscheiden, um sie in einem bestimmten Verhältnis (etwa Güterwagenachskilometer) auf die einzelnen Verwaltungen umzulegen. Eine solche Ausscheidung wäre aber in zuverlässiger Weise nicht möglich, weil ein großer Teil der auf die Güterwagen entfallenden Kosten in den Kosten der für alle Betriebsmittel gemeinsamen Arbeiten (Dreherei, Schmiede, Kraft-, Lichtanlagen, elektrische Antrieb-anlagen usw.) mit enthalten ist. Zugleich würde die Sonderaufschreibung von Lohn und Material, insbesondere Altmaterial, eine so erhebliche Verteuerung des Verwaltungsaufwandes verursachen, daß mit solcher Ausscheidung der Kosten für Güterwagen die mit der Wagengemeinschaft erstrebten Ersparnisse wieder aufgebraucht werden würden.

Ist sonach ein Umlageverfahren bei gemeinschaftlich gedachtem Werkstättenbetrieb für Güterwagen nach beiden Gesichtspunkten undurchführbar, so bliebe die Frage übrig, die Unterhaltung der Güterwagen zwar da, wo sie sich jeweilig befinden, aber auf Kosten der Eigentumsverwaltung vorzunehmen, also ein Abrechnungsverfahren zu versuchen. Da in einer Gemeinschaft, in welcher die Güterwagen völlig freizügig sind, die Bestände der einzelnen Verwaltung sich auf alle übrigen Eisenbahnen der Gemeinschaft verteilen, und noch dazu derart, daß ihre Rückkehr zur Heimat nicht mehr grundsätzlich erforderlich ist, so handelt es sich nicht um Unterhaltungsarbeiten an fremden Wagen in dem gegenwärtigen geringfügigen Umfange, sondern in einem ungleich größeren Umfange nach Zahl und Art der Unterhaltung. Es ist denkbar, daß Wagen kaum noch in ihre Heimat kommen. Dies vorausgeschickt, ergibt sich von selbst, daß, wie man auch eine Abrechnung immer gestalten möge, sei es im Wege der Einzelaufschreibung des Wertes jeder Arbeit, sei es durch Erhebung von Pauschvergütungen, eine solche finanzielle Auseinanderrechnung nicht nur zu den unsichersten Ergebnissen führen müßte, sondern auch einen Schreib- und Rechnungsaufwand in den Werkstätten verursachen würde, daß solche Gefahr und solcher Aufwand in Anbetracht des erstrebten Zweckes gar nicht zu verantworten sein würde. Jeder Fachmann weiß, wie in einem großen Betriebe an jedem Einzelgegenstand die verschiedensten Arbeiter und Anlagen beteiligt sind, und wie es vielfach geradezu unmöglich ist, zuverlässig zu bestimmen, welcher Kostenanteil auf die Einzelleistung entfällt. Und dieses Urteil müßte schließlich in den allermeisten Fällen dem Arbeiter oder untersten Aufsichtsbeamten überlassen bleiben. Ebenso ist es für jeden Fachmann selbstverständlich, daß es nicht möglich ist, für alle Einzelarbeiten an den Wagen eine die durchschnittliche tatsächliche Aufwendung der Verwaltungen auch nur annähernd treffende Pauschvergütung festzusetzen. Die gegenwärtig im Vereins-Wagenübereinkommen für einzelne Arbeiten nach rohester Schätzung gegriffenen Pauschvergütungen können bei dem bisherigen geringen Umfange der Arbeit an fremden Wagen zur Not aushelfen, eine ähnliche Festsetzung für den Umfang der gegenseitigen Ausbesserungs- und Unterhaltungsarbeiten bei völliger Freizügigkeit der Wagen würde für die Finanzen der Einzelverwaltungen eine völlig haltlose und ganz unbrauchbare Unterlage schaffen. Bei den großen Zahlen, mit denen hier gerechnet werden muß, führen schon geringe Abweichungen in den Einheits- oder Durchschnittssätzen (gegenüber der Wirklichkeit) in den Endergebnissen zu so gewaltigen Unterschieden, daß sich nicht einmal eine große Verwaltung wie Preußen, geschweige denn ein anderes Unternehmen auf ein solches Verfahren einlassen kann, ohne die Sicherheit seiner ganzen Finanzverwaltung preiszugeben. Diesen Gefahren könnte man auch nicht etwa dadurch entgehen, daß man die Wagen zur Ausbesserung in die Heimat schickt. Damit würden wieder umfangreiche Leerläufe herbeigeführt werden, die man gerade durch die Schaffung einer gemeinsamen Wagenbenutzung beseitigen will.

Aus allen diesen Erwägungen ergibt sich für jeden Sachkundigen, daß eine Güterwagengemeinschaft, welche eine Freizügigkeit erzielen will, wie sie im Bereich der preußisch-hessischen Gemeinschaft tatsächlich besteht, ohne gleichzeitige Einbeziehung auch der übrigen Betriebsmittel eine unwirtschaftliche Halbheit bleiben und mit unüberwindlichen Schwierigkeiten verbunden sein würde.

Nur die volle Betriebsmittelgemeinschaft ist durchführbar. Nur sie bietet die großen Vorteile, die mit einer wirklich gemeinschaftlichen Benutzung der Betriebsmittel aller Bundesstaaten als eines einheitlichen Parks verbunden sein werden. Die Erörterung darüber, wie das Werk einer solchen Gemeinschaft im einzelnen auszubauen und zu gestalten sein wird, gehört heute noch nicht in die Öffentlichkeit. Der Ausschuß, dem die Bearbeitung der Berechnungen und Einzelfeststellungen obliegt, hat eine schwere Arbeit vor sich; überhaupt verlangt das ganze Werk von allen Beteiligten sorgfältigste Prüfung in den Einzelheiten und doch einen von jeder Kleinlichkeit freien festen Willen. Aber die Überzeugung kann ausgesprochen werden: das Werk wird gelingen zum Wohle der Nation. v. M.

Die Unfallgefahr für die Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen.*)

Über die Gefährlichkeit des Eisenbahnbedienstetenberufes enthält die von der „Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen" unter dem Titel „Gebarung und Ergebnisse der Unfallstatistik" alljährlich veröffentlichte Broschüre ausführliche Angaben, auf Grund deren die nachstehende ziffermäßige und schematische Darstellung entworfen ist.

Abb. 1.

Die Zahl der überhaupt versicherten Personen ist, wie Abb. 1 ausweist, im Jahre 1903 gegenüber dem Jahre 1902 etwas, wenn auch nicht bedeutend, zurückgegangen, hinter dem Höchststande des Jahres 1899 war die Versichertenanzahl auch im Jahre 1903 nicht unbeträchtlich zurückgeblieben. Auch im Jahre 1903 zeigte sich die schon für die Vorjahre festgestellte Erscheinung, daß trotz der Verminderung der Gesamtzahl der Versicherten die Zahl der angezeigten Unfälle noch eine Steigerung erfahren hat, wie dies Abb. 2 zeigt.

Aus der Steigerung der Unfallanzeigen bei Verminderung der Versichertenzahl ergibt sich eine neuerliche ungünstige Rückwirkung auf die „Gefährdungszahlen" (Ziffern, welche das Verhältnis der Zahl der Versicherten zur Anzahl der angezeigten Unfälle ausdrücken; sie stellen dar, auf wie viel Versicherte ein angezeigter Unfall entfiel). Die Gefährdungszahl rücksichtlich der Versicherten überhaupt für 1903 beträgt 16,25, ist also gegenüber dem Vorjahre neuerlich ungünstiger geworden

Abb. 2.

(vergl. Abb. 3), wenn auch nicht in demselben Maße, wie dies von der Gefährdungszahl des Jahres 1902 im Vergleiche zu jener des Jahres 1901 festzustellen war. (Es hängt dies damit zusammen, daß bei ziemlich ständiger Steigerung der Zahl der Unfallanzeigen die Zahl der Versicherten im Jahre 1903 gegenüber jener im Jahre 1902 nicht um gleich viel zurückging,

*) Vergl. Nr. 11 Jahrg. 1904 d. Ztg.

wie die Versichertenanzahl des Jahres 1902 gegenüber jener des Jahres 1901.)

Es kam also im Jahre 1903 schon auf je 16,25 Versicherte eine Unfallanzeige, d. h. bei 6,15 % (1902: 5,86 %) aller versicherten Eisenbahnbediensteten mußten Unfallanzeigen erstattet werden.

Nun wurde schon im Vorjahre der Vermutung Ausdruck gegeben, daß die ungünstige Entwicklung der Gefährdungszahlen oder, was dasselbe ist, die Steigerung der Unfallanzeigen

Abb. 3.

trotz Verminderung der Versichertenzahl nicht oder nicht ausschließlich durch eine wirkliche Steigerung der Unfälle zu erklären sei, und daß die Steigerung der Unfallanzeigen möglicherweise in einer erhöhten Vorsicht der Bahnverwaltungen bei Beantwortung der Frage, ob überhaupt eine Unfallanzeige zu erstatten sei, ihre Begründung finde. Ein Beweis für oder gegen die Richtigkeit dieser Vermutung läßt sich aus den Ziffern der erwähnten Veröffentlichung freilich nicht ableiten. Dies wäre nur dann möglich, wenn in dieser Veröffentlichung nicht nur die Zahl der Unfallanzeigen und die Zahl der Unfälle, welche eine Entschädigung begründeten, ausgewiesen würde, sondern wenn auch angegeben wäre, ob in jenen Fällen, in welchen über die erstattete Unfallanzeige keine Entschädigung geleistet wurde, die Zuerkennung einer Entschädigung deshalb unterblieb, weil das Vorliegen eines Betriebsunfalles nicht anerkannt wurde, oder deshalb, weil der Betriebsunfall nur eine Erwerbsunfähigkeit von nicht über vier Wochen zur Folge hatte. Hervorzuheben ist aber jedenfalls, daß, während im Jahre 1903 die Zahl der Unfallanzeigen an sich und verhältnismäßig zur Versichertenzahl gegenüber 1902 gestiegen ist (14 749 auf 15 464 bezw. von 5,86 % auf 6,15 %), die Zahl der Unfälle, welche überhaupt zu einer Entschädigungsleistung geführt haben, von 4039 im Jahre 1902 auf 3930 im Jahre 1903, also von 1,61 % der Versichertenzahl auf 1,56 % zurückgegangen ist.

Unter Rücksichtnahme auf die eine Entschädigungsleistung begründenden Unfälle ergibt sich als diesfalls richtiggestellte Gefährdungszahl für 1903 die Ziffer 63,97, welche im Vergleiche zur entsprechenden Ziffer (62,28) des Vorjahres eine günstigere zu nennen ist, weil ihr zufolge im Jahre 1903 erst auf eine größere Anzahl von Versicherten ein zu einer Entschädigungsleistung führender Unfall entfiel.

Die einzelnen Klassen der Versicherten weisen hinsichtlich der Gefährlichkeit ihres besonderen Berufszweiges nachstehende Reihenfolge auf:

		1902	1903
Maschinenpersonal	[1]	18 664	18 796
	[2]	810	732
	[3]	23,04	25,67
Zugbegleitungspersonal	[1]	20 536	20 182
	[2]	569	549
	[3]	36,09	36,76
Werkstättenpersonal	[1]	24 041	23 930
	[2]	575	529
	[3]	41,81	45,23
versichertes Personal überhaupt .	[1]	251 544	251 413
	[2]	4 039	3 930
	[3]	62,28	63,97
Stationspersonal	[1]	75 494	73 310
	[2]	1 001	950
	[3]	75,42	77,10
Streckenpersonal	[1]	100 780	102 878
	[2]	1 044	1 116
	[3]	96,53	92,18
Dampfschiffahrtspersonal	[1]	132	126
	[2]	1	—
	[3]	132,00	—
Kanzleipersonal	[1]	11 897	12 191
	[2]	11	15
	[3]	1 081,55	812,73

In der vorerwähnten Reihenfolge ist also im Vergleich zu den Vorjahren keine Änderung eingetreten. Dagegen ist bei den Klassen: Maschinen-, Zugbegleitungs-, Werkstätten- und Stationspersonal gegenüber dem Vorjahre eine (im Steigen der Gefährdungszahl sich ausdrückende) Besserung eingetreten, indem im Jahre 1903 innerhalb dieser Klassen erst auf je eine größere Zahl von Versicherten ein Unfall entfiel, wogegen allerdings wieder beim Strecken- und Kanzleipersonal eine im Sinken der Gefährdungszahl sich zeigende Erhöhung der Unfallgefahr eingetreten ist. Dr. R. L.

[1] Zahl der versicherten Bediensteten.

[2] Zahl der eine Entschädigungsleistung begründenden Unfälle.

[3] Auf . . . . Versicherte dieser Klasse entfiel ein Unfall der unter [2] bezeichneten Art.

Meinungsverschiedenheiten bei der Berechnung von Frachtzuschlägen.

Von **E. Schmid**, Königlichem Direktionsassessor, München.

In dem in Nr. 95 S. 1478/9 Jahrg. 1904 d. Ztg. enthaltenen Aufsatze obigen Titels ist erwähnt, daß die in dem früheren in Nr. 49 abgedruckten Artikel niedergelegte Anschauung nach Stimmen der Fachpresse und mündlichen Äußerungen von Fachleuten auch anderwärts geteilt werde. Diese Bemerkung veranlaßt mich, nochmals auf die Angelegenheit zurückzukommen, weil es nicht wünschenswert erscheint, daß in diesem Punkte m. E. unrichtige Anschauungen über die Pflichten der Eisenbahn herrschen oder verbreitet werden. Entgegen der Äußerung des Herrn Verfassers, es habe ihn gewundert, daß die Kundmachung 12 überhaupt einen Verteidiger gefunden habe, gestatte ich mir darauf hinzuweisen, daß in dieser Zeitung selbst bereits im Jahre 1899*) zur Frage der gleiche Standpunkt wie der meinige vertreten wurde, und daß eine Anordnung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, welche die dem Verbande angehörigen Verwaltungen auch bisher als maßgebend erachteten, mir immerhin verteidigungswert erschien.

In sachlicher Hinsicht dreht sich die Meinungsverschiedenheit darum, ob die Eisenbahn bei Entdeckung einer unrichtigen Inhaltsangabe verpflichtet ist, das Gewicht der einzelnen Güter festzustellen, oder ob es genügt, wenn sie diese inhaltlich ermittelt. Der eingangs erwähnte Aufsatz bestreitet, daß die Eisenbahn ihrer Feststellungspflicht nachgekommen sei, wenn sie bei dem mehr gebrauchten Beispiele lediglich ermittelt, daß sich in der Ladung außer Weißkohl auch Wein befunden habe, und fordert, positiv gesprochen, die Feststellung des Einzelgewichts dieser Gegenstände. Eine gesetzliche, dem Publikum gegenüber wirksame Bestimmung, aus welcher diese erweiterte Feststellungspflicht abgeleitet werden soll, wird jedoch nicht angeführt, sondern es wird nur nochmals erwähnt, daß die Feststellung „Weißkohl und Wein 10 020 kg" eben nicht genüge, weil diese Artikel verschieden tarifieren.

Es scheint nun, als ob der Beweis für diese Behauptung im folgenden Absatze erbracht werden will, wo aus der Verpflichtung des Spediteurs, die Waren im Frachtbriefe so anzugeben, daß sich die billigste Frachtberechnung ergibt, auf eine gleiche der Eisenbahn im Falle der Entdeckung einer unrichtigen Inhaltsangabe geschlossen wird. Ich kann nicht annehmen, daß hier eine Verwechslung der Pflichten des Spediteurs aus dem Speditionsgeschäft (§ 408 H.-G.-B.) und der der Eisenbahn aus dem Eisenbahnfrachtgeschäft stattgefunden hat. Jedenfalls müßte ein Versuch, die Pflicht der Eisenbahn zur Feststellung des Gewichts der Güter bei Entdeckung unrichtiger Inhaltsangabe aus der Verpflichtung des Spediteurs, das Interesse des

*) „Berechnung des Frachtzuschlages wegen unrichtiger Inhaltsangabe nach dem Internationalen Übereinkommen." Von Dr. Reindl in München. (Jahrg. 1899 S. 724—6 d. Ztg.)

Versenders wahrzunehmen, herzuleiten, nicht als glücklich bezeichnet werden, ebensowenig wie eine Bezugnahme auf die Allgemeinen Abfertigungsvorschriften, aus denen das Publikum keinen Anspruch begründen und keine Vertragspflicht der Eisenbahn entstehen kann.

Es ist das in dem Aufsatze auch gefühlt worden, weil bemerkt wird: „so darf füglich von der Eisenbahn erwartet werden, daß . . . .“ Ich muß hier feststellen, daß es sich für Entscheidung der strittigen Frage nicht darum handelt, was von der Eisenbahn füglich erwartet werden kann, sondern darum, wozu sie rechtlich verpflichtet ist und ob die Anordnung in § 2 Absatz 2 der Kundmachung 12 auf dem Boden des Rechtes steht oder nicht. Letztere Frage kann ich mit Rücksicht auf § 11 Allgemeine Tarifvorschriften nach wie vor nur bejahen, bis die Bestimmung namhaft gemacht wird, wonach die Eisenbahn verpflichtet ist, bei der Entdeckung einer unrichtigen Inhaltsangabe das Gewicht der einzelnen Güter festzustellen.

Ich möchte noch an einem Beispiel nachweisen, zu welchen Unbilligkeiten die Aufrechterhaltung der mehrerwähnten Pflicht der Eisenbahn führen würde: 1. Es wird im Frachtbriefe angegeben „Weißkohl und Wein 10 020 kg“ und demgemäß die Fracht nach Klasse B (der Satz sei wieder 9,12 ℳ) berechnet: 913,80 ℳ. 2. Es wird im Frachtbriefe angegeben 10 020 kg Weißkohl; Fracht (Sp.-Tarif III 3,42 ℳ) beträgt 342,70 ℳ. Während der Beförderung wird entdeckt, daß Wein beigeladen ist. Nach der von mir bestrittenen Auffassung muß festgestellt werden: 10 000 kg Weißkohl und 20 kg Wein. Die Fracht wird sohin auf 344,10 ℳ, der Frachtzuschlag auf 2,80 ℳ, die Gesamtschuld der Partei auf 346,90 ℳ festgesetzt. Das Endergebnis ist, daß die Partei, die richtig deklariert hat, 566,90 ℳ mehr zahlen muß, als diejenige, welche sich einer unrichtigen Inhaltsangabe schuldig gemacht hat.

Schlußwort der Schriftleitung.

Mit der vorstehenden nochmaligen Erörterung der Streitfrage halten wir den Gegenstand nunmehr für erschöpft und beabsichtigen, nicht eher wieder einem Meinungsaustausch hierüber Raum zu geben, als bis etwa durch ein oberstrichterliches Urteil oder einen Beschluß des Verkehrsverbandes oder etwa einen Akt der Gesetzgebung wesentlich neuer Stoff herbeigeschafft ist.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Konferenz über eine Reform der Personentarife**, zu deren Beratung die Vertreter der deutschen Staatsbahnverwaltungen am 16. d. M. in Berlin zusammengetreten sind, nahm zwei Tage in Anspruch. Den „Münch. N. Nachr.“ wird hierüber berichtet: „Die sämtlichen grundlegenden Fragen, deren Zahl nicht gering ist, wurden hierbei durchgesprochen. Sie werden nunmehr den Bahnverwaltungen zugewiesen, um von diesen nachgeprüft zu werden. Ist dies geschehen, so wird eine weitere Konferenz in Berlin, die am 29. März zusammentritt, die Beratung fortsetzen. Um die in der ersten Konferenz aufgestellten Berechnungen zu ergänzen und sich auch über die Gepäckfrage zu äußern, wurde zunächst ein Unterausschuß eingesetzt, der das Ergebnis seiner Arbeiten in einer Sitzung, die noch vor dem 29. März stattfindet, feststellen wird.“

— **Die Betriebsmittelgemeinschaft im Reichstag.** Die 2. Lesung des Etats des Reichseisenbahnamts gab am 18. d. M. Gelegenheit zu einer Aussprache über die Betriebsmittelgemeinschaft. Zunächst streifte sie der Zentrumsabgeordnete Erzberger, indem er den Wunsch aussprach, daß die Bestrebungen auf Einführung einer Betriebsmittelgemeinschaft einen Erfolg haben und dem Reiche unter Aufrechterhaltung der Betriebshoheit der Einzelstaaten über ihre Bahnen das geben mögen, was zur Entwicklung seiner wirtschaftlichen Verhältnisse notwendig sei. Der ntlb. Abg. Hieber bezeichnete es als erfreulich, daß die Anregung des Königs von Württemberg auf Veranlassung einer Konferenz über die Einführung einer Betriebsmittelgemeinschaft beim König von Preußen eine so freundliche Aufnahme gefunden habe. „An die Betriebsmittelgemeinschaft wird sich hoffentlich auch eine gemeinschaftliche Materialbeschaffung anschließen. Die volle Freizügigkeit aller Güter- und Personenwagen, die Einrichtung eines einheitlichen Werkstättensystems wird in finanzieller, wirtschaftlicher und technischer und nicht zu allerletzt in nationaler Hinsicht die allergrößten Folgen haben. (Sehr richtig! bei den Nationalliberalen.) Außerordentlich viele Verwaltungskosten werden erspart werden, ein beschleunigter Verkehr wird die Folge sein. Die Techniker freuen sich, daß ihrer Wissenschaft durch die Einführung einheitlicher Konstruktionen der Lokomotiven im ganzen Reiche ein erheblicher Fortschritt bevorsteht. Die Betriebsmittelgemeinschaft muß das Rüstzeug der Nation im internationalen Wettkampf stärken und die Folgen der Kräftezersplitterung überwinden helfen. Die Betriebsmittelgemeinschaft würde der bedeutendste Schritt seit der Einigung des Deutschen Reiches zur Verwirklichung des §42 der Verfassung sein.“ (Lebhafter Beifall bei den Nationalliberalen.)

In ähnlichem Sinne sprach sich auch der Abg. Dr. Wolff (Wirtsch. Vereinig.) aus. Der Zentrumsabgeordnete Pichler begrüßte die Betriebsmittelgemeinschaft gleichfalls und knüpfte daran den Wunsch, Bayern möge mit der IV. Klasse verschont werden. Der soz.-dem. Abg. David meinte, die Betriebsmittelgemeinschaft werde den Einfluß Preußens auf Deutschland erheblich stärken. Er hätte daher eine süddeutsche Eisenbahngemeinschaft gewünscht. Nachdem aber die Betriebsmittelgemeinschaft gekommen, hoffe er, daß sie den Übergang zur Reichseisenbahn bedeute. Abg. Schrader (freis. Vereinig.) meinte, er könne an die Betriebsmittelgemeinschaft nicht so viele Hoffnungen knüpfen, wie andere. Die preußische Verwaltung bleibe eine fiskalische, keine Verkehrsverwaltung. Deshalb käme man zu keinem Fortschritt. Darin wurde ihm vom kons. Abg. Graf Limburg-Stirum lebhaft widersprochen.

— **Die südwestafrikanischen Kolonialbahnen in der Budgetkommission des deutschen Reichstags.** Die Verhandlungen der Budgetkommission über den Nachtragsetat für Südwestafrika führten am 18. d. M. zu scharfen Erörterungen und schließlich zur Ablehnung der Regierungsforderung. Zwar wurden die Kosten für die Wiederherstellung der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk mit 1 500 000 ℳ anstandslos bewilligt, aber der nächste Titel, der zur Beschleunigung des Baues der Otavibahn bis Omaruru 1 750 000 ℳ fordert, führte schon die schärfste Gegnerschaft herbei. Der Berichterstatter Prinz Arenberg bemängelte den Vertrag, nachdem der Otavibahngesellschaft bereits 1 400 000 ℳ ausgezahlt sind, und fragte, ob diese Zuschüsse, die den Privatunternehmern gezahlt wurden, wieder zurückzuerstatten seien, und wie hoch der Zuschuß für die gesamte Strecke sei. Der Kolonialdirektor Stübel erklärte, daß von einer Rückerstattung nichts im Vertrag enthalten und daß eine Beschleunigung des Bahnbaues im Interesse der Nachsendung von Munition und Proviant für die Truppe dringend erforderlich gewesen sei. Die Strecke belaufe sich auf 164 km, und 41 % der gesamten Baukosten mit 25 850 ℳ für das Kilometer seien der Bahngesellschaft zugestanden worden, wenn sie trotz aller Schwierigkeiten, die sich durch den Aufstand ergeben hätten, die Bahn mit möglichst beschleunigtem Tempo ausführen wolle. Diese Notwendigkeit, den Bahnbau zu beschleunigen, wurde zwar allseitig anerkannt, aber Abgeordneter Dr. Bachem bemängelte doch, daß der gesamte Betrag à fonds perdu gezahlt wurde, und betonte, daß der schleunigere Ausbau doch auch der Bahngesellschaft zugute komme. Er wünschte deswegen eine teilweise Rückerstattung, und auch Abg. Müller-Sagan hielt es für notwendig, daß diejenigen Zuschüsse, die für Arbeiten gegeben wurden, die nachher dem eigenen Interesse der Gesellschaft dienten, zurückgezahlt würden. Damit war aber der Kolonialdirektor nicht einverstanden. Er meinte vielmehr, der Vertrag mit der Otavigesellschaft sei einmal rechtsverbindlich abgeschlossen, und es könne daran nichts geändert werden; auch die Reichsbeamten, die ihn geschlossen hätten, könnten nicht verantwortlich gemacht werden. Ähnlich äußerte sich der Abg. v. Richthofen. Während nunmehr alle anderen Redner sich scharf gegen das Vorgehen der Kolonialverwaltung aussprachen, bemängelte Dr. Arendt, daß man nicht lieber die Strecke von Swakopmund nach Windhuk nachträglich besser ausgebaut habe, und erklärte den Vertrag mit der Otavigesellschaft für so ungeschickt wie möglich, da man sich zu frühzeitigen Zahlungen ohne Gegenleistungen verpflichtet habe. Die Bahn, die bis Ende 1904 hätte fertig sein sollen, sei erst wenige Kilometer weiter vorgerückt, und die Verzugsstrafe, die für die Verspätung ausbedungen sei, werde wahrscheinlich auch nicht eingefordert werden, weil man eine Verzögerung durch vis major anerkenne. Der sozialdemokratische Abgeordnete Südekum hielt den ganzen Posten für ungerechtfertigt und verlangte, daß man, ehe man die Genehmigung einer so hohen Summe fordere, mindestens den Vertrag mit der Baufirma der Kommission und dem Reichstage vorlege. Der Abg. Lattmann (wirtsch. Verein.) ging bei der Gelegenheit scharf gegen die großen kolonialen Gesellschaften vor und meinte, sie seien der Krebsschaden unserer Kolonien. Die Otavigesellschaft, welche die Pflicht gehabt hätte, bis zum September 1904 den ordentlichen Bergbaubetrieb zu beginnen, habe diese Frist verstreichen lassen. Trotzdem habe der Kolonialdirektor, ohne den Reichstag zu

fragen, den Vertrag einfach um zwei Jahre verlängert. Die Kommission nahm schließlich mit großer Mehrheit den vom Abg. Südekum gestellten Antrag an, zunächst den Vertrag vorgelegt zu erhalten, wobei gefordert wurde, daß auch der Schriftwechsel mit der Heeresverwaltung in bezug auf die Notwendigkeit der Beschleunigung des Bahnbaues dem Reichstage zugänglich gemacht werde.

Beim folgenden Titel: „Zu Vorarbeiten für den Bau einer Eisenbahn von Windhuk nach Rehobot“ 200 000 *M*, kam es weiter zu scharfen Angriffen gegen die Kolonialverwaltung. Prinz Arenberg bemängelte, daß man, wenn der Bahnbau im Interesse der Kriegführung notwendig gewesen sei, nicht damit begonnen habe, sondern nur kostspielige Vorarbeiten beschlossen habe, für die der Reichstag nun eintreten solle. Der Mitberichterstatter Dr. Paasche beantragte einfach die Ablehnung der Position unter Hinweis darauf, daß der in der Begründung mitgeteilte Vertrag rechtsungültig sei, weil er ohne Vorbehalt der Zustimmung des Reichstags geschlossen sei. Jedenfalls gehörten solche Vorarbeiten, wenn auch die Bahn an sich im militärischen Interesse gewiß erwünscht sei, nicht in einen Nachtragsetat über eine Kriegsexpedition, und es sei nicht zu rechtfertigen, daß man auf diesen Vertrag hin, ohne den Reichstag zu fragen, bereits 130 000 *M* verausgabt habe. Der Kolonialdirektor Stübel und nach ihm der General v. Arnim betonten zwar, daß die Bahn im militärischen Interesse dringend erwünscht sei, um den vorrückenden Truppen Lebensmittel und Munition rechtzeitig nachführen zu können. Dr. Stübel erklärte dabei, daß man den Aufstand im Süden bereits in der Mitte des Jahres gefürchtet und deswegen nicht gezaudert habe, die Vorarbeiten vornehmen zu lassen, weil das, um etwaige Schwierigkeiten zu vermeiden, Pflicht der Kolonialverwaltung gewesen sei. Von allen Seiten fand aber diese Auffassung Widerspruch. Dr. Bachem erklärte, mit solcher Begründung könne man Eisenbahnnetze von Hunderten von Millionen strategisch für notwendig erklären, und jedenfalls sei unbestreitbar, daß eine solche Forderung für Vorarbeiten zum Zweck des Baues einer noch nicht bewilligten Bahn nicht in den Nachtragsetat gehöre. Der Vertrag sei ohne Rechtsgrundlage geschlossen, also nichtig, und die Firma Koppel sei verpflichtet, das erhaltene Geld zurückzuzahlen; jedenfalls müsse der Titel unter allen Umständen abgelehnt werden. Auch der Abg. Singer sprach sich ähnlich aus und betonte scharf die Unrichtigkeit der Auffassung der Kolonialabteilung, daß sie dem Reichstag Verträge nachträglich vorlegen könne, ohne das Budgetrecht des Reichstags zu achten. Der Staatssekretär Frhr. v. Stengel meinte, daß auf Grund des Artikels 11 der Verfassung nur Staatsverträge der Genehmigung des Reichstags bedürften, während andere Verträge ja doch in Massen abgeschlossen würden, ohne daß eine Klausel über die Zustimmung des Reichstags darin enthalten sei. Demgegenüber wurde betonte, daß alle Verträge, die im voraus ohne die Genehmigung des Reichstags geschlossen worden seien, stets diese Einschränkung enthalten hätten, und daß das Budgetrecht des Reichstags, vertragsmäßig bewilligte Summen zu genehmigen, vollständig schwinden würde, wenn man der Reichsregierung das Recht zugestehen wollte, solche Verträge ohne weiteres abzuschließen. Der Abg. Erzberger fragte an, ob auch bereits, wie die Zeitungsnachrichten andeuteten, eine Bahn von Lüderitzbucht und Kubub nach Keetmanshoop in Angriff genommen sei, erhielt aber die Antwort, daß General v. Trotha nur die Vornahme von Vorarbeiten durch die Bahnkompanie angeordnet habe, daß bisher aber noch kein Bericht weiter eingegangen sei. Schließlich wurde die Position abgelehnt.

— **Dem preußischen Staatshaushaltsetat für 1905**, welcher dem Abgeordnetenhause am 10. d. M. vorgelegt wurde (s. Nr. 4 S. 54 f. d. Ztg.), entnehmen wir noch folgende auf die Staatsbahnverwaltung bezüglichen Zahlen. Der Gesamtbetrag der ordentlichen und außerordentlichen Einnahmen dieser Verwaltung ist veranschlagt auf 1 625 369 862 (1 528 145 712) *M*, während die Summe aller Ausgaben — dauernde, einmalige und außerordentliche — mit 1 120 931 814 (1 054 794 969) *M* eingestellt ist. Der Abschluß gestaltet sich so, daß im Ordinarium ein Überschuß von 615 743 348 *M* erzielt wird. Nach der auf Grund des Gesetzes vom 27. März 1882 betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten aufgestellten Berechnung sind auf den vorgedachten Überschuß für das Etatsjahr 1905 von 615 743 348 *M* zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld im Sinne dieses Gesetzes 112 251 975,63 *M* in Rechnung zu stellen, so daß zur Abschreibung von der Staatseisenbahn-Kapitalschuld 503 491 372,37 *M* verbleiben. Nach dem Etat für 1904 sind zu dieser Abschreibung bestimmt 439 383 833,52 *M*, mithin für 1905 mehr 64 107 538,85 *M*.

Nach den Erläuterungen zu den ordentlichen Ausgaben werden im Jahre 1905 Eisenbahnstrecken in Länge von rund 728 km Vollspur neugebaut werden, so daß am Schlusse 1905 für den öffentlichen Verkehr an vollspurigen Bahnen 34 586 km und an schmalspurigen Bahnen 232 km im Betriebe sein werden. Die weitere Ausdehnung des Bahngebiets macht eine Vermehrung der Arbeitskräfte um 3402 nötig. Die gesteigerte Neubautätigkeit erfordert eine Mehreinstellung von 300 Personen; zur Verstärkung des Personals auf den umgebauten Bahnhöfen, zur Besetzung der verschiedensten Neuanlagen sind 1220 Köpfe erforderlich, die Umwandlung des Nebenbahnbetriebs auf den Strecken Bentschen-Lissa-Krotoschin-Ostrowo und Stralsund-Saßnitz in Vollbahnbetrieb macht eine Vermehrung um 240 Köpfe erforderlich, die Vermehrung der Züge, der Fahrkartenausgaben usw. eine solche von 2450 Beamten und Arbeitern. Insgesamt wird gegen 1903 ein Mehr von 10 622 Personen verlangt. Dadurch ergibt sich eine Mehrausgabe von 13 364 000 *M*. Verschiedene Erhöhungen der Einkommensbezüge des mittleren und unteren Beamtenstandes machen eine Mehrausgabe von 8 183 000 *M* gegenüber dem Jahre 1903 erforderlich. An diesen Erhöhungen nehmen teil Bahnwärter, Nachtwächter, Kranwächter, Rangiermeister, Weichensteller erster Klasse, Oberbahnmeister, Rottenführer und Schirrmänner. Auf die Erhöhung der Löhne der unteren Hilfsbediensteten und der Betriebsarbeiter entfällt eine Ausgabesteigerung von rund 1 500 000 *M*.

Auch für Wohlfahrtszwecke sind verschiedene Mehrausgaben vorgesehen, so für den bahnärztlichen Dienst sowie für ärztliche Untersuchung und Behandlung der Beamten und Arbeiter, für Krankenkassen, für Unfallfürsorge, darunter eine Ausgabe für Unterstützung von Vereinen, die durch die Krankenpflege in Familien der Eisenbahnbediensteten besonders in Anspruch genommen werden.

Für die Beschaffung der Betriebsmaterialien ist bei Kohlen und Koks gegen 1903 eine Mehrausgabe von 6 900 000 Mark vorgesehen. Die Mehrforderung von rund 1 000 000 *M* bei den übrigen Betriebsmaterialien gründet sich hauptsächlich auf die gesteigerte Verwendung von Elektrizität für Beleuchtungs- und Kraftzwecke.

Die Länge der für das Jahr 1905 zum Zwecke der Erneuerung mit neuem Material umzubauenden Gleise ist zu rund 2300 km ermittelt. Zu diesen Gleisumbauten sowie zu den notwendigen Einzelauswechslungen sind erforderlich: Schienen 201 900 t, durchschnittlich zu 117 *M*, rund 23 622 000 *M*, Kleineisenzeug 85 600 t, durchschnittlich zu 163,81 *M*, rund 14 022 000 *M*, Weichen, einschließlich Herz- und Kreuzungsstücke, rund 7 268 000 *M*, 2 963 000 Stück hölzerne Bahnschwellen, durchschnittlich zu 4 *M* 56,67 *Pf*, rund 13 531 000 *M*, 470 000 m hölzerne Weichenschwellen, durchschnittlich zu 2 *M* 65,7 *Pf*, rund 1 249 000 Mark, 115 700 t eiserne Schwellen zu Gleisen und Weichen, durchschnittlich zu 108,50 *M*, rund 12 553 000 *M*, zusammen 72 245 000 *M*. Gegen die wirkliche Ausgabe für die Erneuerung des Oberbaues im Jahre 1903 stellt sich die vorstehende Veranschlagung um rund 10 549 000 *M* höher. Die Länge der mit neuem Material in zusammenhängenden Strecken umzubauenden Gleise übersteigt die Länge der im Jahre 1903 mit solchem Material umgebauten Gleise um rund 196 km (9,32 %). Das Mehr entfällt vorwiegend auf die Gleiserneuerung mit dem auf den wichtigeren, von Schnellzügen befahrenen oder sonst stark belasteten Strecken eingeführten schweren Oberbau. Ebenso wie beim Gleisumbau, stellte sich auch bei der Einzelauswechslung unter Berücksichtigung der aufkommenden und der in den Beständen vorhandenen brauchbaren Materialien das Bedürfnis an neuem Material höher als im Etatsjahre 1903. Außerdem mußten die inzwischen eingetretenen Preisveränderungen berücksichtigt werden.

Neu angeschafft sollen werden 570 Stück Lokomotiven zu 34 000 000 *M*, 750 Stück Personenwagen zu 12 300 000 *M*, 8000 Gepäck- und Güterwagen zu 23 700 000 *M*, zusammen für 70 000 000 Mark oder 14 300 000 *M* mehr als im Jahre 1903.

Die großen Bahnhofsumbauten in Cöln, Hagen i/W. und Spandau, für welche erste Raten in den diesjährigen Etat aufgenommen sind, haben in der Rede des Finanzministers v. Rheinbaben, die wir in Nr. 4 S. 54 ff. d. Ztg. mitteilten, eingehende Erwähnung gefunden. Dem neu zu errichtenden Verkehrs- und Baumuseum zu Berlin, für dessen Herstellung eine erste Rate von 400 000 *M* eingestellt ist, wurde in Nr. 5 S. 65 d. Ztg. ein besonderer Aufsatz gewidmet.

— **Ausdehnung des Rohstofftarifs auf den Verkehr der Kohlengruben nach sämtlichen Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Auf den preußischen Staatsbahnen wurde anfangs der 90 er Jahre zur Förderung des Verkehrs wichtiger Massengüter ein ermäßigter Ausnahmetarif, der sogenannte Rohstofftarif, eingeführt. Am 1. April 1897 wurde er auf alle Brennstoffe, namentlich Steinkohlen, Braunkohlen, Koks usw., ausgedehnt. Seine Frachtsätze traten an die Stelle derjenigen, die in den bis dahin schon bestehenden besonderen Ausnahmetarifen für Steinkohlen usw. enthalten waren, und blieben infolgedessen auf die Gebiete beschränkt, nach denen ein Versand von den Kohlenbezirken stattfindet. Die Ausgabe besonderer

Kohlentarife neben den gewöhnlichen Gütertarifen erfolgt lediglich aus Zweckmäßigkeitsgründen.

Nachdem in jüngster Zeit aus Anlaß des Streiks im Ruhrkohlenbezirk das Absatzgebiet der übrigen Kohlenbezirke sich erheblich erweitert hat — oberschlesische Kohlen werden jetzt nach dem Westen verfrachtet —, entspricht es nur der allgemeinen Absicht, daß der Rohstofftarif nunmehr von allen Kohlengrubenstationen nach sämtlichen Stationen der preußisch-hessischen und der oldenburgischen Staatseisenbahnen sowie der Militärbahn in Kraft gesetzt worden ist. Die amtliche Bekanntmachung der Tariferweiterung ist im „Reichs- und Staatsanzeiger" am 20. d. M. erschienen.

— **Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen** stellten sich im Monat Dezember 1904 auf 128 513 000 M. und sind gegen die Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre um 10 297 000 M. gestiegen. Der Personen- und Gepäckverkehr brachte 33 429 000 M. (+ 2 323 000) M., der Güterverker 86 807 000 (+ 7 209 000) M., und aus sonstigen Quellen flossen 8 277 000 (+ 765 000) M. Für die Zeit vom 1. April bis Ende Dezember 1904 sind 1 222 362 000 M., das sind 63 867 000 M. mehr als im Vorjahre, eingenommen worden, und zwar entfallen von diesen Mehreinnahmen auf den Personen- und Gepäckverkehr 17 289 000 M., auf den Güterverkehr 41 781 000 M. und auf die Einnahmen aus sonstigen Quellen 4 797 000 M.

— **Vierachsige Abteilpersonenwagen III. Klasse mit Einrichtung zur Krankenbeförderung.** Zur Beförderung von Kranken in Betten oder auf Fahrstühlen sind nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen 40 vierachsige Abteilwagen III. Klasse beschafft worden, bei denen zwei nebeneinanderliegende Abteile des Wagens im Bedarfsfalle mit geringem Zeit- und Arbeitsaufwand in einen zur Aufnahme eines Bettes geeigneten Krankenraum umgewandelt werden können. Auf jeder Wagenseite ist eine Tür zum Krankenraum mit einem zweiten Flügel versehen, der nur zur Überführung des Kranken zu öffnen, sonst fest verschlossen zu halten ist. Zur Ausstattung des Krankenraumes dienen neben dem auch als Tragbahre verwendbaren Bettgestell mit Matratze, jedoch ohne Decken, ein Schrank mit Wasserflasche, Waschtisch, Stechbecken usw., der an der Abortwand aufgestellt wird, eine Wasserkanne, ein aufklappbares Wandtischchen, ein Rohrstuhl, ein im zugehörigen Abort unterzubringender Gaskocher und ein Friesvorhang an der Längswand neben dem Krankenbett, der den Kranken vor Zugluft und vor neugierigen Blicken schützt. Je ein Satz der Ausrüstungsstücke soll auf den Stationen Königsberg, Breslau, Bromberg, Stettin, Berlin, Altona, Bremen, Magdeburg, Cassel, Erfurt, Mainz und Cöln lagern; für ihre Verteilung und für die Überweisung von Beschreibungen und Skizzen, aus denen die Einrichtung und Ausstattung des Krankenraumes ersehen werden kann, wird die Eisenbahndirektion in Berlin Sorge tragen. Die Beamten und Arbeiter, die mit der Aus- und Abrüstung der Wagen betraut werden, sind alsbald auszubilden. Die Wagen sind den Eisenbahndirektionen bereits zugeteilt und werden voraussichtlich in nicht zu langer Zeit vollständig angeliefert sein. Sie sind nicht in Reserve zu halten, vielmehr ständig für den gewöhnlichen Verkehr in solchen Schnellzügen zu verwenden, die die Aufbewahrungsstationen regelmäßig in ihrem Lauf berühren, worüber sich die Eisenbahndirektionen verständigen wollen. Erst im Bedarfsfall sind die Wagen aus dem regelmäßigen Kurs zurückzuziehen und nach Einrichtung des Krankenraumes in den gewünschten Schnell- oder Personenzug, soweit diese auch Reisende in III. Wagenklasse befördern, einzustellen, wobei die übrigen Abteile des Wagens für den gewöhnlichen Reiseverkehr zu benutzen sind. Nach Rückkehr ist der Wagen abzurüsten, der Krankenraum nebst Abort sowie die Ausrüstungsgegenstände sind vorschriftsmäßig zu reinigen und zu desinfizieren. In dieser Weise sind die Wagen zur Krankenbeförderung, jedoch erst vom 1. Mai d. J. ab und zwar, falls bis dahin die eingeleiteten Verhandlungen wegen gleichartiger Verwendung auf allen deutschen Eisenbahnen noch nicht zum Abschluß gekommen sein sollten, zunächst nur auf den Linien der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung zu benutzen. Über die Gebührenhöhe bei Benutzung der Krankenabteile wird bis dahin Bestimmung erfolgen. Es steht jedoch nichts entgegen, auch jetzt schon die Wagen unter Zugrundelegung der zur Zeit gültigen Tarifbestimmungen (Zusatzbestimmungen B 6 des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs zu § 10 der Eisenbahn-Verkehrsordnung) zur Krankenbeförderung zu verwenden.

— **Frachtermäßigung für Kalksteine.** Nachdem der preussische Landeseisenbahnrat sich gegen die Frachtermäßigung für Kalkstein zum Hochofenbetrieb ausgesprochen, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten der „Norddeutschen Gruppe des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller" mitgeteilt, daß auch er dem Antrage auf Frachtermäßigung für den genannten Rohstoff nicht entsprechen könne.

— **Ein Zusammenstoß zweier Güterzüge** erfolgte auf der Berliner Ringbahn am 21. d. M. abends gegen 6 Uhr zwischen den Bahnhöfen Wedding und Putlitzstraße. Auf dieser Strecke wird der Güterverkehr eingleisig betrieben. Beide Züge fuhren in derselben Richtung. An der Überführung des Nordrings über die Hamburg-Lehrter Eisenbahn fuhr der eine Zug dem anderen in die Flanke. Beide Maschinen wurden stark beschädigt. Eine wurde aus den Gleisen geworfen und stürzte um. Sie ist fast vollständig zertrümmert. Die andere blieb stehen, ist aber auch stark beschädigt. Führer und Heizer sowie das übrige Zugpersonal sprangen vor dem Zusammenstoß ab. Sie haben nur unbedeutende Verletzungen erlitten. Nach Aussagen des Personals soll der Führer des den Zusammenstoß verursachenden Güterzuges das Haltesignal übersehen haben. Der unmittelbar hinter der umgestürzten Maschine angekoppelte Packwagen und ein mit Heu voll beladener Wagen gerieten sofort in Brand. Die Feuerwehr wurde daher schleunigst herbeigerufen. Als der erste Löschzug eintraf, hatten die Flammen auch bereits noch einen dritten Wagen erfaßt. Das Hauptaugenmerk richtete nun der Brandmeister darauf, daß der Personenverkehr des Nordringes nicht gehemmt wurde. Er ließ deshalb die Schlauchleitungen unter den Schienen durchgraben. Fast zwei Stunden lang mußte Wasser gegeben werden, bevor die Flammen erstickt waren. Die entwickelte Hitze war so gewaltig, daß die eiserne Eisenbahnbrücke anfing zu schmelzen, weshalb man sie fortwährend unter Wasser halten mußte. Der verursachte Schaden ist ganz bedeutend, da die eine Lokomotive und sieben beladene Eisenbahnwagen vollständig zerstört und unbrauchbar geworden sind. Menschenleben sind glücklicherweise nicht verletzt worden. Der anscheinend schuldige Führer ist bis jetzt nicht aufzufinden gewesen. Man nimmt an, daß er entflohen ist.

— **Zum Verkauf von Branntwein in den Bahnhofswirtschaften.** Die Königliche Eisenbahndirektion zu Essen hat kürzlich, wie die „Deutschen Verkehrsblätter" melden, an die Bahnwirte ihres Bezirks die nachstehende nachahmenswerte Verfügung gerichtet: „Nach übereinstimmenden Polizeiverordnungen der Königlichen Regierungen in Düsseldorf, Münster und Arnsberg ist es den Schank- und Gastwirten für die Zeit vom Beginn der Polizeistunde bis 8 Uhr morgens und den Kleinhändlern mit Branntwein oder Spiritus für die Zeit von 10 Uhr abends bis 8 Uhr morgens verboten, Branntwein oder Spiritus auszuschenken oder zu verkaufen. Ausgenommen von diesem Verbot sind die Bahnhofswirte gegenüber den Eisenbahnreisenden. Durch diese Ausnahme wird aber der Zweck der Polizeiverordnungen, den übermäßigen Branntweingenuß einzuschränken, vereitelt, da, wie in mehreren Fällen festgestellt ist, die Arbeiterbevölkerung in der Nachtzeit bis morgens 8 Uhr den Branntwein in großen Mengen aus den Bahnhofswirtschaften bezieht.

Zur Abstellung dieses Mißstandes untersagen wir den Bahnwirten deshalb den Verkauf von Branntwein jeder Art nach Maß über die Straße oder an Reisende zum Mitnehmen in Gefäßen in der Zeit vom Beginn der Polizeistunde bis 8 Uhr morgens. Während dieser Zeit darf Branntwein nur an Reisende in kleinen Gläsern von $1/_{40}$ l zu 10 ₰ im Wartesaal I. und II. Klasse und zu 5 ₰ im Wartesaal III. und IV. Klasse verabreicht werden."

— **Elektrische Stadt- und Vorortbahn in Hamburg.** Gelegentlich der Bürgerschaftsberatung am 18. d. M. über den Ankauf von Grundstücken für die durch das Hoch- und Untergrundbahnprojekt erforderlich gewordene Durchbruchstraße vom Rathausmarkt nach dem Schweinemarkt erklärte der Vorsitzende des Vorortbahnausschusses unter der Zustimmung des ganzen Hauses das lebhafte Bedauern, daß der Bürgerschaft eine neue Vorlage über die Vorortbahn noch immer nicht zugegangen sei. Am 20. Januar 1904, gelegentlich der Ablehnung des ersten Entwurfes, seien vom Senat schon nach wenigen Wochen neue Vorschläge in Aussicht gestellt. Auch jetzt noch, nach einem ganzen Jahr, seien die Aussichten für die Vorortbahnvorlage recht trübe. Die Verzögerung habe in den Grundstücksverhältnissen große Unzuträglichkeiten herbeigeführt. Redner hoffe mit der ganzen Bürgerschaft und Bevölkerung, daß der Senat sein Versprechen nun bald erfülle. Ein anderes Bürgerschaftsmitglied glaubte ankündigen zu können, daß die neue Vorlage im Mai d. J. erscheinen würde, während die beteiligten Mitglieder der Finanzdeputation über den Zeitpunkt nicht unterrichtet zu sein erklärten. Die Bürgerschaft beschloß, den obigen Ankauf zu genehmigen und gleichzeitig dem Wunsch nach baldiger Vorlage des Projektes Ausdruck zu geben.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.**

Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 1. bis 15. d. M. in 12 Arbeitstagen 52 858 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4405 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 53 308 und auf den Arbeitstag 4442 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 37 und im ganzen 450 Wagen oder 0,8 % weniger zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11½ Arbeitstagen 191 011 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 16 610 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 214 438 und auf den Arbeitstag 18 647 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei der gleichen Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 2037 und im ganzen 23 427 Doppelwagen oder 10,9 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der erhebliche Rückgang des Kohlen- usw. Versandes im Ruhrbezirk findet seine Erklärung in dem am 7. d. M. ausgebrochenen Bergarbeiterausstand.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 29 899 Doppelwagen gegen 28 914, in Oberschlesien 75 157 Doppelwagen gegen 74 385 und in den drei Bezirken zusammen 296 067 Doppelwagen gegen 317 737 und war demnach im Saarbezirk 985 Doppelwagen oder 3,4 %, in Oberschlesien 772 Doppelwagen oder 1 % höher und in den drei Bezirken zusammen 21 670 Doppelwagen oder 6,8 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1904.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 5. d. M. und betrug 19 300 Wagen gegen 20 181 am 15. Januar im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 19 648 Doppelwagen zu 10 t gegen 20 261 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 34 717 offene Wagen gegen 31 534 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 3183 oder 10,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

In den Tagen seit dem 16. d. M. ist die Kohlenwagengestellung im Ruhrrevier sehr zurückgegangen. Am 19. d. M. betrug sie nur noch 3827 Wagen.

— **Besuch des bayerischen Verkehrsministers v. Frauendorfer in Berlin.** Hierüber berichten die Münchener N. Nachr. „Herr v. Frauendorfer ist nach dreitägigem Aufenthalte in Berlin am 19. d. M. wieder nach München zurückgekehrt. Sein Besuch in Berlin war zunächst als ein Akt der Höflichkeit gedacht, da er den Antrittsbesuch des Ministers Budde noch zu erwidern hatte. Selbstverständlich hat der bayerische Verkehrsminister bei dieser Gelegenheit mit Herrn v. Budde und anderen maßgebenden Persönlichkeiten eine Reihe wichtiger Fragen besprochen. Auch dem Reichskanzler machte Minister v. Frauendorfer einen Besuch, wobei die Vertragsverhandlungen zur Sprache kamen, an denen der Verkehrsminister nicht unbesehen vorbeigehen kann. In Postangelegenheiten benahm sich der Minister mit Staatssekretär Kraetke. Auch wohnte Minister v. Frauendorfer der Reichstagssitzung bei, in der die Interpellation über die Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft eine umfangreiche, interessante Debatte entfesselte.“

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1904 sind bei einer Bahnlänge von 6307 (6069) km befördert worden: 2 238 649 (2 140 157) Personen und 1 581 020 (1 416 465) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 3 185 969 (3 160 628) M., aus dem Güterverkehr 9 057 067 (8 103 373) M., aus dem Gepäckverkehr 213 604 (205 337) M. und aus dem Tiertransport 243 360 (249 942) M., zusammen 12 700 000 M. gegen 11 719 280 M. im gleichen Monat des Vorjahres. Der Gesamtjahreserlös 1904 beziffert sich auf 168 610 000 M., gegenüber dem Jahre 1903 mehr um 8 213 544 M.

— **Der Gemeinschaftsdienst in Lindau.** In der Grenzstation Lindau Stadt reichen die Anlagen infolge des gesteigerten Verkehrs nicht mehr aus, und planen daher die bayerischen Staatsbahnen die Verlegung des Güterdienstes von Lindau Stadt nach Lindau Rangierbahnhof. Eine derartige Maßnahme bedingt einschneidende Änderungen der durch einen Staatsvertrag zwischen Österreich und Bayern geregelten Verhältnisse des Betriebsdienstes in Lindau Stadt, Lindau Rangierbahnhof und der zwischenliegenden Strecke. Zur Besprechung der damit im Zusammenhang stehenden finanziellen und technischen Fragen traten am 20. d. M. Vertreter der bayerischen Staatsbahnen und des österreichischen Eisenbahnministeriums in Lindau zusammen. Hierbei ist es gelungen, über die wesentlichsten Punkte eine Vereinbarung anzubahnen.

— **Der sächsische Eisenbahnrat** wird Donnerstag, den 2. Februar d. J. in Dresden seine 51. Sitzung abhalten. Auf der Tagesordnung stehen: 1. Antrag der Handelskammer Leipzig auf Verlegung der Termine für die Eisenbahnratssitzungen; 2. Mitteilungen über Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen: a) Tarifierung von Zucker und Melasse, b) Tarifierung von Papier, c) Tarifierung von Spiritus, zur Denaturierung bestimmt, d) Aufnahme von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter; ferner 3. Mitteilungen über die beabsichtigte Einführung von Ausnahmetarifen für Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts nach den Hafen- und Küstengebieten der Nord- und Ostsee; 4. Besprechung des Sommerfahrplans 1905; 5. Neuwahl eines Ausschußmitgliedes; 6. Mitteilungen über den Zeitungsverkauf auf den sächsischen Bahnhöfen.

— **Motorwagen der württembergischen Staatsbahnen.** Nach dem Verwaltungsbericht für das Jahr 1903 waren vorhanden: fünf zweiachsige Benzinwagen (Daimler), davon je einer mit 24 und 30 und drei mit je 44 Sitzplätzen (wie im Vorjahre), sieben (im Vorjahre fünf) zweiachsige Dampfwagen (Serpollet), davon einer mit 33 und sechs mit je 40 Sitzplätzen, ein (wie im Vorjahre) vierachsiger Akkumulatorwagen mit 56 Sitzplätzen. Die Motorwagen leisteten zusammen 380 594 (im Vorjahre 309 311) Nutzkm, auf einen Motorwagen kommen 31 716 (30 931) Nutzkm. An Baumaterial zur Feuerung wurden verbraucht: Holz 111 cbm, Steinkohlen 630,8 t, zusammen auf Steinkohlenheizwert umgerechnet 658,4 t, Benzin, Glyzerin, Motoröl und Erdöl 49,4 t. Die Beschaffungskosten der Motorwagen betrugen 344 719 M., durchschnittlich für einen Motorwagen 26 517 M. Der Akkumulatorwagen stand im Jahre 1903 wegen Beschädigung nicht im Dienst. Der Geldwert des verwendeten Heizmaterials einschließlich der Transport- und Ladekosten betrug bei den Benzinwagen (Daimler) 14 339 M., des Schmiermaterials 740 M., bei den Serpolletwagen 11 711 M. und 1123 M. Der Aufwand auf 1 Fahrkilometer betrug bei den Benzinwagen Heizmaterial 9,66 ₰, Schmiermaterial 0,48 ₰, bei den Serpolletwagen 4,70 ₰ und 0,45 ₰. Die Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung beliefen sich bei den Benzinwagen auf 5705 M. (auf 1 Fahrkm 3,71 ₰), bei den Dampfwagen System Serpollet auf 16 294 M. (auf 1 km 7,13 ₰).

— **Oberregierungsrat Karl Becker,** Mitglied der Direktion der Pfälzischen Bahnen, ist am 17. d. M. in Ludwigshafen an einem schweren Herzleiden gestorben. Geboren am 30. Juni 1847 als Sohn des Gerichtsvollziehers Becker in Speyer, war er bis zum Jahre 1875 als Amtsanwalt in Landau tätig. Am 1. Juli 1875 trat er als Inspektor in den höheren Dienst der Pfälzischen Bahnen ein und wurde am 1. Juli 1877 zum Oberinspektor ernannt. Am 16. Februar 1880 wurde er zum Direktionsrat befördert und im Jahre 1887 zum zweiten Direktor ernannt. In dieser Eigenschaft verwaltete er insbesondere das Güterverkehrswesen. Mit Direktor Becker ist ein um das deutsche und insbesondere um das pfälzische Verkehrswesen sehr verdienter Beamter dahingegangen. Er genoß auch außerhalb seiner engeren Heimat in deutschen Eisenbahnkreisen allgemeine Hochschätzung und Beliebtheit. Bei den Sitzungen der ständigen Tarifkommission und anderen Verkehrskonferenzen war er seit Jahren ständiger Vertreter seiner Verwaltung und hatte sich durch Scharfsinn, Arbeitskraft, reiche Kenntnisse und heitere Liebenswürdigkeit eine hervorragende Stellung errungen. Man wird ihn dort wie überall schmerzlich vermissen und ihm ein dankbares Andenken bewahren.

— **Personalnachrichten.** Bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurde befördert: zum Oberregierungsrat und Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion — als Nachfolger des im Dezember 1904 plötzlich verstorbenen Vorstandes der II. Abteilung, Kgl. Regierungsdirektors Dr. Oskar Wehrmann — der Vorstand der Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg Karl Welcker; versetzt: die Direktionsassessoren Ernst Zeis in Regensburg zur Eisenbahnbetriebsdirektion Würzburg und Dr. Eduard Borst in Würzburg zur Generaldirektion. — Gestorben ist der Oberregierungsrat bei der Generaldirektion Karl Ritter v. Zerger.

Bei der oldenburgischen Staatsbahnverwaltung sind die Eisenbahnbauinspektoren Schlodtmann und Hintze zu Eisenbahn-Oberbauinspektoren und der Eisenbahnbetriebsinspektor Buddeberg zum Eisenbahn-Oberbetriebsinspektor befördert worden.

Österreich.

— Unerledigte Eisenbahnvorlagen. Der Reichsrat ist für den 24. d. M. zur Wiederaufnahme seiner Tätigkeit einberufen. Im allgemeinen gibt man sich auf Grund des Meinungsaustauschs, der von dem neuen Ministerpräsidenten Freiherrn v. Gautsch mit den Führern der verschiedenen politischen Parteien gepflogen wurde, der Hoffnung hin, daß der Reichsrat diesmal nicht wieder infolge der Obstruktion zur Untätigkeit verurteilt werden wird, und daß es gelingen werde, ihn arbeitsfähig zu machen. Dies wäre ganz besonders auch im Interesse der Erledigung verschiedener Eisenbahnvorlagen im höchsten Grade erwünscht. Vor allem wäre die Erledigung der Vorlage betreffend die Bedeckung der Überschreitungen bei den Baukosten der neuen staatlichen Eisenbahnlinien dringend, die nun schon seit dem vorletzten Sessionsabschnitte dem Abgeordnetenhause vorliegt. Nicht minder brennend erscheint die verfassungsmäßige Behandlung des dem Abgeordnetenhause von der Regierung vorgelegten Entwurfes eines neuen Lokalbahngesetzes.

— Der Umbau der Tullner Eisenbahnbrücke über die Donau. Die Aufstellung dieser neuen zweigleisigen Eisenbahnbrücke, welche am 13. Januar 1904 in Angriff genommen worden war, wurde am 21. d. M. beendet. Anläßlich der Beendigung dieses einen Kostenaufwand von 2 600 000 Kr. erheischenden Baues, mit dessen umfangreichen vorbereitenden Arbeiten bereits im Mai 1903 begonnen wurde, beging die Staatsbahndirektion Wien unter Beiziehung der beim Bau beteiligt gewesenen Beamten und Bauunternehmungen in einfacher Weise das Fest des Schlagens der letzten Niete. Nachdem der bauleitende Ingenieur in kurzen Umrissen die Geschichte des Bauwerkes vorgetragen hatte, lud er den Vertreter der Staatsbahndirektion Wien, Regierungsrat Wagner, ein, durch Schlagen der letzten Niete dem Werke weihevollen Abschluß zu verleihen. Der Genannte ergriff hierauf das Wort, um, an die Vorgeschichte und Ursachen der Auswechslung der alten Eisenbahnbrücke anknüpfend, dem Eisenbahnminister Dr. v. Wittek, welchem allein die Ausführung des nun fertigen Bauwerkes zu verdanken sei, tiefgefühlten Dank abzustatten, um ferner dem niederösterreichischen Landesausschusse für die Bereitwilligkeit zu danken, mit der die Straßenbrücke zum Zwecke des Umbaues zur Verfügung gestellt worden war, und um endlich allen beim Bau in Verwendung gestandenen Beamten, den beteiligten Firmen und deren Organen sowie den braven und tüchtigen Arbeitern im Namen der Staatsbahndirektion Wien den besten Dank auszusprechen. Regierungsrat Wagner schloß mit den Worten: „Halte fest! Widerstehe allen Gewalten und weiche nur dem Fortschritte der Technik!“ Mit dem Hammer erfolgte nun das Schlagen der letzten von rund 450 000 Stück am Bauplatze eingezogenen Nieten.

— Die österreichischen Lokalbahnen im Jahre 1904. Im abgelaufenen Jahre sind 20 neue Bahnlinien niederer Ordnung in einer Gesamtlänge von 411 km durch Konzessionierung sichergestellt worden. Von diesen sind zwei Linien in einer Länge von zusammen 61 km (Zwettl-Martinsberg und Tarnopol-Zbaraz) mit Staatsgarantie ausgestaltet; sechs Linien in der Länge von zusammen 215 km (Sudomer-Altpaka, Kuttenberg-Zruc, Neuhaus-Wobratein, Daudleb-Rokitnitz, Korneuburg-Ernstbrunn und Mank-St. Leonhard-Ruprechtshofen) sind durch Landesgarantie und Staatsbeihilfe finanziell sichergestellt. Die finanzielle Sicherstellung von vier Linien in einer Gesamtlänge von 46 km (Hannsdorf-Mährisch-Altstadt, Troppau-Grätz, Reutte-Reichsgrenze und Bludenz-Schruns) erfolgte durch staatliche Beihilfen; der Linie Kirchberg-Mariazell-Gußwerk in der Länge von 64 km ist ausschließlich die Landesgarantie zugewendet; sieben Linien in der Länge von zusammen 25 km (Brünn-Lösch, die Innsbrucker Straßenbahnen, die Linie Wien-Kagran, die Straßenbahnen in Pola und Troppau und die Ergänzungslinien der Straßenbahnen in Reichenberg und Gablonz) sind lediglich durch private Finanzierung zur Sicherstellung gelangt.

— Lieferungen österreichischer Wagenfabriken in das Ausland. Die Simmeringer Wagenfabrik, welche schon seit längerer Zeit nach Italien Eisenbahnwagen liefert, hat auch bei der kürzlich für die italienische Mittelmeerbahn erfolgten Vergebung von rollendem Material 15 Durchgangs-Personenwagen III. Klasse in Bestellung bekommen. Gleichzeitig mit der Simmeringer hat auch die Staudinger Fabrik einen Auftrag für die italienische Mittelmeerbahn auf 7 Gepäckwagen erhalten. Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Bahnen hat in letzter Zeit 100 gedeckte Güterwagen bei österreichischen und ungarischen Unternehmungen bestellt. Der Auftrag wurde zu 70 % der Vereinigung der österreichischen Wagenbaufabriken und zu 30 % der Raaber Wagenfabrik erteilt.

— Der Schnellzug Wien-Rom und die Alpenländer. Der Fremdenverkehrsverein Klagenfurt trat an die Staatsbahndirektion von Villach und Wien mit der Bitte heran, die „Römerschnellzüge“ Wien-Rom, die bisher über Leoben-Glandorf-Villach-Pontafel geleitet wurden, vom Eintritt der Reisezeit an über Klagenfurt zu führen. Diese Änderung würde zwar für Klagenfurt eine Hebung des Fremdenverkehrs erwarten lassen, dagegen Villach und ganz Oberkärnten empfindlich schädigen. Um gegen diesen Vorschlag des Klagenfurter Fremdenverkehrsvereins Verwahrung einzulegen, hielt der Volkswirtschaftliche Verein Oberkärnten in Villach eine Versammlung ab. Auch der Gemeinderat von Villach hat gegen die angeregte Umlegung der Römerschnellzüge Stellung genommen.

— Der Schienenabsatz der kartellierten österreichischen Eisenwerke. Der Schienenabsatz bezifferte sich im Monat Dezember 1904 auf 353,76 t, gegen Dezember 1903 — 265,42 t, und im ganzen Jahre 1904 auf 6131,72 t, gegen 1903 — 586,21 t.

— Das Verrechnungswesen der Eisenbahnen. Im Mai d. J. wird zu Washington die siebente Sitzung des „Internationalen Eisenbahnkongresses“ abgehalten werden. Für die „Question XIV“ der Tagesordnung, „Comptabilité“ (Verrechnung), wurde die Berichterstattung dem Regierungsrat v. Loehr, Direktionsabteilungsvorstand der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, übertragen. Dieser hat kürzlich seinen Bericht verschickt, nachdem schon im Juni 1903 ein „Vorbericht“ von demselben Verfasser erschienen war, der die Einrichtung des Rechnungsdienstes bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zum Gegenstande hatte. Der Berichterstatter gibt ein anschauliches Bild über das Verrechnungssystem bei den Eisenbahnen der verschiedenen Länder und stellt fest, daß von einer Übereinstimmung mit Rücksicht auf die gänzlich verschiedenen gesetzlichen, konzessionsmäßigen, tarifarischen und sonstigen Verhältnisse keine Rede sein könne.

Wie bei früheren Anlässen, tritt Regierungsrat Loehr auch im vorliegenden Bericht für die Trennung des an Zahl ja beträchtlichen, aber wenig erträgnisreichen „Kleinverkehres“ von dem „Großverkehre“, der finanziell den Ausschlag gibt, ein. Hier dienen die englischen Bahnverwaltungen als Vorbild. Es müsse vermieden werden, daß die Arbeit und die Kosten, die die Rechnungskontrollen verursachen, einen höheren Wert darstellen, als der Nutzen, den die Kontrolle schaffen könne. Beim „Kleinverkehr“ ließe sich durch entsprechende Anwendung der Eisenbahnmarke die angestrebte Trennung vom Großverkehr in weitem Umfange verwirklichen. So sehr aber auch darauf geachtet werden müsse, daß die Kontrolle nicht „unökonomisch“ werde, so sehr wäre es verfehlt, der Geldgebarung, besonders der Abfuhr der Einnahmen, nicht vollste Aufmerksamkeit zu widmen. Hier müsse in allen Fällen und unter allen Umständen peinliche Genauigkeit herrschen, und v. Loehr betont mit Recht, daß in dieser Beziehung sogar kleinliche Einrichtungen am Platze seien, auch in Hinsicht auf die Verbuchung. Bei genauer und verläßlicher Verrechnung durch die Stationen, bei einem tüchtigen und vertrauenswürdigen Personal könne sich die Kontrolle, besonders die der Frachtberechnung, auf planmäßig vorzunehmende Stichproben beschränken, vorausgesetzt, daß die Vollständigkeit der Verrechnung außer Zweifel gestellt sei.

Der Bericht gelangt im wesentlichen zu nachstehenden Schlußfolgerungen: „Die Zentralisation des Rechnungsdienstes hat sich bei den Bahnen, wo sie eingeführt ist, völlig bewährt. Die Klassifizierung (Kontierung) der Ausgaben und Einnahmen sollte tunlichst einfach und international möglichst gleich sein. Die Einrichtung der Rechnungslegung der Stationen, der Kontrolle, die Einnahmenverteilung (Anteilausscheidung) soll möglichst einfach und übersichtlich sein. Die Vereinfachungsfragen sind daher eifrigst weiterzustudieren und zu erproben. Von allen modernen Einrichtungen zur Erleichterung des Rechnungs-, Schreib- und Ausgleichsdienstes ist weitester Gebrauch zu machen.“ Eine erwünschte Ergänzung zum „Vorberichte“ v. Loehrs, worin, wie erwähnt, die Einrichtung des Rechnungsdienstes bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dargestellt ist, bildet der Anhang des Berichts. In diesem sind Auszüge aus den Berichten zusammengestellt, die von den einzelnen Verwaltungen dem Berichterstatter übersendet wurden. Auch die Mitteilungen afrikanischer und australischer Bahnen (Kapbahnen und New South Wales Railways) haben hier Aufnahme gefunden. Daß sich die Einrichtungen des Verrechnungsdienstes mitunter unabhängig voneinander gleichförmig gestalten, zeigt das Beispiel der sizilianischen Eisenbahnen, deren Verrechnungssystem große Ähnlichkeit mit jenem der Kaiser Ferdinands-Nordbahn aufweist.

Niederlande.

— Niederländische Zentralbahn. In dem Betriebsjahre 1903 wurden befördert: 3 046 765 Personen, 2747 t Gepäck, 488 447 t frachtpflichtige und 33 888 t frachtfreie Güter. Von den be-

förderten Reisenden entfallen auf die I. Wagenklasse 86 477, auf die II. Wagenklasse 724 040, auf die III. Wagenklasse 2 136 538 und auf Militärs 99 710 Personen. Die beförderten frachtpflichtigen Güter bestanden aus 34 778 t Eil- und Expreßgut, 72 839 t Stückgut, 345 048 t Wagenladungsgut und 35 782 t Vieh. Vereinnahmt wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr 1 679 136 ℳ, aus dem Güterverkehr 1 308 765 ℳ und aus sonstigen Quellen 466 575 ℳ, zusammen 3 454 476 ℳ (25 348 ℳ für 1 km Betriebslänge). Die Ausgaben betrugen 2 298 343 ℳ = 66,53 % der Einnahmen, mithin ergibt sich ein Überschuß von 1 156 133 ℳ (d. i. 3,20 % des verwendeten Anlagekapitals), von welchem eine Dividende von 0,70 % auf das 8 500 000 ℳ betragende Aktienkapital zur Verteilung gelangte.

Übrige europäische Länder.

— **Die Bahnhofsmißstände in Brüssel und das belgische Parlament.** In der Sitzung der belgischen Abgeordnetenkammer vom 17. d. M. wurden die verkehrshemmenden Verhältnisse auf dem Brüsseler Nordbahnhof in recht scharfer Weise erörtert. Der Abg. Braun leitete den Vorstoß ein mit dem Verlangen, die Kammer möge bis auf weiteres ihre Sitzungen eine halbe Stunde später eröffnen, d. h. bis die Unordnung (désorganisation), welche zur Zeit auf dem Brüsseler Nordbahnhof bestehe, ihr Ende erreicht habe. Seit einigen Tagen kämen alle Züge mit einer halben bis dreiviertel Stunde, ja sogar mit einer Stunde Verspätung an. Der Eisenbahnminister Liebaert erwiderte, der Nordbahnhof biete zu wenig Raum, und um ihm eine größere Fassungsfähigkeit zu verschaffen, sei man zur Ergreifung besonderer Maßregeln gezwungen. Wenn der Minister nicht dazu geschritten wäre, würde der Verkehr für das nahende Nationalfest und die Ausstellung in Lüttich unmöglich geworden sein. Darauf entspann sich eine Erörterung, in der von allen Seiten die Unzufriedenheit laut wurde. Verschiedene Abgeordnete schlugen vor, man solle alle Züge in Schaerbeek anhalten lassen bezw. den von Antwerpen kommenden Reisenden ermöglichen, in Schaerbeek auszusteigen sowie den von Gent kommenden in Laeken. Die Eisenbahnverwaltung müßte sich dann mit der Trambahn über den betreffenden Dienst verständigen. Ein Abgeordneter rief aus: Man kann gar nicht mehr nach Brüssel kommen! Der Eisenbahnverwaltung wurde vorgeworfen, daß sie die mangelhaften Einrichtungen zu lange habe andauern lassen, daß es ihr an Voraussicht gefehlt habe usw. Minister Liebaert erklärte weiter, es müßten auch neue Apparate angewendet werden, deren Inswerksetzung schwierig sei. Wenn es möglich gewesen wäre, in der Umgebung der Stadt einen Hilfsbahnhof zu finden, so würde man ihn in Benutzung genommen haben. Aber der Bahnhof in Schaerbeek mit seinen fünf Gleisen sei ungenügend, und man müsse den ohne Aufenthalt durchfahrenden Schnellzügen Rechnung tragen. Übrigens lasse die Eisenbahnverwaltung auch die Reisenden in Schaerbeek und Laeken aussteigen. Das wurde bestritten und u. a. behauptet, man unterrichte sie nicht einmal genügend von der Dauer des voraussichtlichen Wartens; einmal sei eine solche Anzeige gemacht, nachdem der Zug schon 50 Minuten gewartet hatte. Der Minister wiederum erklärte, niemals habe man sich so eifrig um die Verbesserung der Verhältnisse des Nordbahnhofs bemüht, wie jetzt; seit drei Jahren ringe er darum. Als er auf die von den Kopfbahnhöfen gebotenen Schwierigkeiten hingewiesen, habe er vorausgesagt, daß der Tag kommen würde, wo der Dienst dort vollständig „desorganisiert" sein würde. Damals habe man über seine Voraussagen gelacht. Nun sei das Ereignis eingetreten und man habe auf dem Nordbahnhof mit allen Arten Schwierigkeiten zu ringen. Das Arbeitsprogramm sei langwierig und nicht vor dem nächsten April fertigzustellen. Aus dem Hause wurde entgegnet, bei solchem Notstand solle man sich nicht zu sehr an der Sonntagsruhe stoßen, sondern an Sonntagen und auch in der Nacht arbeiten, um schneller zum Ziel zu kommen. Dann ging die Kammer zu einem anderen Gegenstand über. Als aber am Sitzungsschluß der Vorsitzende auf eine zu deren Beginn gemachte Mitteilung Bezug nahm, beklagte sich wieder ein Abgeordneter, er habe davon nichts gehört, weil er wie viele andere Abgeordnete wegen Zugverspätung den Anfang der Sitzung versäumt hätte. Ein Kollege rief unter Heiterkeit der Versammlung: Fassen Sie doch den Eisenbahnminister wegen dieser Verspätung, und Herr Liebaert meinte betrübt: das hat man ja schon getan! — Die „Indépendance belge" bemerkt zu der hier skizzierten Parlamentserörterung u. a.: „Jedenfalls ist das nationale Leben vollständig gestört durch diese Lage, welche sich nur noch verschlimmert. Vor einigen Tagen versagten die Saxby-Apparate des Nordbahnhofs, und die Züge blieben zwei und drei Stunden und mehr in Schaerbeek liegen. Solche Unzukömmlichkeiten ereignen sich alle Tage. Alle Zeitungen beklagen sich, klerikale wie liberale, was doch wohl beweist, daß keine politische Frage mit im Spiel ist. In der Kammer waren alle Abgordneten im Grunde derselben Meinung. Herr Liebaert erschien sehr geärgert."

— **Fortgang der Arbeiten im Simplontunnel.** Die Nachrichten darüber lauten neuerdings wieder weniger günstig. Nachdem die Bohrungsarbeiten während einiger Tage auf der italienischen Seite 5—6 m im Tag fortschreiten konnten, ist in den ersten Tagen dieses Monats eine neue Verlangsamung eingetreten wegen der neuen heißen Quellen, welche erschlossen wurden, und ganz besonders wegen der hohen Temperatur am Angriffspunkte. Die tägliche Leistung beträgt gegenwärtig nur noch 1 m. Wenn sich die Verhältnisse nicht bessern, wären also noch 150 Tage bis zum Durchschlage notwendig.

— **Lötschberg- oder Wildstrubelbahn.** Die internationalen „Oberexperten" haben bekanntlich ausgesprochen, daß von den vorgelegten Plänen für eine Eisenbahnlinie, welche Bern durch die Berner Alpen in direkte Verbindung mit dem Simplon bringen soll, zwei den Anforderungen an eine internationale Linie entsprechen: das Projekt Emch für den Lötschberg und das Projekt Beyeler für den Wildstrubel; zugleich aber haben sie erklärt, daß „die Wildstrubellinie in jeder Hinsicht der Lötschberglinie vorzuziehen" und daß sonach das Projekt Beyeler die beste Lösung sei. Nun übergibt soeben Ingenieur Emch in Bern den von ihm ausgearbeiteten Grundplan für eine Lötschbergbahn der Öffentlichkeit. In einer Zusammenfassung über das Wildstrubelprojekt Beyeler und das Lötschbergprojekt Emch sagt er: „Das Schlußergebnis der Oberexperten konnte nicht überraschen, denn die Begründung liegt darin: Ein Wildstrubeltunnel auf etwa 1128 m Höhe wird immer etwa 4,6 km kürzer als ein Lötschbergtunnel auf gleicher Höhe, und auf den langen Zufahrtsrampen wird diese Höhe erreicht. Das Vorprojekt nimmt durchaus keine Rücksicht auf bestehende Bahnlinien und Landesinteressen und erreicht dadurch Entfernungsabkürzungen, hat aber einen illusorisch niedrigen, summarischen Kostenvoranschlag." Herr Emch berechnet dann die Kosten für die beiden Wettbewerbsprojekte im einzelnen für die ganze Linie Bern-Brig mit Tunnel usw. auf 123 Millionen für eine Lötschbergbahn und auf 138 Millionen für eine Wildstrubelbahn.

— **Betriebseröffnung der beiden italienischen Zufahrtslinien zum Simplon.** Um für die Zufahrt von Mailand und Turin zum Simplon in einer der Bedeutung dieses internationalen Alpenüberganges entsprechenden Weise Vorsorge zu treffen, hat Italien außer der unmittelbaren Anschlußlinie zum Tunnel Domodossola-Iselle (19 km) die für die direkte Verbindung mit Mailand bestimmte Linie Arona-Domodossola und die Linie Arona-Santhià für den Verkehr mit Turin gebaut. Die bereits bestehende alte Linie Novara-Domodossola, welche starke Steigungen und Gegensteigungen und scharfe Bögen aufweist, wird also nicht mehr den Verkehr nach Mailand und Turin vermitteln, sondern außer dem geringen Ortsverkehr nur noch für den Güterverkehr zwischen dem Hafen von Genua und dem Simplon Verwendung finden. Die von der italienischen Mittelmeerbahn ausgeführten Bauarbeiten obiger drei Linien sind nun beendet, mit Ausnahme der 15 km langen Strecke Borgomanero-Arona der Linie Arona-Santhià, in welcher die Durchbohrung eines Tunnels von 3300 m Länge wegen des angetroffenen ungünstigen Gesteins und wegen Einbruchs von feinem Sande und Wasser solchen Schwierigkeiten begegnete, daß auf einer kurzen Strecke von 300 m der Fortgang der Arbeiten trotz größter technischer Anstrengungen sehr verlangsamt wurde. Aber nun, nachdem die größten Schwierigkeiten überwunden sind, ist vorauszusehen, daß auch diese Strecke mit der Eröffnung des Simplontunnels fertiggestellt sein wird. Wie man weiß, ist zwischen der italienischen und schweizerischen Regierung seinerzeit vereinbart worden, daß der internationale Bahnhof der Simplonlinie in Domodossola errichtet werde; infolgedessen werden die Bundesbahnen den Betrieb der Linie Domodossola-Iselle übernehmen; dies kann natürlich nicht vor dem Ausbau der Tunnellinie Brig-Iselle geschehen, und deshalb wird der Betrieb der Linie Domodossola-Iselle erst mit der Tunnellinie eröffnet werden. Die beiden anderen Linien Arona-Domodossola und Santhià-Borgomanero, deren Betrieb die italienische Mittelmeerbahn führt, wurden dagegen am 16. Januar dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Wegen der internationalen Bedeutung dieser neuen Linien seien sie hier kurz beschrieben. Die Linie Domodossola-Arona, 55,5 km lang, ist eingleisig, aber in ihren Brücken, Tunneln und den anderen Baulichkeiten sowie in der Grundenteignung hat man bereits den Bau des zweiten Gleises vorgesehen; dieses muß ausgeführt werden, sobald der Verkehr es erfordert. Die Linie verläuft von Domodossola bis Pallanza längs dem Flusse Toce und von Pallanza bis Arona in der Länge von 27 km längs des prächtigen Westküste des Lago Maggiore, mit fortwährendem Ausblicke auf das großartige Seebecken, dessen natürliche Schönheit unter den oberitalienischen

Seenlandschaften in erster Linie steht. Die größte Steigung der Bahn beträgt 6 ‰ und der kleinste Krümmungshalbmesser 600 m. Es sind keine Wegübergänge in Schienenhöhe vorhanden, außer einem einzigen beim Austritte aus der Station Domodossola. Die Linie zählt 12 Bahnhöfe und eine Haltestelle. Die Verkehrsgleise in den Zwischenbahnhöfen haben eine Mindestlänge von 500 m. An wichtigeren Stationen außer den Endpunkten Arona und Domodossola sind anzuführen: Meina, Lesa, Belgirate, Stresa, Baveno und Pallanza. Diese am See gelegenen Orte sind von fremden und italienischen Sommerfrischlern viel besucht und villenreich. Im Tocetal verläuft die neue Linie parallel der alten Linie Domodossola-Novara, mit welcher sie durch Anschlußgleise in den Stationen Premosello und Cuzzago verbunden ist. Die neue Kopfstation Arona wurde etwas abseits des bereits bestehenden, alten Bahnhofes Arona errichtet und dieser letztere zum Güterbahnhofe umgebaut. Der neue Bahnhof ist den Anforderungen eines großen, internationalen Verkehres entsprechend, wie er nach Eröffnung der ganzen Simplonlinie zu erwarten ist, angelegt; er besitzt große Gleisanlagen mit sechs Gleisen für die Personenzüge, ebensoviel für den Güterverkehr, verschiedene Aushilfgleise, Heizhaus, Wohnungen für Zug- und Lokomotivpersonal, Drehscheiben bis zu 18 m Durchmesser, mit Dampf betriebene Schiebebühne, große Güterschuppen und Laderampen. Das Personenaufnahmegebäude ist geräumig, elegant ausgestattet, mit bequemen, unterirdischen Zugängen zu den Zügen, mit elektrischer Beleuchtung und Gepäckaufzügen versehen. Auch die Zwischenstationen sind hübsch ausgeführt und in stilvoller Übereinstimmung mit dem umgebenden Landschaftsbilde gehalten. Der andere Endpunkt der Linie, die internationale Station Domodossola, ist noch im Bau; der Dienst wird in einem vorläufigen Gebäude abgewickelt, bis der jetzige Bahnhof abgerissen und der neue Bau vollendet sein wird. Dieser ist schon unter Dach. Die Anlagen des neuen Bahnhofes von Domodossola werden eine Ausdehnung von 1600 m in der Länge haben. Als hauptsächlichste Kunstbauten der Linie Domodossola-Arona sind aufzuführen zwei Brücken über den Toce, eine in Eisenkonstruktion mit drei Bögen, von welchen der mittlere eine Spannweite von 48 m und die beiden seitlichen eine solche von 40 m haben, die andere in Stein mit sechs Bögen zu je 25 m Spannweite; es sind noch über 20 kleinere Brücken vorhanden, ferner bedeutende Viadukte und Unterstützungsbauten der Linie, da diese ziemlich hoch über der Talsohle verläuft. Die Linie zählt 12 Tunnel, von denen der längste 1180 m, ein anderer 1074 m und die übrigen unter 1000 m messen; die Gesamtlänge der Tunnel beträgt 6 km, der Höhenunterschied zwischen den Endpunkten Arona und Domodossola 66,5 m.

Die Linie Santhià-Borgomanero, 48 km lang, ist eingleisig angelegt, und mit ihrem von Westen nach Osten gerichteten Verlaufe überschreitet sie die zahlreichen von den Alpen dem Po zuströmenden Flüsse mittels großer Brücken. Sie hat eine größte Steigung von 8,5 ‰ und Krümmungen von mindestens 400 m Halbmesser. Sie geht vom Bahnhofe Santhià der Linie Mailand-Turin aus und berührt in ihrem Verlaufe die Stationen Roasenda, Gattinara, Romagnano-Sesia (Schnittpunkt mit der bestehenden Bahn von Novara nach Varallo) und Borgomanero, wo sie die alte Linie Novara-Domodossola durchschneidet. Die bedeutendsten Brücken sind: die in Eisenkonstruktion über die Sesia mit drei Bögen (der mittlere mit 70 m Spannweite und die seitlichen mit je 58 m Spannung), die Brücke in Stahl über den Elvo mit fünf Bögen zu 20 m und 25 m Spannweite, die über den Cervo mit ebenfalls fünf Bögen zu je 18 m und die Brücke über den Bach Stona mit drei Bögen mit insgesamt 44 m Spannung. Die Bahn zählt vier Tunnel von im ganzen 2100 m Länge. Zum Schluß sei bemerkt, daß die Konzession für den Bau und Betrieb der Linie Domodossola-Arona vom Staate der Provinz Mailand gegen eine kilometrische Beihilfe von 5000 L. auf 70 Jahre und die Linie Santhià-Arona unter gleichen Bedingungen der Stadt Turin übertragen worden war. An Stelle dieser beiden Konzessionsinhaber ist dann die Mittelmeerbahn getreten, jedoch ist die Regierung bereits gesetzlich ermächtigt worden, die beiden Linien mit 30. Juni d. J. zum Pauschpreise von 28 000 000 L. für Domodossola-Arona und von 17 000 000 L. für Santhià-Arona zu erwerben; in diesen Beträgen sind jedoch das Roll- und Betriebsmaterial und die Vorräte nicht inbegriffen. Auf der neuen Linie verkehren vorläufig drei Paar Personenzüge, zu denen nach Eröffnung des Simplons ebenso viele Eilzüge kommen sollen.

— **Beschaffung von Rollmaterial für die italienischen Bahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat am 15. d. M. die Vertreter der bedeutendsten italienischen Lokomotiv- und Wagenfabriken zu einer Besprechung nach Rom eingeladen, um über die Möglichkeit, der einheimischen Industrie die vollständige Lieferung von Rollmaterial im Werte von über 200 Millionen Lire innerhalb 5 Jahren zu übertragen, ohne dadurch die finanziellen Interessen des Staates zu schädigen — die einheimische Industrie lieferte bisher in der Regel um 25 % teurer als die des Auslandes —, und um über die Verteilung der Lieferung unter die beteiligten Häuser zu beraten. Rollmaterial in obigem Werte ist zur Vervollständigung der Betriebsmittel der Bahnen zum mindesten nötig. Die Vertreter der 19 eingeladenen Firmen dankten dem Minister für das Entgegenkommen und erklärten sich bereit, die Lieferung nach gegenseitigem Übereinkommen über die Preise und nach Vereinbarung der Bedingnishefte zu übernehmen. Sie ersuchten ferner um Abschluß der allfälligen künftigen Wagenmieten mit den italienischen Wagenbauern, welche das nötige Material beschaffen würden, und um Überlassung derjenigen Reparaturarbeiten, welche die Eisenbahnwerkstätten nicht rasch genug bewältigen können.

— **Eisenbahnunfall in England.** Ein schwerer Eisenbahnunfall trug sich am 19. d. M. früh, wie die Köln. Ztg. meldet, auf der Midlandbahn bei Cudworth in der Nähe von Barusley zu, wo drei Schnellzüge ineinandergefahren sind und einen fürchterlichen Trümmerhaufen gebildet haben. Sechs Menschen kamen dabei ums Leben, etwa zwanzig trugen schwere Verletzungen davon, und ebenso viele erlitten schwere Beschädigungen. Die drei Züge waren der von Schottland nach London gehende Expreßzug, der kurz nach 7 Uhr auf dem Bahnhof St. Pancras in London fällig war, dann der um ein halb drei Uhr früh von Leeds nach Sheffield gehende Postzug und schließlich der Londoner Expreßzug nach Schottland, der um Mitternacht abgeht. Der Punkt, wo sich das Unheil ereignete, heißt Storrs Mill und ist ein Knotenpunkt in der Nähe von Cudworth, einer einfachen Signalstation. Soviel ermittelt, war, als der Postzug von Leeds nach Sheffield diesen Punkt passierte, ein Güterwagen mit Fischen, der diesem Zuge angehängt war, aus dem Gleise geraten, wobei sich dann auch noch einige andere Wagen überschlugen. An der Signalstation war von diesem Unglück noch nichts bekannt, als der von Schottland kommende, dem Postzug folgende Expreßzug in die bereits entgleisten Wagen hineindonnerte, gerade zur Zeit, als auch der von London nach Schottland gehende Expreßzug fällig war. Die zwei ineinandergefahrenen Züge waren auch noch dazu in Brand geraten, und es war ein Glück bei allem Unheil, daß der Lokomotivführer des von London kommenden Zuges in der dicken Nebelnacht eben zeitig genug dieses Feuer gewahrte, um bremsen zu können. So fuhr zwar auch dieser Zug in den brennenden Trümmerhaufen hinein, kam aber selbst mit geringer Beschädigung davon. Die erste Kunde von dem Zusammenstoß lief auf dem Midlandbahnhof in Sheffield als Telegramm der Signalstation Storrs Mill ein und meldete, der schottische Expreßzug und der Zug von Leeds seien entgleist und beide Gleise am Unglücksorte unbefahrbar geworden. Es wurden zugleich Ärzte und eine Ausbesserungsabteilung verlangt. Mannschaften und Ärzte wurden alsbald aufgeboten und mit einem schleunigst zusammengestellten Sonderzuge an Ort und Stelle befördert. Kurz vor 5 Uhr ging dieser Zug von Sheffield ab und eine halbe Stunde später lief ein weiteres Telegramm ein und verlangte dringend noch mehr Ärzte und sonstige Hilfe. Kurz vor 6 Uhr folgte denn auch ein zweiter Sonderzug dem ersten und brachte schon früher benachrichtigte Ärzte und Eisenbahnleute, die den ersten nicht rechtzeitig hatten erreichen können. Der Schauplatz des Unglücks war ein ziemlich hoher Damm, der es schwer machte, die aus den brennenden Trümmerhaufen hervorgezogenen Verwundeten ohne große Schmerzen vom Platze zu bringen. Die Maschine des Zuges von Schottland war durch die Gewalt des Zusammenstoßes von den Schienen geworfen worden und sperrte beide Gleise. Der Zug nach Schottland war, obschon gebremst, noch mit solcher Gewalt in die Trümmer gefahren, daß er um ein Haar vom Damm hinuntergestürzt wäre. Die Toten waren zumeist nicht ihren Verletzungen erlegen, sondern unter den Trümmern erstickt. Als Hilfe kam, fand man, daß ein Fahrer von der Artillerie bei den ersten Bemühungen, aus dem brennenden Trümmerhaufen die Überlebenden zu retten, die Leitung in die Hand genommen und sich rühmlich hervorgetan hatte. Von den Verletzten ist der bekannteste der Maler Robert Brough, der schwere Brandwunden davongetragen hat.

Bücherschau.

— Dr. Edwin Kech: **Die Gründung der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.** Beitrag zur Geschichte der badischen Eisenbahnpolitik. G. Braunsche Hofbuchdruckerei. Karlsruhe 1904. 132 Seiten. Preis 3,60 *M*.

Im Frühling des vergangenen Jahres ist zwar bereits ein größeres Werk über die Geschichte der badischen Eisenbahnen von Dr. Karl Müller erschienen (vergl. die Besprechung in Nr. 10 vom 3. Februar 1904, Seite 156 d. Ztg.), aber es waren

in jenem Werk doch noch nicht alle Fragen aus der badischen Eisenbahngeschichte vollauf geklärt. Besonders die Zeit der eigentlichen Gründungsjahre der badischen Eisenbahnen birgt noch manche interessante, der Aufklärung harrende Frage, wie es die heute zur Besprechung vorliegende Schrift beweist, eine Basler Doktordissertation, die sich das genauere Studium jener Gründungsjahre zur Aufgabe gemacht hat, ohne dabei irgendwie von dem Müllerschen Buch, bei dessen Ausgabe sie bereits längst in Arbeit gewesen, beeinflußt worden zu sein. Während Müller in seinem umfangreichen Werk die dem Eisenbahnbau vorhergehenden Jahre 1833—38 in nicht einmal 20 Seiten abtut — und mit Recht, denn sie bilden nur die Einleitung zu seinem Hauptgegenstand —, braucht Kech zu ihrer Darstellung mehr als das sechsfache an Raum. Der Schilderung der Vorgänge in den Jahren 1833—38 gehen als erster Abschnitt einige allgemeine Ausführungen über die damaligen Zustände des Landes in industrieller und kommerzieller Hinsicht voraus, ein nicht ungeschickt geschriebenes und sehr angenehm zu lesendes Kapitel. Es folgt das erste Kapitel über das eigentliche Thema, das von der Einführung und Befestigung des Eisenbahngedankens in Baden durch die Agitationsschrift des Mannheimer Kommerzienrates L. Newhouse handelt. Newhouse gab mit seiner Schrift, die alle bis dahin im Ausland gesammelten Erfahrungen und bekannten Tatsachen sorgfältig zusammenstellte, den ersten Anstoß zu einer Betrachtung der Frage für Baden. Er hob die günstige Bodengestaltung, die eine Bahn Mannheim-Basel vorfinden würde, ihre infolgedessen geringen Bau- und Betriebskosten sowie ihre zukünftige Stellung im Weltverkehr hervor, wobei nach seiner Ansicht Bau und Betrieb völlig der Privatunternehmung zu überlassen wäre. Ähnlich sprach sich der Landtag des Jahres 1833 aus. Indes war der Erfolg Newhouse nicht hold. Gesuche einer von ihm gegründeten Basler Eisenbahngesellschaft (1835) wurden von der Regierung abgelehnt. Eine im gleichen Jahre von dem unermüdlichen Vorkämpfer und Kenner des deutschen Eisenbahnwesens, Friedrich List, eingebrachte Denkschrift erfuhr ein ähnliches Schicksal. Der Landtag des Jahres 1835 erfüllte weder Newhouses noch Lists Wünsche. Er wollte die Verantwortung für einen etwa eintretenden Mißerfolg der von ihm befürworteten Eisenbahnpolitik von sich abwälzen. Zum erstenmal wurde auch, und zwar aus dem Munde des Freiburger Abgeordneten v. Rotteck, die Frage laut, ob gegebenenfalls nicht etwa eine Staatsbahnpolitik ähnlich der belgischen einer Privatunternehmung vorzuziehen sei.

Wenngleich die Sache in der folgenden Zeit scheinbar ruhte, so nahm sie doch, dank den Anregungen obiger Männer, im stillen ihren Fortgang. Die Regierung setzte einen Ausschuß von 13 „Notabeln" ein, der „die Frage über die Rätlichkeit oder Notwendigkeit der Anlegung von Eisenbahnen im Großherzogtum" prüfen sollte. Das geistige Haupt dieser Kommission war der Staatsrat Nebenius, der auch schon im vorausgegangenen Landtag die Sache vom Regierungstisch aus vertreten hatte. Er war der Verfasser des dann im Jahre 1837 im Namen des Ausschusses ausgegebenen Gutachtens, das an Gründlichkeit und Übersichtlichkeit nichts zu wünschen übrig ließ. Allein wie Newhouse und List die Sachlage und voraussichtliche finanzielle Gestaltung zu rosig dargestellt hatten, so verfiel Nebenius nun in den entgegengesetzten Fehler, indem er den finanziellen Erfolg des Unternehmens über Gebühr in Zweifel zog. Neu war nur die energische Betonung der Mitwirkung des Staates bei der Erstellung einer Eisenbahn, vielleicht nicht unbeeinflußt durch Rottecks oben erwähnte Anregung. Nebenius selbst vertrat diese Anschauung auf dem Landtag des Jahres 1838 mit folgenden Worten, die eine Staatsbahnpolitik am besten verteidigen: „Ich glaube, es ist angemessen, daß die Gesamtheit die Kosten einer Unternehmung trage, die in ihrem Interesse vom Staat beschlossen wurde, und nicht jene, die, aufgeregt durch abenteuerliche Versprechungen, ihre kleinen Kapitalien der Kasse der Aktiengesellschaft anvertraut haben. Wenn aber das Eisenbahnunternehmen gelingt, so wird diese Anstalt für unser Land eine solche Wichtigkeit erlangen, daß man ihren Besitz nur der Krone selbst gönnen kann." (Kech, S. 73.)

Indes der Landtag des Jahres 1837 bekam noch immer keinen allzu tröstlichen Bescheid von der Regierung. Auf die Frage aus Abgeordnetenkreisen, ob die Angelegenheit endlich zur Erledigung gelangen werde, gab der Finanzminister v. Boeckh die lakonische Antwort: „Die hohe Kammer darf überzeugt sein, daß die Regierung tun wird, was notwendig und zweckmäßig ist." Als aber dann in diesem und dem folgenden Jahre in den Nachbarstaaten allenthalben von neuen Eisenbahnplänen verlautbarte, schien auch der badischen Regierung der richtige Augenblick gekommen, und sie legte dem außerordentlichen Landtag im Frühjahre 1838 ihre Gesetzesvorschläge vor. Der Hauptgesetzentwurf bestimmte den Bau einer Eisenbahn von Mannheim nach Basel auf Staatskosten. Ausführliche Kommissionsberichte ergänzten und erweiterten ihn. Nicht uninteressant ist die damals des öfteren hervortretende Ansicht, das Hauptgeschäft der Eisenbahn werde der Personentransport sein, der Güterverkehr werde nur in beschränktem Maße die Eisenbahn benutzen. Die Frage, ob Staats- oder Privatbahn, war endgültig zu gunsten der ersteren entschieden. „Das Land muß der Konkurrenz wegen . . . unumschränkter Herr des Tarifwesens und der Betriebsführung bleiben" (aus dem Kommissionsbericht Hoffmann, Kech, S. 91). Die Beratung des Gesetzentwurfes über die Zwangsabtretungen und die Kostendeckung machte nicht mehr viel Schwierigkeiten. Die Hauptartikel wurden mit allen gegen zwei Stimmen angenommen. Bereits 6 Wochen nach seinem ersten Zusammentreten — Ende März 1838 — konnte der außerordentliche Landtag wieder entlassen werden. Wenige Tage darauf erfolgte die Verkündigung der Eisenbahngesetze im Regierungsblatt.

Kech schließt an diese Darstellung noch einige rückblickende Betrachtungen. Wenn er darin sagt, das Staatsbahnsystem solle das Endziel, nicht der Ausgangspunkt einer Entwicklung sein, und die Frage aufwirft, „ob Baden nicht besser getan hätte, wenn es den Ausbau seiner wichtigsten Bahnen der Privatunternehmung überlassen und später in günstig gewähltem Augenblick eine Verstaatlichungsaktion eingeleitet hätte . . .", so können wir dem Verfasser hier nicht in allem beistimmen. Er meint, der Ausbau des Netzes wäre in diesem Fall viel rascher vor sich gegangen; aber die Tatsachen in anderen Staaten sprechen nicht für diese Ansicht. Und daß solche Zufahrtstraßen, wie die überaus schwierige Schwarzwaldbahn, rascher gebaut worden wären bei einer Hauptbahn in privaten Händen, läßt sich doch sehr bezweifeln, wenn man in Betracht zieht, wie ablehnend sich das Privatkapital diesen Unternehmungen gegenüber später verhalten hat, als der Staat sie ihm zum Bau anbot. Um wieviel mehr wäre das der Fall gewesen, wenn es schon durch den Bau der Hauptbahn vorher in Anspruch genommen worden wäre.

Abgesehen von diesen unbedeutenden Meinungsverschiedenheiten können wir nicht umhin, dem Verfasser für seine interessante und für den Fachmann sehr anregende Schrift zu danken. Sie ist ein wertvoller Beitrag zur Geschichte der badischen und auch der gesamtdeutschen Eisenbahnpolitik. Auch ihre äußere Ausstattung durch den Verlag ist, abgesehen von einigen stehengebliebenen ziemlich sinnstörenden Druckfehlern (S. 95, 128 und 131), sehr gut. Dr. A. Kuntzemüller.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 18. November 1904 dem öffentlichen Verkehr übergebene 5,814 km lange Lokalbahnstrecke Polna Stecken-Polna Stadt — im Betriebe der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn — ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann=Saarbrücken. Der an der Bahnstrecke Hermeskeil-Simmern zwischen den Stationen Morbach und Hinzerath gelegene Haltepunkt Bischofsdhron wird am 1. Februar d. J. für den Personenverkehr ohne Gepäckabfertigung eröffnet werden. Die Entfernung nach Morbach beträgt 2,0 km, nach Hinzerath 4,3 km. (Wegen des beschränkten Gepäckverkehrs vergl. Bekanntmachung in Nr. 5 — Inser.-Nr. 121 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Januar d. J. ist im Kilometer $30^2/_4$ der Lokalbahn Kolin-Čerčan zwischen den Stationen Kohljanowitz und Neuhof die neuerrichtete Haltestelle Miroschowitz und im Kilometer 42,7 der Linie Zeltweg-Wolfsberg zwischen den Stationen Twimberg und Frantschach=St. Gertraud die Haltestelle Raderwirt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahn Halas-Bácsalmás-Rigyicza gelegene Halte- und Verladestelle Rudics, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, ist am 15. Dezember 1904 auch für den Frachtstückgutverkehr eröffnet worden.

Niederländische Staatseisenbahnen. Die Befugnisse der an der Staatsbahnstrecke Roermond-belg. Grenze zwischen den Stationen Weert und Baexem-Heythuisen gelegenen Haltestelle Kelpen, welche bisher nur dem Personenverkehr diente, sind auch auf die Abfertigung von Gepäck,

Eilgut (Bestellgut) bis zum Maximalgewicht von 50 kg pro Kollo, Kleinvieh, Hunden und Geflügel, ferner von Wagenladungsgut, Pferden und Vieh ausgedehnt worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der an der Bahnstrecke Harburg-Cuxhaven gelegene Haltepunkt Neukloster erhält fortan die Bezeichnung Neukloster (Hann.).

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die ursprünglich erst für die Zeit nach Beendigung der Chemnitzer Bahnhofsumbauten in Aussicht genommenen neuen Stationsbenennungen: Chemnitz Südbahnhof (für Altchemnitz), Altchemnitz (für Oberaltchemnitz) und Oberaltchemnitz (für Niederharthau) treten bereits am 1. Februar d. J. in Kraft.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 11 vom 15. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Unterausschusses zur Vorberatung verschiedener den Vereinsreiseverkehr betreffenden Anträge, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 18. Januar d. J.).

Nr. I 12 vom 16. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Aufnahme von Strecken der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn in die Fahrscheinverzeichnisse ohne Gewährung einer Fahrpreisermäßigung (abgesandt am 19. Januar d. J.).

Nr. VI 6 vom 13. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die in dem Vierteljahr Oktober/Dezember 1904 in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 17. Januar d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahr Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Nr. VI 7 vom 14. Januar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, Begleitschreiben zu dem neuen, mit dem Verleger der Vereinszeitung abgeschlossenen Vertrage (abgesandt am 18. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 20. d. M. verschied nach kurzer Krankheit der Vorstand der Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Dessau

Herr Regierungs- und Baurat

Albrecht Loycke.

Wir verlieren in dem Entschlafenen einen langjährigen treuen Mitarbeiter, dem wir allezeit ein ehrendes Andenken bewahren werden.

Halle a. Saale, den 23. Januar 1905. (181)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

Heute verschied plötzlich an den Folgen eines Schlaganfalls der Vorstand der Werkstätteninspektion Berlin 1 b, der Königliche Eisenbahn-Bauinspektor

Herr **Martin Sachse.**

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen vortrefflichen Mitarbeiter, der den Pflichten seines Amtes stets mit unermüdlichem Fleiße nachgekommen ist und dem wir stets ein ehrendes und dauerndes Andenken bewahren werden.

Berlin, den 21. Januar 1905. (182)

Der Präsident und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

N.-ö. Landesbahnen.

Eröffnung der Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn.

Am 26. November 1904 wurde die Lokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn mit den Stationen Korneuburg L. B., Stetten, Rückersdorf-Harmannsdorf, Mollmannsdorf, Würnitz-Hetzmannsdorf, Karnabrunn, Wetzleinsdorf, Naglern-Simonsfeld, Ernstbrunn und der Haltestelle Weinsteig eröffnet.

Die Haltestelle Weinsteig ist nur für den Personenverkehr und die Abfertigung von Reisegepäck gegen Nachzahlung, die anderen Stationen für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr im vollen Umfange eingerichtet.

Für den Übergang in Korneuburg von und nach der k. k. priv. österr. Nordwestbahn treten zu den Lieferfristen folgende Zuschlagsfristen hinzu:

a) bei Eilgut und lebenden Tieren 12 Stunden,
b) bei Frachtgut . . . . 24 Stunden.

N.-ö. Landes-Eisenbahnamt. (183)

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Februar d. J. wird der an der Strecke Ottbergen-Soest zwischen den Stationen Altenbeken und Driburg neu errichtete Personenhaltepunkt Reelsen dem Verkehr übergeben.

Eine Gepäckabfertigung von Reelsen findet nicht statt.

Nach Reelsen darf Gepäck nur dann abgefertigt werden, wenn der Reisende sich zur sofortigen Abnahme desselben am Packwagen nach Ankunft des Zuges auf der Bestimmungsstation bereit erklärt.

Cassel, den 18. Januar 1905. (183a)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Auf der Linie Berthelsdorf-Großhartmannsdorf und Brand-Langenau ist der Verkehr infolge Schneeverwehung eingestellt.

Dresden, am 23. Januar 1905. (184)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn.

Infolge Schneeverwehung ist der Gesamtverkehr auf der Lokalbahn Polna-Stecken-Polna-Stadt eingestellt.

Voraussichtliche Dauer bis 22. Januar l. J.

Wien, am 20. Januar 1905. (185)

Der Betrieb des Eisenbahntrajektes zwischen unseren Eisenbahnstationen Gombos und Erdöd wurde wegen Eisganges am 1. Januar 1905 für unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 13. Januar 1905. (186)
Die Direktion
der Kgl. ungar. Staatseisenbahnen.

Betriebsstörung auf der Linie Annaberg-Weipert zwischen Buchholz und Weipert beseitigt.

Dresden, am 21. Januar 1905. (187)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

5. Güterverkehr.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen etc.

Mit dem 10. Februar d. J. werden die Stationen der Lokalbahn Petersdorf an der Teß-Winkelsdorf in obengenannten Ausnahmetarif einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfragen.

Ferner ist der Name der Station Petersdorf-Ullersdorf in Petersdorf an der Teß abgeändert worden.

Breslau, den 18. Januar 1905. (188)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif II/III.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Weißwasser des Eisenbahn-Direktionsbezirks Halle als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 a für Gießerei-

Roheisen aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Essen, den 15. Januar 1905. (189)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 wird zum Gütertarif Badische Staatsbahnen-Badische Nebenbahnen im Privatbetrieb der Nachtrag XI ausgegeben.

Er enthält ermäßigte Stationsfrachtsätze für die Beförderung von Steinen der Ausnahmetarife 5 a und 5 b zwischen Friedrichsfeld Bad. B. sowie den badischen Stationen der Main-Neckarbahn einerseits und Krozingen Kyanisieranstalt sowie den Stationen der Nebenbahnen Biberach-Oberharmersbach und Mosbach-Mudau. Die Frachtsätze für die Stationen der Nebenbahn Mosbach-Mudau treten erst mit dem Tag der Eröffnung dieser Stationen für den Güterverkehr in Kraft.

Die in den Nachtrag aufgenommene zusätzliche Bestimmung zur Verkehrsordnung ist gemäß den Vorschriften unter Ziffer I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 21. Januar 1905. (190)
Großh. Generaldirektion.

Die Stationen Bottrop Nord und Osterfeld Nord des Direktionsbezirks Essen werden mit Gültigkeit vom heutigen Tage in die im Verkehre nach den Stationen der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatseisenbahnen, der Königlich preußischen Militäreisenbahn und der Großherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife 6 für Steinkohlen, Steinkohlenkoks usw. mit den bestehenden Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) aufgenommen.

Gleichzeitig werden die genannten beiden Stationen in den Ausnahmetarif vom 15. Januar d. J. für Steinkohlen usw. nach Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets aufgenommen. Über die nach diesen Gebieten zur Anwendung kommenden Frachtsätze wird von den Abfertigungsstellen der genannten Stationen und dem Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion nähere Auskunft erteilt.

Essen, den 21. Januar 1905. (191)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, werden für die Beförderung von Bier in Fässern von Michelob nach Paris La Villette-Douane als Frachtgut nachfolgende Frachtsätze berechnet:

	bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens	
	5000 kg	10 000 kg
	für jeden Frachtbrief und Wagen Francs für 1000 kg	
Michelob-Paris La Villette-Douane . . .	79,25	73,65

Für die leer retourgehenden Bierfässer in Spezialwagen wird berechnet:

1. für die Strecke Paris La Villette-Douane-Novéant
   a) Sp.-T. 25 § 1 . . . Francs 33,15 für 1000 kg oder
   b) Sp.-T. 26 § 2 . . . Francs 0,50 für jedes angefangene Hektoliter Fassungsgehalt ohne Rücksicht auf die durchlaufene Strecke, sofern die Fracht billiger ist als nach Sp.-T. 25 § 1;
2. für die Strecke Novéant-Michelob Francs 23,90 für 1000 kg.

Wien, am 18. Januar 1905. T. A. B. Zl. 721/05. (192)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Februar 1905 tritt der Nachtrag VI zum Tarif für den Elbe-Umschlagsverkehr Westösterreich-Riesa-Elbkai in Kraft. Insoweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. März 1905 in Geltung. Der Nachtrag kann durch unsere Wirtschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt bezogen werden.

Dresden, den 21. Januar 1905. (193)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die unterm 4. Dezember 1902 in bezug auf den Torfstreutarif Helenaveen-Reichsbahn vom 1. Dezember 1891 getroffene Bestimmung, daß bei Abfertigung von Ladungen von 10 t nach Gebweiler, Mülhausen, Mülhausen Nord, St. Ludwig und Thann zum Satze von 11,90 *M.* besondere Kosten für etwaige Bedeckung nicht berechnet werden, tritt am 10. März d. J. außer Geltung. Vom genannten Tage ab werden auch im Verkehr mit den genannten diesseitigen Stationen bei Torfstreusendungen von Helenaveen die Kosten der Bedeckung nach den Bestimmungen des niederländisch-deutschen Teils I in Ansatz gebracht.

Straßburg, den 18. Januar 1905. (194)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die Abfertigungsbefugnisse der Hilfsstelle Antwerpen (Kiel) sind im belgisch-südwestdeutschen Verbande dahin geändert, daß nach Antwerpen (Kiel) nur leer zurückgehende Fässer (Stückgut und Wagenladungen) und solche Güter als Frachtgut in Wagenladungen zugelassen sind, welche für den Bau und die Unterhaltung der Petroleumanlagen und deren Zugänge bestimmt sind. Von Antwerpen (Kiel) transit kann nur noch Petroleum (Stückgut oder Wagenladungen) direkt abgefertigt werden. Infolgedessen werden die s. Z. im belgisch südwestdeutschen Verbande mit allgemeiner Geltung eingeführten direkten Sätze für Antwerpen (Kiel) transit aufgehoben.

Straßburg, den 18. Januar 1905. (195)
Namens der Verbandsverwaltungen: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Kohlenverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz für Steinkohlen usw. von Sinsen nach Habsheim von 0,16 *M.* auf 1,16 *M.* berichtigt.

Essen, den 20. Januar 1905. (196)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif Gruppe II.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 wird die Station Ruhland als Versandstation in den Ausnahmetarif S 6 für Braunkohlenbriketts einbezogen.

Die Frachtsätze betragen: Frachtsätze in Pfennigen für 100 kg (oder in Mark für 10 t)

von \ nach	Stettin Haupt-güter-bahnhof	Swinemünde
Ruhland . . .	40	52

Berlin, den 20. Januar 1905. (197)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Die für Steinkohlen, Steinkohlenasche, Steinkohlenkoks, Steinkohlenkoksasche und Steinkohlenbriketts, ferner für Braunkohlen, Braunkohlenkoks und Braunkohlenbriketts in Sendungen von mindestens 10 t in denjenigen Verkehren geltenden Ausnahmetarife, die auf dem Titelblatt des gemeinsamen Heftes II A der Staatsbahngütertarife bezeichnet sind, werden vom 20. Januar d. J. ab auf den Versand nach sämtlichen Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen und der Militär-Eisenbahn ausgedehnt. Die Fracht wird für die neu hinzutretenden Empfangsstationen nach den in den Gütertarifen angegebenen Entfernungen zu den Sätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) berechnet. Daneben wird die auf den Versandstationen zu erfahrende Anschlußfracht für das Abholen der Wagen von den Anschlußgleisen erhoben.

Für die von den oberschlesischen und niederschlesischen Grubenstationen zu berechnende Fracht tritt den Entfernungen der Anschlußstationen die in den Kohlentarifen enthaltene Zuschlagsentfernung hinzu. Außerdem wird die übliche Verschiebegebühr berechnet.

Berlin, den 19. Januar 1905. (198)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Februar d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 A und B (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft:

Nach \ Von	Böhm. Kubitzen-Vollmau K. K. St. B. A	B
	Pfennige für 100 kg	
Bettenhausen K. E. D. C. .	170	169
Cassel (Ober- und Unterstadt) K. E. D. C. . . .	168	167
Cassel (Rangierbhf.) K.E.D.C.	168	167
Eisenach K. E. D. E. . . .	138	137
Erfurt K. E. D. E.	131	129
Gotha (Hauptbhf.) K. E. D. E.	136	135
Gotha Ost K. E. D. E. . . .	137	136
Mühlhausen (Thür.) K.E.D.E.	148	146
Niederzwehren K. E. D. C.	168	167
Nordhausen K. E. D. C. . .	155	153
Pößneck (ob. Bhf.) K. E. D. E.	114	112
Pößneck (unt. Bhf.) K.E.D.E.	113	111
Rudolstadt (Thür.) K. E. D. E.	117	116
Weimar preuß. St.B.K.E.D.E.	125	123
Wilhelmshöhe K. E. D. C. .	167	166

Breslau, den 19. Januar 1905. (199)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Gruppenwechseltarif II/IV.
Am 1. Februar d. J. tritt zum Tarif vom 1. Mai 1904 der Nachtrag 3 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Dernbach, Hirschfeld und Wiesbaden West, geänderte Entfernungen für die Stationen Meiningen preußische Staatsbahn, Lichtenfels, Stockheim i. Oberfr., Probstzella und Marxgrün, Frachtsätze für die in die Ausnahmetarife 9 und S 5 neu einbezogenen Stationen Amern und Obercassel b. Düsseldorf sowie für eine Anzahl Stationen geänderte, größtenteils ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 9.
Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, erlangen diese erst vom 15. März d. J. ab Wirksamkeit.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.
Cöln, den 15. Januar 1905. (200)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn - Gruppentarif III und Wechseltarife mit dieser Gruppe.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden im Bereiche der obengenannten Staatsbahn - Gütertarife für den Übergangsverkehr mit der Göttinger Kleinbahn Göttingen - Rittmarshausen (Gartetalbahn) die Frachtsätze der Staatsbahnstation Göttingen für Güter der ordentlichen Tarifklassen, der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten allgemeinen Ausnahmetarife 1—5 sowie des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erscheinenden Ausnahmetarife für Kohlen usw. in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.
Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Cassel, den 17. Januar 1905. (201)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tierverkehr.
Am 1. Februar 1905 tritt ein „Staats- und Privatbahn-Tiertarif" in Kraft, durch den u. a. der preußisch-hessische Staatsbahn - Tiertarif, der Privatbahn - Staatsbahn-Tiertarif und der Binnen-Tiertarif der oldenburgischen Staatsbahnen, sämtlich vom 1. April 1898, aufgehoben werden. Der neue Tarif enthält neben Ermäßigungen vereinzelt auch geringe Erhöhungen; diese gelten erst vom 1. April 1905 ab. Näheres bei dem Auskunftsbureau hier Alexanderplatz.
Berlin, 18. Januar 1905. (202)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Die in den Übersichten der belgischen Teilfrachten in den Heften 1, 2 und 3 des belgisch-südwestdeutschen Tiertarifs vom 1. April 1904 (für den Verkehr mit der Reichsbahn, Pfalz und Baden) bei der Station Brüssel (Midi) angegebenen Schnittsätze für Groß- und Kleinvieh in Wagenladungen sind infolge der Änderung der Abfertigungsbefugnisse dieser Station außer Geltung getreten.
Straßburg, den 16. Januar 1905. (203)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Der Anschluß Kinkempois (Renory) Aciéries et tréfileries d'Angleur wird mit sofortiger Geltung in den im Nachtrag VI zum Heft 3b des belgisch-südwestdeutschen Tarifs enthaltenen Ausnahmetarif Nr. 14 für eisenhaltige Schlacken aufgenommen. Für diesen Anschluß gelten die um 3 Centimes ermäßigten Sätze der Station Jupille (bei Kruchten beträgt der Unterschied 6 Centimes).
Straßburg, den 13. Januar 1905. (204)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Verbands-Güter- und Tierverkehr (Reichsbahn - St. Johann-Saarbrücken).
Mit Geltung vom 25. Januar 1905 werden die Stationen Bassenheim, Kerben, Metternich, Ochtendung, Polch und Rübenach der Linie Mayen - Coblenz (Direktionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) in den direkten Güter- und Tierverkehr Reichsbahn-St. Johann-Saarbrücken einbezogen.
Nähere Auskunft über die Frachtberechnung erteilen die Abfertigungsstellen.
Straßburg, den 17. Januar 1905. (205)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

In den sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr, Tarifhefte 1 und 4, wird mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 an die Station Brombach der badischen Staatseisenbahnen für den Eilstückgutverkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen der Station Basel zuzüglich 7 km zugrunde gelegt. Vom gleichen Tage an werden die Stationen Lucka i/S.-A., Obergrüna und Schlettau der sächsischen Staatseisenbahnen als Empfangsstationen in den im Tarifheft 3 enthaltenen Ausnahmetarif 8 für Gießerei-Roheisen unter Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) einbezogen.
Dresden, den 20. Januar 1905. (206)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 ab werden die Station Dessau des Direktionsbezirks Halle in den Ausnahmetarif Nr. 4 (für Maschinen etc.) und die Station Thorn Uferbahn des Direktionsbezirks Bromberg in die Ausnahmetarife Nr. 6 A (für Getreide etc.) und Nr. 6 C (für Kleie und Ölkuchen) einbezogen. Ferner erfahren von diesem Zeitpunkt ab die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 42 für Baumwollwaren und Garne englischer Herkunft von den Stationen Altona, Hamburg, Harburg und Stettin zum Teil weitere Ermäßigungen. Schließlich kommt am 1. Februar d. J. noch ein Ausnahmetarif für Geschütze, auch zerlegte, von Essen nach Bukarest zur Einführung.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstellen.
Breslau, den 19. Januar 1905. (207)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Königlich preußische Staatseisenbahnen. Königlich preußische Militäreisenbahn.
Gütertarif Teil II, Tarifheft II F.
Verkehr zwischen dem östlichen und dem mittleren Gebiet.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 wird zum Tarifheft II F (Gruppe I/II) ein Nachtrag 5 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und der bisher erschienenen Nachträge Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Anjela, Broddener Mühle, Deutsch-Brodden, Heinersdorf a. T., Klein-Wlostowo, Meffersdorf, Mewe, Poln.-Würbitz und Reinstedt, Neueinbeziehung von Stationen in einzelne Ausnahmetarife sowie Aufnahmen von Kleinbahnen in den Übergangstarif. Der Nachtrag kann durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz in Berlin zum Preise von 10 ₰ für das Stück käuflich bezogen werden. (208)
Berlin, den 20. Januar 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppenwechseltarif II/III. Thüringisch - hessisch - bayerischer Verbandsgütertarif.
Am 1. Februar 1905 erscheint zum Gruppenwechseltarif II/III vom 1. Mai 1904 der Nachtrag 2. Er enthält außer Entfernungsänderungen Entfernungen für neu aufgenommene Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Frankfurt, Halle, Hannover, Magdeburg und Münster sowie der oldenburgischen Staatsbahn, Einbeziehung neuer Stationen in die Ausnahmetarife, einen neuen Ausnahmetarif 5 n für Pflastersteine nach dem Nordsee- und Ostseeküstengebiet, sowie den Übergangstarif mit Kleinbahnen.
Für Lichtenfels, Ritschenhausen und Stockheim in Oberfranken treten im thüringisch-hessisch-bayerischen Verband mit verschiedenen Stationen der Tarifgruppe III geringe Entfernungsänderungen ein.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. März 1905 ab gültig.
Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 30 ₰ für das Stück zu haben.
Essen, den 20 Januar 1905. (209)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Rheinhausen-Friemersheim des Direktionsbezirks Cöln und Mülhausen Nord der Eisenbahnen in Elsaß - Lothringen in den Verband aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 21. Januar 1905. (210)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-vorarlberger Eisenbahnverband.
Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum etc.
Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, werden nachstehende Frachtsätze berechnet:
Abteilung A für die Beförderung von
Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl), Schmierölen (mineralischen), Petroleumrückständen, Mineralteer, Petroleumteer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks.
Abteilung B für die Beförderung von
I. Petroleum, raffiniert, Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gasteeröl), Schmierölen (mineralischen), Petroleumrückständen, Mineralteer, Petroleumteer, auch in festem Zu-

stande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks, sowie überhaupt von Mineralölen, schweren (aus Petroleum gewonnenen Schwerölen), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2,6 haben;

II. Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl).

Von	Abteilung A			Abteilung B I			Abteilung B II		
	bei Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen								
	nach								
	Bludenz	Bregenz u. Lochau	Feldkirch	Buchs	Lindau bezw. Bregenz trans.*)	St. Margrethen	Buchs	Lindau bezw Bregenz trans.*)	St. Margrethen
	Heller für 100 kg								
1. Station der K. F. N. B. Trzebinia	320	335	328	220	222	224			
2. Stationen der k. k. St. B.									
Borysław	439	454	447	294	296	298			
Drohobycz	437	452	445	292	296	296			
Głeboka	425	440	433	292	296	296			
Gorlice	398	413	406	256	258	258			
Grybów	393	408	401	250	254	254			
Iwonicz	409	424	417	264	266	268			
Jaslo	402	417	410	258	262	262			
Jedlicze	406	421	414	262	264	264			
Krechowice	453	468	461	306	308	310			
Krosno	409	424	417	262	264	266			
Lemberg, Lemberg-Podzamcze	435	450	443	292	296	296	Die nebenstehenden Frachtsätze der Abteilung B I, erhöht um 10 %.		
Marcinkowice	398	413	406	242	246	248			
Nadwórna	471	486	479	322	326	326			
Neu-Sandec	400	415	408	244	248	248			
Olszanica	421	436	429	272	276	278			
Peczenizyn-Szczepanowski	489	504	497	354	356	356			
Posada-Chyrowska	421	436	429	280	284	284			
Przemysl	415	430	423	286	288	290			
Rymanów	411	426	419	264	268	268			
Sambor	429	444	437	286	288	288			
Skawina	—	—	—	232	234	234			
Skolyszyn	400	415	408	256	260	260			
Stanislau	—	—	—	316	320	320			
Stróze	391	406	399	250	254	254			
Ustrzyki	425	440	433	276	280	280			
Wola-Luzanska	393	408	401	252	256	256			
Zagórz	417	432	425	270	272	274			
Zagórzány	398	413	406	254	256	258			

Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen.

Die Frachtsätze der Abteilung B sind nur auf Sendungen anwendbar, welche zum Export bestimmt sind und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes befördert werden. Im übrigen sind für die Berechnung der Frachtsätze dieser Abteilung die Bestimmungen des allgemeinen Tarifteiles I, Abteilung B, Abschnitt A, Punkt IV über die Anwendung der Exporttarife maßgebend.

*) Die für Lindau gültigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete zur Anwendung.

Wien, am 9. Januar 1905. T. A. B. Zl. 402 ex 1905. (211)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

150 Wagenladungen aus Sägewerken stammendes Abfallholz in Bündeln,

150 Wagenladungen aus Scheit- und Rollenholz hergerichtetes Bündelholz,

300 Wagenladungen Reisigwellen

lieferbar an die Filialmagazine Lauda, Heidelberg, Mannheim, Karlsruhe, Offenburg, Freiburg, Basel, Konstanz und Villingen.

Angebote sind schriftlich verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 1. Februar 1905“

versehen spätestens

Mittwoch, den 1. Februar 1905, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 20. Januar 1905. (212)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von A: Eisendraht, Stahldraht, Splinten, Drahtstiften, Kammzwecken, Haspen- und Schloßnägeln, Ketten, Stahlblech, Weißblech, Nieten, Holzschrauben, Unterlagsscheiben und Bolzen, B: Schrauben und Muttern für Lokomotiven und Wagen für die Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen für 1905. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen am 11. Februar 1905, vormittags 10 und 11 Uhr, portofrei an uns einzureichen. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder für 1,50 ℳ zu A. und 2,50 ℳ zu B. — nur Postanweisung — von uns bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 11. März 1905.

Kattowitz, im Januar 1905. (213)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 611 000 kg rohem Rüböl in 7 Losen, 777 000 kg gereinigtem Rüböl in 7 Losen, 347 000 kg Putzöl in 6 Losen und 86 200 kg Rindstalg in 7 Losen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 10. Februar 1905, vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben von Rindstalg bis spätestens zum 7. Februar 1905 an dasselbe einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. März 1905.

Berlin, den 19. Januar 1905. (214)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 6 ausgemusterten Lokomotiven, 5 Personen- und 5 Güterwagen am 16. Februar d. J., nachm. 4 Uhr. Besichtigung bei den Werkstätten Frankfurt a/O., Guben, Glogau.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Lokomotiven“ oder „Wagen“ bis zur angegebenen Zeit postfrei an uns einzusenden. Verkaufsbedingungen und Angebotbogen können gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ in bar für jedes Angebot von unserem Rechnungsbureau hierselbst — Luisenstr. 10 — bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 4. März 1905.

Posen, im Januar 1905. (215)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 8. | 28. Januar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 3 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Bedeutung des § 616 B. G.-B. für den Dienstvertrag.

Die Dienstverträge der badischen Eisenbahnverwaltung, ebenso aber auch diejenigen anderer Verwaltungen, enthalten den Grundsatz, daß der Lohn (Taglohn oder Stücklohn) nur für diejenige Zeit gewährt wird, in welcher der Arbeiter dienstlich tätig gewesen ist. Ein Rechtsanspruch auf Fortzahlung des Lohnes, wie ihn § 616 B. G.-B. für die Fälle unverschuldeter, in der Person des Dienstverpflichteten begründeter Dienstverhinderung gewährt, wird damit ausgeschlossen und die Gewährung des vollen Lohnes in solchen Fällen der Verwaltung überlassen.

Diese allgemein übliche Vertragsbestimmung ist in der II. badischen Kammer in der letzten Sitzungsperiode von zwei Rednern — Rechtsanwälten — in ihrer rechtlichen Zulässigkeit bemängelt worden, indem der eine den Geist des Bürgerlichen Gesetzbuchs wider sie aufrief, der andere aber unter Berufung auf ein allerdings nicht näher bezeichnetes Urteil des Landgerichts I in Berlin sie als einen Verstoß gegen die guten Sitten und darum als nichtig kennzeichnete. Die Frage ist wegen ihrer großen wirtschaftlichen Bedeutung für das Personal und die großen Arbeitgeber nicht nur eine Doktorfrage und wird darum auch in ihrer rechtlichen Seite weitergehendes Interesse finden.

§ 616 B. G.-B. bestimmt, daß der Dienstverpflichtete seines Anspruchs auf die Vergütung nicht dadurch verlustig wird, daß er für eine verhältnismäßig kurze Zeit durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert wird. Als Beispiele werden erwähnt: Todesfall in der Familie, Krankheit, militärische Übungen u. a. Beträge, die er aus einer auf Grund gesetzlicher Bestimmung bestehenden Kranken- oder Unfallversicherung erhält, muß er sich anrechnen lassen.

Dieser § 616 gehört zu den Gesetzesbestimmungen, die von der strengen Rechtslogik nicht gefordert werden, sondern dem sozialen Zug der Zeit entsprechend vom Gesetzgeber in das Recht eingeführt wurden aus billiger Rücksicht auf den wirtschaftlich Schwächeren. Die aus diesem gesetzgeberischen Grunde hervorgegangenen Vorschriften sind aber nicht ohne weiteres schon ihrer sozialen Tendenz wegen zwingendes Recht. Dies ist eine unbestrittene Auslegungsregel des Bürgerlichen Gesetzbuchs. Ebensowenig aber zählt dieses die sozialen Vorschriften in ihrer Gesamtheit zu denjenigen, deren Nichtachtung unsittlich ist. Darunter gehören nur einzelne. Anderseits ist allerdings auch nicht erforderlich, daß der zwingende Charakter einer Norm ausdrücklich hervorgehoben wird; dieser kann sich auch aus inneren Gründen ergeben.

Bei § 616 B. G.-B. fehlt es an einer besonderen Hervorhebung des zwingenden Charakters; dieser ist aber auch aus anderen Gründen nicht zu erweisen.

Die zwei auf ihn folgenden §§ 617 und 618 enthalten ebenfalls Bestimmungen mit dem sozialen Beweggrund des Schutzes des Schwächeren. Diese beiden letzteren Paragraphen sind sodann in § 619 B. G.-B. ausdrücklich als unabänderlich bezeichnet; es wäre, wenn der Gesetzgeber auch den § 616 mit zwingender Gewalt hätte ausstatten wollen, ein grober gesetzestechnischer Verstoß, wenn seine Erwähnung in § 619 unterblieb; bei der nahen räumlichen Aufeinanderfolge und dem nahen materiellen Zusammenhange ist aber ein Versehen des Gesetzgebers ausgeschlossen. Aus der Nichterwähnung des § 616 in § 619 B. G.-B. muß gefolgert werden, daß § 616 B. G.-B. nicht zwingender Natur sein soll.

Mit dieser Begründung urteilen ebenso: Dernburg, Lehrbuch I; ähnlich: Endemann, Lehrbuch; ohne nähere Begründung ebenso: Plank, Komm. zu § 616, Neumann, Komm. zu § 616, Cosack, Lehrbuch I, Heinsheimer, Lehrbuch I. Die Fassung des Paragraphen selbst gibt keinen Anhaltspunkt, jedenfalls aber ermangelt er der sonst bei zwingenden Normen meist angewendeten bestimmten Ausdrucksweise.

Diesen Gründen aber kann noch hinzugefügt werden, daß § 616 sich von den zwingenden §§ 617 und 618 B. G.-B. auch innerlich unterscheidet.

§ 617 lautet in seinen hier in Betracht kommenden Teilen: Ist bei einem dauernden Dienstverhältnisse, welches die Erwerbstätigkeit des Verpflichteten vollständig oder hauptsächlich in Anspruch nimmt, der Verpflichtete in die häusliche Gemeinschaft aufgenommen, so hat der Dienstberechtigte im Falle der Erkrankung die erforderliche Verpflegung und ärztliche Behandlung bis zur Dauer von 6 Wochen, jedoch nicht über die Dauer des Dienstverhältnisses hinaus, zu gewähren, wenn nicht die Erkrankung vom Verpflichteten vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt ist. Wird das Dienstverhältnis wegen der Erkrankung gekündigt, so bleibt die hierdurch herbeigeführte Beendigung des Dienstverhältnisses außer Betracht.

Der § 618 verpflichtet den Dienstberechtigten, Räume, Vorrichtungen und Gerätschaften, die er zu stellen hat, in solchem Zustand zu haben, und wenn er eine Arbeit zu leiten hat, sie so zu leiten, daß der Verpflichtete gegen Gefahr für Leben und Gesundheit so weit als möglich geschützt wird. Bei Aufnahme des Verpflichteten in die häusliche Gemeinschaft erstreckt sich diese Fürsorgepflicht auf die Wohnräume, die Arbeitseinteilung unter besonderer Berücksichtigung auch der Sittlichkeit und Religion. Abs. 3 des Paragraphen endlich stellt eine Verfehlung gegen die der Gesundheit und das Leben betreffenden Vorschriften in ihren Folgen einer unerlaubten Handlung gleich. Diese Inhaltsangabe zeigt, daß die §§ 617 und 618 sich nicht allein auf den sozialen Gesichtspunkt der Unterstützung des wirtschaftlich Schwächeren gründen, sondern daß die Gebote der Sittlichkeit den gesetzgeberischen Willen leiteten. §§ 617 und 618 Abs. 2 entspringen dem Treueverhältnis, das bei einem auf die Dauer berechneten Dienstverhältnis oder bei Aufnahme in die häusliche Gemeinschaft zwischen Arbeitgeber und Arbeiter als bestehend angenommen wird. § 618 Abs. 1 ist gleichfalls der Ausfluß einer Treuepflicht. Und wenn man noch zweifeln könnte an dieser Auslegung, so müßte die Einführung des Gesichtspunkts der unerlaubten Handlung in Abs. 3 die Zweifel beseitigen. § 616 aber hat von alledem nichts. Bei diesem inneren Unterschied der Bestimmungen ist auch eine Analogie für § 616 ausgeschlossen und es wird der von Dernburg gezogene Schluß verstärkt; denn hielt der Gesetzgeber eine besondere Bestimmung für den zwingenden Charakter der Norm für notwendig, die neben der sozialen eine sittliche Forderung aufstellt, wieviel mehr hätte er Anlaß zu einer ausdrücklichen Hervorhebung gehabt, wenn er der nur sozialen Tendenz des § 616 hätte zwingende Kraft beilegen wollen. Eine weitere Stütze findet diese Auffassung aber auch in einer vergleichenden Heranziehung des § 63 H.-G.-B. (früher Art. 60). Die Motive zum Bürgerlichen Gesetzbuch ergeben, daß § 616 B. G.-B. seine Entstehung neben der Doktrin des gemeinen Rechts (in der die dispositive Natur übrigens nicht bestritten war) den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches verdankt, das auch schon die Gewerbeordnung in § 133 c Abs. 2 beeinflußt hatte. Diese Bestimmung des Handelsrechts läßt gar keine Zweifel darüber, daß es sich um nachgiebiges Recht handelt. § 63 lautet: „Wird der Handlungsgehilfe durch unverschuldetes Unglück an der Leistung der Dienste verhindert, so behält er seinen Anspruch auf Gehalt und Unterhalt, jedoch nicht über die Dauer von 6 Wochen hinaus.“ (Abs. 1.)

„Der Handlungsgehilfe ist nicht verpflichtet, sich den Betrag anrechnen zu lassen, der ihm für die Zeit der Verhinderung aus einer Kranken- oder Unfallversicherung zukommt. Eine Vereinbarung, welche dieser Vorschrift zuwiderläuft, ist nichtig.“ (Abs. 2.)

Diese Fassung ergibt ganz klar, daß nur der zweite, nicht der erste Absatz, welch letzterer mit § 616 im wesentlichen gleichen Inhalt hat, zwingendes Recht enthält. Zudem steht aus den Kommissionsverhandlungen fest, daß ein Antrag, auch den ersten Absatz für zwingendes Recht zu erklären, ausdrücklich abgelehnt wurde. Diese Ansicht wird daher auch allgemein vertreten, insbesondere von Staub, Düringer-Hachenburg und Cosack. Daß der Gesetzgeber des Bürgerlichen Gesetzbuches die Rechte der übrigen Dienstverpflichteten gegenüber dem Handlungsgehilfen nicht erweitern wollte, ergibt sich daraus, daß der zwingende Abs. 2 des § 63 H.-G.-B., der die Anrechnung der Kassenbezüge im Krankheitsfall dem Prinzipal verbietet, im § 616 B. G.-B. in das gerade Gegenteil umgewandelt ist.

Die Sammlungen von obergerichtlichen Entscheidungen enthalten noch keinen Spruch über diese Frage.

Es unterliegt aber keinem Zweifel, daß die eingangs aufgeführten Bestimmungen des Arbeitsvertrags, welche die Anwendbarkeit des § 616 B. G.-B. ausschließen, rechtlich durchaus unanfechtbar sind und dem Geist des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht widersprechen.

Das Interesse an dieser Lösung der Frage ist keineswegs ein fiskalisches. Gerade wenn große Verwaltungen im Sinne des § 616 B. G.-B. handeln wollten, ist er als zwingende Norm ein Hindernis. Er ist so weit und unsicher gefaßt, er gibt nur einen Gedanken, nicht seine praktische Durchführung; er hat darum in absehbarer Zeit keine Aussicht, eine zuverlässige Festlegung seiner Tragweite durch den Gerichtsgebrauch zu erhalten. Da zudem die Streitwerte regelmäßig so klein sind, daß selten ein Rechtsstreit an das Oberlandesgericht, geschweige denn an das Reichsgericht kommen kann, so ist auch die Aussicht auf eine einheitliche Auslegung sehr gering. Das bestätigt ein Blick in die verschiedenartigen Darlegungen der Kommentare und Lehrbücher. Eine große Verwaltung aber muß solche sozialen Fragen nach Grundsätzen behandeln können, die unabhängig sind von den Schwankungen der rechtlichen Auffassungen. Der Weg hierzu ist im gegebenen Fall Ausschließung des § 616 B. G.-B. von der Anwendbarkeit im Arbeitsvertrag und autonome Festsetzung der Fälle nach Art und Zeit, in denen trotz Nichtleistung des Dienstes eine Vergütung gewährt wird.*)

Karlsruhe. Janzer, Regierungsassessor.

*) Anm. d. Schriftl. Wir können diesen Weg nur dann für gangbar halten, wenn die Verwaltungsbestimmungen dem Dienstverpflichteten unbedingt noch günstiger sind als § 616 B. G.-B.

Die Sicherheit im Verladedienst.

Diese von mir aufgeworfene Frage wird durch einen in Nr. 2 d. Ztg. veröffentlichten Aufsatz „Über Stückgutbeförderung“ behandelt, den ich wegen der Wichtigkeit der Sache nicht unerwidert lassen kann. Meine Ausführungen in Nr. 100 und 101 v. J. gründen sich auf an berufener Stelle bewiesene Tatsachen. Die Statistik bot nicht die Veranlassung, die aufgetretenen Übelstände öffentlich zu besprechen, sondern bildete nur ein Mittel zur Nachforschung, zum Nachweis.

Die amtlichen Anzeiger überzähliger Güter für die ganzen Jahre 1901—1904 haben folgendes Ergebnis:

1901: rund 14 800 Fälle 1903: rund 14 000 Fälle
1902: „ 12 900 „ 1904: „ 23 000 „

darunter	1902	1904
September	769	1761
Oktober	1015	2668
November	1712	3613

Diese Zahlen sprechen für den Fachmann deutlich und geben ein ganz anderes Verhältnis, als die Darstellung in Nr. 2 d. Ztg. Die Abnahme 1902 gegen 1901 kann einmal darauf zurückzuführen sein, daß in früheren Jahren mehr, nicht weniger gemeldet wurde, wie der Herr Verfasser in Nr. 2 wohl irrtümlich, aber gerade zu gunsten meiner Beweisführung behauptet. (Die neuen Bestimmungen über das Meldeverfahren bestehen **schon seit 1. März 1902 und schreiben eine fünftägige Frist vor**

während früher nur 3 Tage gewährt waren.) Zweitens wird die Abnahme mit der inzwischen eingetretenen guten Beförderung, den weniger gewordenen Umladungen zusammenhängen. Die auffällige Zunahme 1904 statt einer zu erwartenden weiteren Abnahme findet lediglich durch das gleichzeitig mehr und mehr eingeführte neue Ladesystem Begründung. Die Beweisführung, daß dies nicht der Fall sei, daß die Ladefehler dem Akkordlohnsystem, der ins Stocken geratenen Schiffahrt im letzten Herbst und der Nachlässigkeit eines großen Personals in früheren Jahren durch unterlassene Meldungen zur Last fielen, ist kurz zu widerlegen: Das Akkordlohnsystem ist nicht neu, sondern besteht schon jahrelang gerade bei solchen Abfertigungsstellen, denen jetzt die meisten Fehler nachzuweisen sind. Die Schiffahrt, bei der es sich nicht um einzelnes Stückgut, sondern um Wagenladungen handelt, kommt überhaupt nicht in Betracht, ebensowenig haben vermeintlich unterlassene Bodenrevisionen mit den jetzt aufgetretenen Ladefehlern einen Zusammenhang.

Jedes neue Abfertigungsverfahren hat sich meines Erachtens eine Besprechung über Vorteile und Nachteile sowie Vorschläge zur Beseitigung der letzteren nach der bisherigen Praxis gefallen zu lassen. Die Beseitigung der Frachtkarte, die im inneren Verkehr der Reichseisenbahnen schon seit 30 Jahren abgeschafft ist, wird als Verbesserung für den Verbandsverkehr voll anerkannt. Die Mittel, einen Ersatz zu schaffen, können verschieden sein, denn die Karte diente nicht nur als Rechnungsunterlage, sie war auch für den Ladedienst wichtig. Deshalb dürften auch die Erfahrungen, welche eine große Verwaltung, wie die der Reichseisenbahnen, seit 30 Jahren mit der Ladeliste gemacht hat, nicht ohne weiteres mit der Erwiderung abzutun sein, daß die Ladeliste längst als unzweckmäßig und teuer nach allen bisherigen Erfahrungen zu verwerfen sei; auch die Redewendung, ich versteige mich zu sonderbarer Ansicht, ist sachlich nicht gerechtfertigt. Die entgegengehaltenen Gründe der Unzweckmäßigkeit der Ladeliste beim Verladen selbst zeigen, daß dem Herrn Verfasser ihre praktische Verwendung nicht genügend bekannt ist und meine Ausführungen vielleicht zu einem Mißverständnis bei ihm geführt haben. Es handelt sich bei der Liste, der auch irgend eine andere treffende Bezeichnung gegeben werden kann, um ein vollständiges Ladesystem.

Für die beiden getrennten Dienstzweige der Güterabfertigungsstellen: den inneren (Rechnungs-) und den äußeren (Lade-) Dienst, gibt der Frachtbrief die Unterlagen, aus welchen — nur in anderer Form — Abschriften hergestellt werden müssen. Daher liegt es nahe, diese Abschrift in zwei Teile zu zerlegen und den für den Ladedienst bestimmten nicht zwecklos im Rechnungsbureau zu verwenden, wie es jetzt angeordnet ist. Meine Änderungsanträge sind auch nicht einschneidend, es brauchen im Rechnungsbureau nur die überflüssigen Spalten unausgefüllt zu bleiben, wie es die Verwaltung der Reichseisenbahnen für ihren Verkehr sofort angeordnet hat, damit an Schreibwerk gespart wird. Der mir gemachte gegenteilige Vorwurf ist unzutreffend. Der Frachtbrief, welcher der Eisenbahnverwaltung nicht gehört, ist für die nach § 71 der V.-O. zu führenden vielen und beständig schwebenden Untersuchungen keineswegs immer und nicht leicht, jedenfalls nur mit Zeitverlust zu beschaffen. Einen Ersatz für die Liste kann die Versandrechnung und die Akkordlohnrechnung unmöglich bilden. Die Versandrechnung arbeitet nach Stationen und Leitungswegen, der Ladedienst faßt die Güter nach Wagen zusammen. Ob nun in einzelnen Fällen es trotzdem zweckmäßiger ist, nach Frachtbriefen statt nach Listen zu laden, kann den einzelnen örtlichen Verhältnissen angepaßt werden, nur ist die Liste als Wageninhaltsverzeichnis trotzdem nicht zu entbehren. Werden die Güter unmittelbar nach der Verwiegung nach dem Wagen gekarrt, so werden hier Verladung des Wagens, Abfertigung der Frachtbriefe und Herstellung der Liste nahezu gleichzeitig beendet; letztere erhält in solchen Fällen ihre Einträge vor der Abfertigung des Frachtbriefes. Am Schluß ist nur noch eine Vergleichung der Frachtbriefe mit der Liste nötig, um die Versandnummern einzutragen und die Richtigkeit der Verladung zu bescheinigen. Daß die Ladeliste alle erwünschten Auskünfte liefert, darin liegt der große moralische Wert des von mir verteidigten, hier bewährten Ladesystems. Wäre es unzweckmäßig und könnte die Liste ohne Schädigung des Dienstes verworfen worden, so würde bei der Reichseisenbahn längst eine Änderung eingetreten sein. Auch bei den großen französischen Eisenbahnverwaltungen sind die Wagenladungsverzeichnisse eingeführt; kein Fuhrwerk des Rollfuhrunternehmers kann einen Ladeschein oder ein Ladebuch entbehren. Für eine Güterabfertigungsstelle will es mir einigermaßen bedenklich vorkommen, wenn sie heute einen Wagen mit Stückgut, das noch dazu von vielen Stationen gesammelt ist, auf eine größere Entfernung abgehen läßt, und morgen den Inhalt dieses Wagens nicht mehr zu bezeichnen vermag, nicht einmal einen vollständigen Beweis der richtigen Absendung des bei ihr selbst aufgelieferten Gutes führen kann. Sie kann nur auf Grund der Versandrechnung bestätigen, daß das Gut angenommen, rechnerisch abgefertigt wurde, und aus dem Nichtmehrvorhandensein desselben und des zugehörigen Frachtbriefes die Vermutung aussprechen, daß es in dem oder jenem Wagen mit dem oder jenem Zuge abgegangen sein wird. Über umgeladenes Gut kann sie ohne den Frachtbrief überhaupt keine Auskunft geben. In einem solchen Ladesystem, dem die Grundlage fehlt, erblicke ich die Unsicherheit, welche die jetzt aufgetretenen vielen Unregelmäßigkeiten hervorgebracht hat.

Auf Kosten der Sicherheit der Verladung aber Ersparnisse zu versuchen, halte ich für sehr bedenklich, besonders da die behaupteten Ersparnisse durch Wegfall der Ladeliste gar nicht vorhanden sind, sondern, wie ich gezeigt zu haben glaube, auf irrtümlichen Annahmen beruhen. Der schlagendste Beweis ist doch wohl der, daß die Durchschnittsleistung eines Mitgliedes der mit Ladelisten arbeitenden Akkordgesellschaft größer ist, als bei anderen Akkordgesellschaften, die ohne Ladeliste fertig zu werden versuchen. Es ergibt sich schon aus der einfachen Erwägung, die nach dem neuen System vorgesehene Frachtbriefabschrift lediglich in zwei verschiedenen Teilen herzustellen statt in einem Teile, daß die Mehrkosten für eine geteilte Abschrift nicht nennenswert sein können.

Sodann aber wird die aus vier Mann bestehende Arbeiterkolonne sofort in ihrer Leistungsfähigkeit gestärkt, wenn der Vorarbeiter von einem sehr umständlichen Rechnungswesen entbunden wird. Ich bezweifle nicht, daß für die Berliner Bahnhöfe 130 Arbeiter (Listenschreiber) nötig sein würden, aber ich bezweifle aus dem angegebenen Grunde, daß die Kopfzahl der Akkordgesellschaften um die gleiche Zahl vergrößert werden müßte, indem die Entlastung der vielen Vorarbeiter nicht veranschlagt ist; auch sind die Kosten mit 155 000 *M.* für eine sehr einfache Schreibarbeit recht hoch angenommen. Diese würden sich auch sofort nahezu um die Hälfte vermindern, wenn die Ladelisten nur von der Versandstation angefertigt, der Empfangsstation fertig geliefert werden. Daß bei großen Abfertigungsstellen wie in Berlin eine wesentliche Ersparnis an Abfertigungsbeamten dadurch erzielt werden müßte, daß in den Versand- usw. Rechnungen statt etwa 12 Spalten nur die Hälfte mit Angaben aus dem Frachtbrief gefüllt werden, muß doch wohl als sicher anzunehmen sein. Auch die Zahl der Ladelister würde vielleicht verringert werden können. Das in Aussicht gestellte erfolgreiche Mittel, die Verladung in ausreichendem Maße durch außerhalb der Akkordgesellschaft stehende Personen überwachen zu lassen, wird erst recht sehr viel Mehrkosten erfordern. Diese verantwortlichen Aufsichtspersonen würden jedenfalls zu ihrer eigenen Deckung mit Rücksicht auf die häufig von ihnen zu fordernde Auskunft ganz von selbst dazu kommen, sich für die einzelnen Wagen, deren Verladung sie beaufsichtigen, Inhaltsverzeichnisse herzustellen. Wo soll nun die Ersparnis von Kosten herkommen? Irgend eine stichhaltige Widerlegung meiner Ausführungen habe ich in dem Aufsatz in Nr. 2 „Über die Beförderung von Stückgut", um die es sich handelt, nicht gefunden.

Ich kann mich daher, einem Wunsche der Schriftleitung entsprechend, auf die vorstehenden kurzen Darlegungen beschränken und nur nochmals auf meinen Aufsatz in Nr. 100 und 101 Jahrg. 1904 verweisen. Ich behaupte keineswegs, daß das bei den Reichseisenbahnen eingeführte Ladesystem das allein richtige sei, sondern ich werde den Zweck meiner Anregung als erfüllt ansehen, wenn durch Annahme eines besseren Vorschlages die hervorgetretenen Schäden beseitigt werden, welche nicht in Abrede gestellt werden können.

Mülhausen i/E. Schmidt, Verkehrs-Inspektor.

Schlußwort der Schriftleitung.

Wir haben den Herrn Verfasser des in Nr. 2 d. Ztg. angegriffenen Aufsatzes natürlich nochmals zum Wort verstattet, glauben aber, daß die streitige Frage auf dem Wege von Rede und Gegenrede schwerlich zum Austrage kommen wird. Wenn ein einheitliches Verfahren für große Bezirke durchgeführt werden soll, so können nicht alle Anschauungen über das im einzelnen Zweckmäßige geschont, es muß manche im kleineren Kreise eingebürgerte und bewährte Einrichtung der Einheitlichkeit geopfert werden.

Einige Mitteilungen über die Wasserversorgung der Sibirischen Eisenbahn.

Über die Wasserversorgung der Sibirischen Eisenbahn haben kürzlich russische Zeitschriften folgende bemerkenswerte Angaben veröffentlicht:

Die Versorgung der Stationen der großen Sibirischen Überlandbahn mit Wasser, sei es als Nutzwasser für den Hausgebrauch oder als Speisewasser für Lokomotiven und Werkstätten, hat den Erbauern viel Schwierigkeiten bereitet und ist auch bis heute nicht überall in befriedigender Weise durchgeführt worden. Besonders ungünstig liegen in dieser Richtung die örtlichen Verhältnisse auf dem westlichen Teil der eigentlichen Sibirischen Bahn, der sich von Tscheljäbinsk bis zum Ob auf etwa 1332 Werst oder 1420 km Länge erstreckt, und auf der Transbaikalischen Linie. Auf der westlichen Strecke überschreitet die Bahn nur acht größere Flüsse (Mias, Kamenka, Tobol, Ischim, Irtisch, Tschulim, Om und Ob), deren Wasser für Bahnzwecke benutzt wird. An anderen Stellen wird die Wasserentnahme aus Seen, Teichen, aus gewöhnlichen oder Tiefbrunnen bewerkstelligt. Die in der Umgebung der Bahn befindlichen Seen sind meistenteils Bittersalzseen, das Wasser der Süßwasserseen ist sehr hart und selten einwandfrei. Die größte Tiefe dieser Binnengewässer beträgt 3,2 bis 3,5 m ($1^1/_2$ bis $1^3/_4$ Faden), die Ufer sind seicht und sehr unregelmäßig, im Sommer findet eine merkbare Wasserabnahme durch Verdunstung statt. Fast alle Binnenseen Südwestsibiriens sind in der Austrocknung begriffen. Aus allen Beschreibungen und Plänen solcher Binnenseen geht hervor, daß im Laufe des neunzehnten Jahrhunderts einzelne zu Teichen zusammengeschrumpft sind. Beispielsweise wurde die Wassermenge eines Sees unweit der Eisenbahnstation Makuschino im Jahre 1892 auf rund 880 000 Kubikfaden oder 8 546 736 cbm ermittelt; im Jahre 1898 betrug die Wassermenge dieses Sees rund 300 000 Kubikfaden oder 2 913 660 cbm, im Jahre 1903 sogar nur etwa 120 000 Kubikfaden oder 1 165 464 cbm. Zehn Uferdörfer des Sees Tschany Südwestsibiriens stehen heute auf einem Boden, der noch im neunzehnten Jahrhundert Seegrund war; acht Dörfer liegen auf dem ehemaligen Boden der Seen Moloki und Abyschkan.*)

Bei der geringen Tiefe der westsibirischen Binnenseen gefrieren diese im Winter bis auf den Grund. Um das Gefrieren möglichst einzuschränken, hat man das Eis solcher Gewässer mit Stroh und Schilf abgedeckt, auf dem Eise auch Flechtwerke errichtet, die eine Anhäufung des Schnees bewirken sollten. Seit 1903 sind einzelne Seen im Bereich der Eisenbahn für die Wasserentnahme durch Baggerung vertieft worden.

Auf zahlreichen Stationen der westsibirischen Linie wurden Tiefbrunnen errichtet und in 75 bis 150 m Tiefe Quellen erschlossen. Diese Quellen lieferten indessen nicht immer ein einwandfreies Wasser, häufig war es bittersalzhaltig; stellenweise ist auch eine allmähliche Abnahme des Wassers der Tiefbrunnen beobachtet worden. Einzelnen Stationen, in deren Umgebung weder Seen sich befinden noch Quellen erschlossen werden konnten, wird das Wasser in eisernen Sammelbehältern durch die Bahn zugeführt. Aus Seen, die bis auf den Grund gefroren waren, hat man auch Eis entnommen und dieses durch Dampfzuleitung im Tender während der Fahrt in Wasser umgewandelt.

Auf der östlichen Strecke der sibirischen Linie bis zum Baikalsee liegen die Verhältnisse hinsichtlich der Wasserversorgung durch das Vorhandensein zahlreicher Flüsse günstiger, wenngleich auch dort einzelne kleinere Gewässer im Winter bis auf den Grund gefrieren.

Recht ungünstig für die Wasserversorgung sind die örtlichen Verhältnisse auf der Transbaikalbahn, insbesondere auf dem Teil, der von Kaidalowo zur chinesischen Grenze (Mandschurei) abzweigt. Von 15 Stationen dieser Zweigbahn konnte nur eine (Onon) mit Flußwasser versorgt werden; alle von der Bahn überschrittenen Wasserläufe gefrieren im Winter bis auf den Grund, ebenso zahlreiche Binnenseen, die in den meisten Fällen ein bittersalzhaltiges Wasser enthalten*). In Transbaikalien tritt bereits in 2,5 bis 3 m Tiefe ewig gefrorener Boden**) auf. Die Zuleitung des Wassers aus entfernt gelegenen Binnenseen wäre in diesem Boden nur mit großen Kosten in heizbaren Kanälen durchführbar gewesen. Die Wasserentnahme wird daher auf dem Teil der Transbaikalbahn, der zur chinesischen Grenze abzweigt, ausschließlich durch Brunnen bewerkstelligt, die in unmittelbarer Nähe der Wassertürme errichtet sind. Die Rohrleitungen vom Brunnen zum Wasserturm liegen in gemauerten oder hölzernen heizbaren Kanälen. Die Heizung dieser Kanäle wird vom Maschinenhause aus bewerkstelligt. Abgesehen von der mangelhaften Beschaffenheit des Wassers, liefern auch die meisten Brunnen eine ungenügende Wassermenge. In der Folgezeit sind daher zahlreiche Ergänzungsbrunnen errichtet worden.

Auf der Chinesischen Ostbahn soll dagegen die Wasserversorgung keine besonderen Schwierigkeiten bereitet haben, da im allgemeinen ein einwandfreies Wasser aus Flüssen, Binnenseen und Quellen erhältlich war. Bemerkenswert sind dort die Wassertürme. Der kreisförmige Unterbau besteht aus Feld- oder Ziegelsteinen, der Oberbau für die Wasserbehälter aus einer Holzumkleidung mit Filzeinlagen. Wo größere Kältegrade aufzutreten pflegen, ist die Umkleidung der Wasserbehälter aus vier Bretterwänden, zwei Filzeinlagen und einer Luftschicht gebildet; im Erdgeschoß befindet sich eine Heizvorrichtung zum Vorwärmen des Wassers. T.

*) Die neuesten Forschungen in Mittelasien haben erwiesen, daß dieses weite Gebiet bereits in geschichtlicher Zeit auszutrocknen begann. Spuren der Austrocknung findet man überall in Mittelasien. Sven Hedin hat nicht nur am Fuß der Berge, die das östliche Turkestan begrenzen, sondern auch inmitten der Sandwüste Takla-Makan die Überbleibsel von Städten und Klöstern und die Spuren einst bewässerter Felder entdeckt. Weiter nach Osten haben die Forschungen im Becken des Lopnor erwiesen, daß die ganze dreieckige Niederung, die im Westen vom Tarim, im Norden vom ausgetrockneten Flußbett des Kontsche und im Süden vom Ufer des Kara-koschun-köll-Sees begrenzt wird, einst ein mächtiger See war. Dieser große See hat sich in der Folgezeit in einzelne kleine Seen geteilt, von denen allein der Kara-koschun-köll nachgeblieben ist, alles übrige ist ausgesprochene Wüste. Der Aral- und Kaspisee sind Überbleibsel eines großen Meeres, das einst die turkmenischen Sandwüsten bedeckte. Im Gebiete südlich vom östlichen Thianschan, desgleichen auf den Flächen der Dsungarei haben einst bewohnte Ortschaften gestanden. Dasselbe gilt für ausgedehnte Strecken der Wüste Gobi und für einzelne Gebiete des ostasiatischen Hochplateaus. (Nach Krapotkin im „Mir Boshi" Nr. 10, Jahrgang 1904.)

*) Unweit der Eisenbahnstation Tschindant II, in der Nähe der mongolischen Grenze, liegt ein See, in dem sich alljährlich Kochsalz niederschlägt. Das Wasser enthält nebenbei viele Auslaugungserzeugnisse vulkanischer Gesteine und reichlich Glaubersalz. Für die Anwohner bildet dieser See eine reiche Erwerbsquelle. Alle Brunnen in jener Gegend sind mehr oder weniger salzhaltig; nach der Bezeichnung der Ortsbewohner geben sie ein sogenanntes „Gudschir"-haltiges Wasser.

**) Nach Hann und v. Middendorf reicht der Eisboden, der in einer gewissen Tiefe beständig gefroren ist und selbst im Sommer nur an der Oberfläche auf einige Meter Tiefe auftaut, in Sibirien viel weiter nach Süden als in Rußland, wo er eine Eigentümlichkeit nur des höchsten Nordens bildet. Die südliche Grenze des ewig gefrorenen Bodens verläuft nach den Angaben der genannten Forscher von Mesen am Weißen Meer bis Turuchansk am Jenissei etwa auf dem Polarkreis, senkt sich dann steil nach Süden etwa bis zum 56. Breitengrad, den sie zwischen der Lena und Angara erreicht; von dort beschreibt sie einen spitzen Winkel um den Baikalsee, senkt sich dann etwa bis zum 47. Breitengrad und wendet sich darauf nach Nordosten über Blagowetschensk zur Bucht von Ajan. Fast das ganze östlich vom Jenissei gelegene sibirische Gebiet besitzt demnach einen ewig gefrorenen Boden.

Nachrichten.

Deutschland.

— Ständige Tarifkommission. Am 7. und 8. Februar d. J. findet in Berlin die 85. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Änderung des § 2 der Geschäftsordnung für die ständige Tarifkommission; 2. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 62 (6) der Verkehrsordnung (Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen); 3. Änderung der Zusatzbestimmung IV zu § 62 der Verkehrsordnung (Zulassung von Barvorschüssen); 4. Änderung der Tarifvorschriften für Fahrzeuge; 5. Detarifierung von Saatgetreide; 6. Frachtberechnung für Seile aus Stroh; 7. Aufnahme von flüssiger Phosphorsäure in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 8. Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von ungereinigten Knochen; 9. Aufnahme der Artikel „gesiebter, grubenfeuchter Kalkmergel", „kaustische Magnesia", „Chlorkalzium" und „gebrannter Magnesit" in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 10. Änderung der Ziffer 9 des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (lebende Pflanzen); 11. Frachtberechnung für Mischsäure; 12. Tarifierung von Eisenlegierungen; 13. Änderung der Frachtberechnung für Elektrodenkohlen; 14. Frachtberechnung für bearbeitete Steine und Steinhauerarbeiten aller Art; 15. Versetzung von Antimonasche in den Spezialtarif III; 16. Aufnahme von Austernschalen in den Spezialtarif III; 17. Frachtberechnung für Stege zu Grubenzwecken; 18. Versetzung von Roßkastanien aus dem Spezialtarif I in den Spezialtarif III; 19. Frachtberechnung für Verblendsteine; 20. Änderung der Position „Tonwaren" des Spezialtarifs III; 21. Änderung der Zusatzbestimmung IV. 6 zu § 44 (5) der Verkehrsordnung (Beiladung von Futter, Geschirr und Handgepäck bei Tiersendungen); 22. Erhöhung der Altersgrenze, die für die Tarifierung von Fohlen maßgebend ist; 23. Frachtermäßigungen für lebendes Wild zu Zuchtzwecken; 24. Änderung der Tarifvorschriften für Renn- und Zuchtpferde sowie für Zuchttiere; 25. Änderung der Desinfektionsgebühren für Geflügelspezialwagen; 26. Ergänzung der Zusatzbestimmung B 6 zu § 10 der Verkehrsordnung (Beförderung von Kranken in besonderen Krankenabteilen); 27. Änderung der Zusatzbestimmungen V D zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme usw.); 28. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Erläuterung des Begriffes „Kuranstalt"); 29. Erweiterung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für Invaliden der Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71 zum Besuch von Kurorten); 30. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für kranke Arbeiter zum Besuch von Walderholungsstätten).

— Die Neuregelung der Leitung des Güterverkehrs. Die seit längerer Zeit hierüber im Gange befindlichen Verhandlungen zwischen dem Reich, Preußen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden sind am 20. d. M. in Berlin unter dem Vorsitz des Unterstaatssekretärs Fleck zum Abschluß gekommen. Über den Gang der Verhandlungen wird der Südd. Reichskorresp. von zuständiger Seite folgendes mitgeteilt:

Die Verhandlungen bezweckten eine Untersuchung darüber, ob sich nicht unter Einschränkung des Wettbewerbs durch eine planmäßige Zusammenfassung des vielfach zersplitterten Verkehrs und durch Auswahl der leistungsfähigsten Linien eine wirtschaftlichere Betriebsführung im Interesse aller Beteiligten ermöglichen lasse. Man einigte sich in der ersten Sitzung am 22. Februar 1904 darüber, daß der weiteren Behandlung folgende Leitsätze zugrunde gelegt werden sollten: 1. Es wird anerkannt, daß grundsätzlich der wirtschaftlich beste Weg im Güterverkehr zu wählen ist, der nicht immer der kürzeste sein kann. 2. Man ist einig, daß Umwege von mehr als 20% im Wechselverkehr der deutschen Bahnen als unwirtschaftlich und dem Verhältnis der deutschen Bahnen zueinander nicht entsprechend ohne Entschädigung alsbald zu beseitigen sind. 3. Wie unter Beachtung der Grundsätze zu 1 und 2 der Verkehr zusammenzufassen und über die wirtschaftlich vorteilhaftesten Linien zu leiten ist, wird unter den Verwaltungen — unter billiger Berücksichtigung der Interessen der Einzelverwaltungen — vereinbart. 4. Die erforderlichen Vorarbeiten sind alsbald einzuleiten und derart zu beschleunigen, daß im Laufe des Juni eine Beschlußfassung zu 3 in einer neuen Konferenz erfolgen kann. In der hierauf am 23. und 24. Juni 1904 in Berlin abgehaltenen weiteren Konferenz wurden die Grundzüge der wichtigeren Leitungsänderungen durchberaten und sodann die Eisenbahndirektionen beauftragt, die sämtlichen bestehenden Leitungsvereinbarungen genau auf ihre Zweckmäßigkeit zu prüfen sowie Einzelvorschläge für die Neuregelung unter Berechnung ihrer finanziellen Wirkungen zu machen. Die Direktionen haben sich dieser umfangreichen und schwierigen Aufgabe in gemeinsamer Arbeit unterzogen. Dank dem allseitig betätigten Entgegenkommen gelang es der Konferenz der Regierungsvertreter vom 20. d. M., in allen Punkten zu einem Einverständnis zu kommen. Die neuen Verkehrsleitungen sollen vom 1. Juni d. J. ab durchgeführt werden. Bei Änderung der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse oder bei der Eröffnung neuer Linien sollen sich künftig die Verwaltungen auf Grund der oben wiedergegebenen Leitsätze über die vorzunehmenden Änderungen der bestehenden Leitungswege verständigen. Die Vereinbarungen selbst sollen mit einjähriger Frist kündbar sein.

Mit der Genehmigung der so getroffenen Abmachungen durch die Regierungen, die wohl mit Sicherheit anzunehmen ist, wird ein wichtiges Werk zum Abschluß kommen, durch dessen Inangriffnahme der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten sich ein großes Verdienst erworben hat. Insbesondere wird dadurch auch den Klagen über zu weit gehende Umleitungen lediglich aus Wettbewerbsrücksichten der Boden vollständig entzogen und ein Anlaß zu Mißstimmungen unter den deutschen Staatsbahnverwaltungen beseitigt, was gerade in der gegenwärtigen Zeit, wo unter ihnen über einen energischen Zusammenschluß zu einer Betriebsmittelgemeinschaft beraten wird, von besonderer Wichtigkeit ist. Aber auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung sind ganz erhebliche Verbesserungen erzielt worden. Der Erfolg wird bei allen beteiligten Verwaltungen sicherlich nicht ausbleiben.

— Die südwestafrikanischen Kolonialbahnen in der Budgetkommission des Reichstags. Am 25. d. M. wurde zunächst weiter über die Forderung zur Beschleunigung der Otavibahn bis Omaruru (1 750 000 ℳ) beraten. Der Vorsitzende bittet die Mitglieder, ihrerseits zur Beschleunigung der Verhandlungen beizutragen. Abg. Erzberger (Z.) greift auf die Ausführungen des Abg. Dr. Arendt vom 24. d. M. zurück, die an ihrer Schärfe durch die Widerlegung des Kolonialdirektors doch glücklicherweise viel verloren hätten. Man könne nicht übersehen, daß die Verwaltung sich in einer schlimmen Notlage befunden habe. Im Jahre 1870/71 habe man von so einer engen Kritik nichts gehört. Die Firma Koppel werde bei der ganzen Geschichte kein Geschäft machen. Wenn der Antrag Bachem auf Zurückerstattung der nicht verwendeten Summe angenommen werde, dann gebe er sich zufrieden. Abg. Dr. Arendt (Rp.) meinte, wenn Eisenbahnen da seien, dann würden sich die Kosten gewaltig verringern. Man müsse rechtzeitig die nötigen Ausgaben machen, dann würde später bedeutend gespart. Redner kritisierte die Verhältnisse auf der Bahn Swakopmund-Windhuk sowie den Vertrag mit der Firma Koppel. Er werde zwar für die Forderung stimmen, tue es aber mit schwerem Herzen. Nach weiterer Debatte ward der Titel mit dem Antrag Dr. Bachem angenommen. Damit ist der Nachtragsetat für die Schutzgebiete für 1904 erledigt. Es folgt der Nachtragsetat zum Reichsetat für 1904. Das Nachtragsetatgesetz wird in seinen drei Paragraphen angenommen; § 3 (Indemnität) erhält auf Antrag Spahn folgende Fassung: „Für alle Ausgaben, welche zu den Verwendungszwecken des in § 1 bezeichneten Nachtragsetats bereits geleistet sind, wird dem Reichskanzler Indemnität erteilt. Die bereits geleisteten Ausgaben kommen auf den im § 2 bewilligten Kredit in Anrechnung." Damit ist die in Nr. 7 S. 102 von uns gemeldete Ablehnung der für Windhuk-Rehobot nachgeforderten 200 000 ℳ wieder rückgängig gemacht. Sodann kommt zur Beratung der Kolonialetat für 1905, zunächst der für Südwestafrika. Unter den einmaligen Ausgaben werden aus Anlaß des Eingeborenenaufstandes 45 000 000 ℳ bewilligt, ferner 500 000 ℳ zur Herstellung der Eisenbahn Swakopmund-Windhuk.

— Die Übersicht über die Bauausführungen und Beschaffungen der Reichseisenbahnverwaltung nach dem Stande vom 30. September 1904 ist dem Reichstage zugegangen. Die Nordd. Allg. Ztg. schreibt hierüber: „Unter den zahlreichen Posten, die in der Übersicht als zur Vermehrung der Betriebsmittel, zur Anlage neuer und zum Ausbau vorhandener Strecken in den Reichslanden bestimmt aufgeführt werden, dürften die folgenden von allgemeinerem Interesse sein: Zur Umgestaltung der Bahnanlagen bei Metz, deren Gesamtkosten auf 29 000 000 ℳ veranschlagt und zu denen bisher 14 400 000 ℳ bewilligt worden sind, befinden sich die Arbeiten im vollen Gange; sie müssen bis zum 1. April 1907 vollendet sein. Die Anlage eines Rangierbahnhofs bei Straßburg nebst viergleisigem Ausbau der Strecke Straßburg-Vendenheim erfordert im ganzen 18 400 000 ℳ, wovon 10 310 000 ℳ bewilligt sind. Die Erdarbeiten sind zur Hälfte, die Brückenbauten zu drei Vierteln, die Gleisarbeiten zu einem Viertel vollendet; das dritte und vierte Gleis zwischen Straßburg und Vendenheim ist bereits in Betrieb genommen. An der mit 8 100 000 ℳ veranschlagten Verlegung der Strecke Straßburg-Mitte Rhein bei Kehl sind die Erdarbeiten zur Hälfte ausgeführt, an den Bauwerken wird auf der ganzen Linie gearbeitet. Die

Erweiterung des Personenbahnhofs in Mülhausen wird im ganzen 6 670 000 *M.* erfordern, bewilligt sind dazu bisher 2 600 000 *M.* Die zweigleisige Einführung der Altmünsteroler Linie in den Mülhausener Bahnhof ist bereits erfolgt, die Weiterführung der Arbeiten kann aber erst vor sich gehen, wenn die Verhandlungen mit der Stadt Mülhausen zum Abschluß gebracht sein werden.“

— **Sonn- und Festtagszüge.** Im Reichskursbuch sind die nur an Sonn- und Festtagen verkehrenden Züge in der Regel mit „F“ bezeichnet, ohne daß angegeben ist, welche Tage als Sonn- und Festtage gelten. Auch in den eisenbahnamtlichen Kursbüchern und den zur Veröffentlichung bestimmten Fahrplänen läßt die Bezeichnung der Sonn- und Festtagszüge einen sicheren Schluß auf ihre Beförderung nicht überall zu, da die Feiertage nicht in allen Provinzen übereinstimmen. Zur Vermeidung von Unzuträglichkeiten ist daher nach einem neuerlichen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in den von den Königlichen Eisenbahndirektionen herausgegebenen Kursbüchern und den Fahrplänen für das Publikum, soweit noch erforderlich, in einer allgemeinen Bemerkung anzugeben, welche Tage für den betreffenden Bezirk als Sonn- und Festtage gelten, ähnlich wie dies in dem süddeutschen von der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. herausgegebenen Kursbuch auf Seite 2 des Umschlags geschieht.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 30 756 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 5126 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 119 101 und auf den Arbeitstag 19 850 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 14 724 und im ganzen 88 345 Doppelwagen oder 74,2 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 713 Doppelwagen zu 10 t gegen 20 316 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 0 gegen 110.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 19 126 offene Wagen gegen 17 427 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 1699 oder 9,8 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Der erhebliche Rückgang im Versand von Kohlen usw. ist eine Folge des Bergarbeiterausstandes.

— **Versorgung der bayerischen Staatsbahnen mit Steinkohlen.** Aus einer soeben erlassenen Veröffentlichung der Generaldirektion entnehmen wir, daß die Versorgung der Staatsbahnen mit Steinkohlen in der Weise geregelt ist, daß außer dem sogenannten eisernen Bestande, der ohne besondere Genehmigung nicht angegriffen werden darf, ständig ein zweimonatlicher Vorrat auf Lager gehalten wird. Hierzu kommt noch, daß von den aus dem Ruhrgebiete stammenden Kohlen mit Rücksicht auf die mögliche Unterbrechung der Rheinschiffahrt schon mit Beginn des Winters der ganze Wintervorrat auf Lager gelegt wird, so daß gegenwärtig eine Zuführung solcher Kohlen nicht notwendig ist. Die bayerischen Staatsbahnen haben daher unter der gestörten Kohlenförderung im Ruhrgebiete kaum zu leiden.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1904 wurden bei einer Bahnlänge von 1962,84 (im Vorjahr 1925,41) km 3 058 496 (2 952 162) Personen und 690 021 (661 471) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 1 621 000 (1 561 840) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 690 000 (2 594 535) *M.*, aus sonstigen Quellen 218 000 (238 000) *M.*, zusammen 4 529 000 *M.*, gegenüber den Einnahmen im Dezember 1903 mehr 134 625 *M.* Vom 1. April bis letzten Dezember 1904 betrugen die Einnahmen 49 499 000 *M.*, gegenüber den Einnahmen im gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 2 176 130 *M.*

— **Dienst- und Mietwohngebäude, Badeanstalten im Bereich der württembergischen Staatseisenbahnen.** Nach dem Verwaltungsbericht waren, abgesehen von den Verwaltungsgebäuden, Bahnwarthäusern und den besonderen Bauinspektionsgebäuden, am 31. März 1904 auf 88 Stationen vorhanden 316 Gebäude (gegen 303 am 31. März 1903) mit 642 Dienstwohnungen (620 im Vorjahre) und 907 Mietwohnungen (873 im Vorjahre). Der gesamte Bauaufwand (einschließlich Grunderwerbung) hat sich auf 11 081 575 (10 740 262) *M.* belaufen. Der Bauaufwand der 34 Gebäude mit 200 Familienwohnungen an der Bahnhofstraße in Stuttgart und der damit verbundenen Badeanstalt mit 1 268 115 *M.* hat sich im Etatsjahr 1904 zu 2,124 % verzinst. Die auf der Prag bei Stuttgart errichteten 50 Gebäude mit 365 Familienwohnungen erforderten einen Bauaufwand von 3 244 359 Mark, der sich zu 2,72 % verzinste. Am 31. März 1904 waren zur Benutzung durch Beamte, Unterbeamte und Arbeiter sowie deren Familienangehörige gegen mäßige Vergütung (5 bis 15 ₰ für ein Bad) 17 besondere Badeeinrichtungen (gegen 14 im Vorjahre) vorhanden.

— Über die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der staatlichen Nebenbahnen in Württemberg im Etatsjahr 1903 enthält der jüngst ausgegebene Verwaltungsbericht eingehende Mitteilungen, denen wir folgendes entnehmen:

Name der Nebenbahn	Betriebslänge km	Spurweite m	Gesamtbauaufwand am Ende des Betriebsjahres 1903 *M.*	auf 1 km Betriebslänge *M.*	Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben: im ganzen *M.*	in Hundertteilen: des gesamten Staatsbauaufwands	in Hundertteilen: der verwendeten Anlehensgelder
Nagold-Altensteig	15,11	1	1 111 686	73 573	4 630	0,48	0,88
Waldenburg-Künzelsau	12,16	1,435	1 166 757	95 950	7 923	0,77	1,13
Schiltach-Schramberg	8,76	1,435	1 513 457	172 769	11 326	0,80	2,47
Marbach-Heilbronn Südbahnhof	34,26	0,75	3 345 790	97 659	19 014	0,68	2,38
Lauffen a/N.-Leonbronn	20,25	0,75	1 517 882	74 957	1 077 Mehrausgabe	—	—
Schussenried-Buchau	9,45	0,75	533 010	56 403	7 238 Mehrausgabe	—	—
Unterboihingen-Oberlenningen	17,43	1,435	2 314 267	132 775	91 990	4,53	4,53
Biberach-Ochsenhausen	22,22	0,75	15 3 410	68 110	21 495	1,56	7,43
Blaufelden-Lengenburg	12,00	1,435	956 247	79 687	7 736 Mehrausgabe	—	—
Freudenstadt-Klosterreichenbach	11,88	1,435	3 200 014	269 361	17 863	0,62	2,42
Süßen-Weißenstein	10 41	1,435	971 052	93 281	6 195	0,76	3,79

— **Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Dezember 1904 wurden vereinnahmt: aus dem Personenverkehr 1 682 440 *M.* (im gleichen Monat des Vorjahres 1 664 660 *M.*), aus dem Güterverkehr 3 773 610 (3 571 530) *M.*, aus sonstigen Quellen 993 460 (960 960) *M.*, zusammen 6 449 510 (6 197 150) *M.* Die Gesammteinnahmen für das Jahr 1904 betragen 83 160 370 *M.*, weisen also gegenüber dem Vorjahre mit 78 409 900 *M.* ein Mehr von 4 750 470 *M.* auf.

— **Die Wirkungen des Bergarbeiterstreiks im Ruhrrevier auf den Eisenbahnverkehr** machen sich sehr deutlich geltend. Die Zahl der angeforderten Wagen im Ruhrbezirk betrug am 19. d. M. nur noch 3827; die Tageszahlen seit dem 9. d. M. sind folgende: 18 578; 17 892; 16 971; 15 059; 13 619; 11 874; 9628; 5669; 4125; schließlich am 19. d. M.: 3827; seitdem ist wieder eine unbedeutende Steigerung eingetreten. Am 24. d. M. betrug die Tageszahl 4416, am 26. d. M. 5490. Wie die

oben veröffentlichte amtliche Übersicht ausweist, ist die durchschnittliche Wagengestellung in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres um rund 75 % gesunken. Dagegen zeigt die erwähnte Übersicht für andere als Kohlen-, Koks- und Brikettsendungen eine Zunahme der Zahl der gestellten und beladenen offenen Wagen gegen das Vorjahr um fast 10 %, so daß danach zu schließen ist, daß in diesen ersten Tagen eine Rückwirkung des Streiks auf den allgemeinen Verkehr noch nicht zu spüren war. Doch wird diese nicht ausbleiben.

Infolge der verringerten Kohlenabfuhr ist in dem ganzen Ruhrrevier eine ganze Anzahl planmäßiger Kohlenzüge eingestellt. Natürlich werden von den verschiedensten Seiten Kohlen herangezogen. Die Förderung des rheinischen Braunkohlenbezirks ist von 1207 Wagen am 7. d. M. auf 1980 am 19. d. M. gestiegen; ebenso ist im oberschlesischen Steinkohlenbezirk die Zahl der beladenen Wagen erheblich gewachsen. Der Steinkohlenversand aus Belgien nach Deutschland hat so zugenommen, daß der Zugverkehr in Belgien zu stocken anfing und am 26. d. M. von neuem die Annahme von Nichteilgütern nach Deutschland über Herbesthal und Bleyberg vorläufig eingestellt ist. Die preußische Staatsbahnverwaltung hat der belgischen mit Maschinen und Personal ausgeholfen, so daß belgische Kohlen in direkten Zügen in das Ruhrrevier gelangen. Auch aus Oberschlesien werden Kohlen dorthin gesandt; zu dem Ende ist der Rohstofftarif auf den Versand nach sämtlichen preußisch-hessischen und oldenburgischen Stationen ausgedehnt (s. Nr. 7 S. 102 d. Ztg.). Die oldenburgische Staatsbahn hilft sich mit englischen Kohlen, die sie in ihren Stationen Nordenham und Brake direkt vom Schiff beziehen kann.

Die Cölner Handelskammer beschloß mit Rücksicht auf den Kohlenmangel bei der Eisenbahnverwaltung wegen der Einführung ermäßigter Frachtsätze von den Nordseehäfen vorstellig zu werden.

In Süddeutschland scheinen wegen Eintritts von Kohlenmangel keine Besorgnisse zu bestehen. Die Kohlenvorräte in den Hauptumschlagshäfen für die nach Süddeutschland gehenden Ruhrkohlen — Mannheim, Rheinau und Ludwigshafen — werden als so groß bezeichnet, daß sie für das dortige Interessengebiet mehrere Wochen ausreichen.

— **Personalnachrichten.** Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Max Paulmann ist infolge dauernder Übernahme in die Wasserbauverwaltung aus dem preußischen Staatseisenbahndienste ausgeschieden. — Der Regierungs- und Baurat Loycke, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Dessau, und der Eisenbahn-Bauinspektor Sachse, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion 1 b in Berlin, sind gestorben.

Österreich.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Der Kaiser hat dem vom niederösterreichischen Landtage in der Sitzung vom 12. November 1904 beschlossenen Gesetzentwurfe betreffend die finanzielle Sicherstellung einer vollspurigen Lokalbahn mit elektrischem Betriebe von Wien bis an die Landesgrenze gegen Preßburg die Allerhöchste Genehmigung erteilt. (Siehe auch die Mitteilung hierüber unter Ungarn.)

— **Neue Lokalbahnvorlage.** Eine am 24. Dezember 1904 im Abgeordnetenhause eingebrachte Regierungsvorlage betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung für mehrere Lokalbahnen umfaßt die nachstehend bezeichneten Linien: 1. von Wien (Hauptzollamt) über Hainburg bis zur Landesgrenze gegen Preßburg; 2. von der Station Freiland-Türnitz der Staatsbahnlinie St. Pölten-Kernhof nach Türnitz; 3. von der Station Retz der Österreichischen Nordwestbahn nach Drosendorf; 4. von der Station Libochowitz der Lokalbahn Laun-Libochowitz zur Station Jenschowitz der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft; 5. von der Station Kanitz-Eibenschitz der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nach Oslawan; 6. von der Station Tarnow der Linie Krakau-Lemberg der Staatsbahnen nach Szczucin und 7. von der Station Agonitz der Steyrtalbahn zum Anschlusse an die Pyhrnbahn in der Station Klaus-Steyrling.

Diese Bahnlinien, welche mit Ausnahme der angeführten Verlängerung der schmalspurigen Steyrtalbahn vollspurig ausgeführt werden sollen, umfassen ein Netz von 215 km; zu ihrer Ausführung ist ein Kapital von zusammen 27 270 000 Kr. erforderlich. Durch die Beschlüsse der beteiligten Landesvertretungen sind hiervon 18 990 000 Kr. oder 69,64 % sichergestellt, von den Interessenten wurden 4 590 000 Kr. oder 16,83 % gegen seinerzeitige Ausfolgung von Aktien der betreffenden Unternehmungen aufgebracht. Der ungedeckt verbleibende Rest von 3 690 000 Kr. (13,53 % des Gesamterfordernisses) soll vom Staate durch Gewährung entsprechender Beihilfen beschafft werden.

— **Verlängerung der Eisenbahn Wien-Aspang.** Zur Sicherstellung der seit Jahrzehnten geplanten unmittelbaren Bahnverbindung zwischen der östlichen Steiermark und der Reichshauptstadt fehlt jetzt, nachdem die Strecke Hartberg-Friedberg sich im Bau befindet, nur noch die Vorsorge für den Ausbau des kurzen Schlußglieds von Friedberg nach Aspang, welches allerdings die Durchbrechung des Wechselgebirges in sich schließt. Angesichts der Bedeutung der gedachten Bahnverbindung für die wirtschaftliche Entwicklung der östlichen Steiermark und zugleich auch für die Lebensmittelversorgung der Reichshauptstadt wird die Sicherstellung des noch fehlenden Zwischenstückes Friedberg-Aspang von den Interessenten mit großem Nachdrucke betrieben. Da es sich jedoch hierbei um eine bautechnisch sehr schwierige Strecke handelt, hat sich die Notwendigkeit ergeben, zunächst die Einzelpläne ausarbeiten zu lassen, bevor an die gesetzliche Sicherstellung des Baues endgültig herangetreten wird. Zur Durchführung dieser bereits im Zuge befindlichen Arbeiten ist ein Kostenaufwand von 160 000 Kr. erforderlich. Laut einer im Abgeordnetenhause eingebrachten Regierungsvorlage sollen nun diese Kosten in der Weise gedeckt werden, daß das die Staatsgarantie genießende Vorzugskapital der Eisenbahn von Hartberg nach Friedberg, als deren Fortsetzung sich die in Frage kommende Strecke darstellt, eine entsprechende Erhöhung erfährt.

— **Gebirgsbahnprojekt Mals-Nauders-Reichsgrenze.** Unter den auf die Vervollständigung des tiroler Bahnnetzes abzielenden Plänen steht jener einer Fortsetzung der im Bau befindlichen Bahnlinie Meran-Mals (Vintschgaubahn) über Nauders bis zur Reichsgrenze gegen die Schweiz in erster Reihe. In letzter Zeit sind die bezüglichen Bemühungen der Beteiligten mit um so größerer Lebhaftigkeit zutage getreten, als die Herstellung der Albulabahn in der Schweiz unverkennbar eine Ablenkung des Engadiner Verkehres auf den neuen Bahnweg herbeizuführen geeignet ist und in dieser Richtung den tiroler Fremdenverkehr zu benachteiligen droht. Die angestrebte Bahn Mals-Nauders-Reichsgrenze, welche in Reschen-Scheideck die Wasserscheide zwischen den Flußgebieten der Etsch und des Inn zu übersteigen hätte, stellt sich als eine Gebirgsbahn dar, welche in einzelnen Teilstrecken ganz besonderen Schwierigkeiten begegnet. Behufs Gewinnung einer verläßlichen Grundlage für die gesetzliche Sicherstellung der geplanten Eisenbahn sollen vor allem die Einzelpläne ausgearbeitet werden. Da die gedachte Linie als die natürliche Fortsetzung der in Ausführung begriffenen Vintschgaubahn anzusehen ist, soll die Deckung der mit 250 000 Kr. veranschlagten Kosten der Planaufstellung in der Art erfolgen, daß das mit der Staatsgarantie ausgestattete Vorzugskapital der Vintschgaubahn entsprechend erhöht wird. Die Einholung der hierzu erforderlichen Ermächtigung bildet den Gegenstand einer im Abgeordnetenhause eingebrachten Regierungsvorlage.

— **Konzession für die Lokalbahn von Neuhaus nach Wobratein.** Der Bezirksvertretung Kamenitz a. d. L. wurde die erbetene Konzession zum Bau und Betrieb einer als schmalspurige Lokalbahn auszuführenden Lokomotiveisenbahn von der Station Neuhaus der Staatsbahnlinie Ober-Cerekve-Weseli über Kamenitz a. d. L. und Cernowitz nach Wobratein erteilt.

— **Die Eisenbahnverbindung Salzburg-Ried.** Bei einem kürzlich in Attnang abgehaltenen Eisenbahntage wurde ein Werbungsausschuß für den Bahnbau Salzburg(-Schneegattern)-Ried eingesetzt. Die Bahn ist als vollspurige Hauptbahn gedacht, welche bei der Station Oberbrunn in die Staatsbahnstrecke Ried-Attnang einmünden soll.

— **Ausnahmslose Einführung der Dampfheizung in allen Personen- und Dienstwagen.** Die Beseitigung der Ofenheizung ist bei allen in Schnell- und Personenzügen der Hauptbahnen rollenden Wagen bereits in vollem Umfange zur Durchführung gelangt. Dagegen besteht noch die Ofenheizung in Personen- und Dienstwagen, welche in Personenzügen auf Lokalbahnen oder in gemischten und Güterzügen auf Haupt- und Lokalbahnen verkehren. Die Eisenbahn-Direktorenkonferenz hat vor einiger Zeit den Antrag gestellt, von der Ausscheidung der Ofenheizung in Lokalbahn-Personenzügen, in gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung usw. vollkommen abzusehen. In der Begründung wird ausgeführt, daß a) auf manchen Lokalbahnen die Lokomotiven für eine bedeutende Dampfabgabe nicht ausreichend sind; b) es bei gemischten Zügen und Güterzügen mit Personenbeförderung nicht allgemein durchführbar und in manchen Fällen im Interesse der Betriebssicherheit unzweckmäßig erscheine, die Personenwagen hinter den Dienstwagen einzureihen und mit den Personenwagen zu verschieben; c) bei vielen Verwaltungen eine große Zahl von Güterzuglokomotiven erst mit Dampfheizung ausgerüstet werden müßten; d) bei Güterzügen infolge der durch die Zugleine bestehenden Verbindung des Zugführers mit dem Lokomotivführer eine Verständigung zwischen diesen beiden möglich sei; e) infolge der geringen Geschwindigkeit dieser Züge und der

vielen Aufenthalte eine bessere Beaufsichtigung der Öfen erreicht werden könne, wodurch die Möglichkeit vorhanden sei, eine durch die Ofenheizung entstehende Gefahr vollständig hintanzuhalten; f) von einer Heizung der Dienstwagen mit Dampf von der Lokomotive in jenen Fällen abgesehen werden muß, wenn zwischen der Zuglokomotive und dem Dienstwagen ein Sicherheitswagen oder eine kalte Lokomotive eingeschaltet wird.

Das Eisenbahnministerium hat diese angeführten Begründungen nicht als stichhaltig anerkannt und die Bahnverwaltungen verständigt, daß es beabsichtige, die Frist für die Beseitigung offener Feuerstellen aus den Personenwagen bis 1. Januar 1910 festzusetzen. Zugleich wurden die Bahnverwaltungen zur Erklärung aufgefordert, ob die Einhaltung dieses Termins einem Anstande unterliege.

— **Der Verkehr und die Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen** und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen stellte sich im Jahre 1904 folgendermaßen: Es wurden befördert 48 682 600 Personen und 35 597 000 t Güter. Die Einnahmen dafür beziffern sich aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 69 250 200 Kr., aus dem Güterverkehr auf 183 810 800 Kr., zusammen 253 061 000 Kr. gegen 245 908 620 Kr. im Jahre 1903, stiegen somit gegen das Vorjahr um 7 152 380 Kr. Die Betriebslänge betrug 1904: 8744 km gegen 8709 km im Jahre 1903. Auf der Wiener Stadtbahn betrugen im Jahre 1904 die Einnahmen im Personenverkehre 4 075 400 Kr. (30 113 900 Reisende), im Güterverkehre 752 500 Kr. (562 500 t). Die Einnahme des Jahres 1904 zeigt gegenüber dem Jahre 1903 im Personenverkehre einen Ausfall von 328 209 Kr. (— 1 072 800 Reisende), im Güterverkehre ein Mehrergebnis von 81 209 Kr. (+ 140 200 t).

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Dezember 1904 nach den vorläufigen Nachweisungen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1904 Kr.	gegen 1903 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen	16 145 400	+ 652 019
Südbahn (ungarisches Netz)	1 108 902	+ 1 595
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	188 851	— 20 625
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 065 990	+ 12 734
Mohács-Pécser Eisenbahn	78 000	+ 8 308
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	50 700	— 327
Hauptbahnen zusammen	18 637 843	+ 653 704
Vizinalbahnen „	3 370 692	+ 75 758
insgesamt	22 008 535	+ 729 462

Seit Jahresbeginn, also im ganzen Jahre 1904, betragen die betreffenden Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 252 576 663 Kr., jene der Vizinalbahnen (Eisenbahnen zweiten Ranges, die Stadt- und Straßenbahnen, d. h. die sogenannten Kleinbahnen nicht einbezogen) 43 311 179 Kr., insgesamt also 295 887 842 Kr. Gegenüber den gleichen Einnahmen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Besserung um 8 349 991 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen um 7 851 752 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn um 243 098 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn um 16 888 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn um 276 668 Kr. und bei der Mohács-Pécser Eisenbahn um 55 435 Kr., während bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn ein Ausfall von 93 850 Kr. zu verzeichnen ist); ebenso ist bei den Vizinalbahnen eine Vermehrung der Einnahmen um 3 862 817 Kr. eingetreten, so daß bei den ungarischen Eisenbahnen insgesamt sich eine Mehreinnahme von 12 212 808 Kr. zeigt, was einen erfreulichen Aufschwung bedeutet.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug 9385 km (gegenüber dem Vorjahre + 9 km) und jene der Vizinalbahnen 8779 (+ 96) km; somit insgesamt 18 164 gegen 18 059 km des Vorjahres; es zeigt sich daher eine Vermehrung um 105 km.

— **Die elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Wie aus Preßburg berichtet wird, hat der ungarische Handelsminister die Stadtgemeinde Preßburg ermächtigt, den von ihr mit dem Unternehmer der Wien-Preßburger elektrischen Eisenbahn vereinbarten Vertrag hinsichtlich des Baues und Betriebes der auf ungarischem Gebiete liegenden Teilstrecke abzuschließen. Damit erscheint der Bau der ungarischen Strecke der genannten Lokalbahn endgültig gesichert.

— **Motorwagenverkehr.** Die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen hat einen fahrplanmäßigen Motorwagenverkehr auf der Strecke Temesvár-Német-Bogsán im Anschlusse an die Werkbahn Német-Bogsán-Resicza eingeführt. — Auf der Linie Debreczen-Szerencs der ungarischen Staatsbahnen wurden behufs Verdichtung des Verkehrs vom 15. d. M. angefangen gleichfalls Motorwagenfahrten eingeführt.

— **Personalnachrichten.** Dem Präsidenten der Direktion der ungarischen Staatsbahnen, Ministerialrat Ludvigh, wurde die Würde eines Geheimen Rats verliehen. Diese hohe Auszeichnung des Präsidenten Ludvigh, welcher sich um die Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen bleibende Verdienste erworben hat, dürfte mit dessen bevorstehendem Rücktritt von der Leitung der Direktion der ungarischen Staatsbahnen im Zusammenhange stehen.

Niederlande.

— **Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn.** In dem Betriebsjahre 1903 wurden auf der dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörigen Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn befördert: 653 105 Personen, 4282 t Gepäck und 403 284 t frachtpflichtige Güter aller Art. Von den beförderten Reisenden entfallen auf die I. Wagenklasse 29 846, auf die II. Wagenklasse 128 860, auf die III. Wagenklasse 336 132, auf die IV. Wagenklasse 145 110 und auf Militärs 13 157 Personen. Die beförderten Güter bestanden aus 8667 t Eil- und Expreßgut, 18 055 t Stückgut, 373 038 t Wagenladungsgut und 3524 t Vieh. Vereinnahmt wurden aus dem Personen- und Gepäckverkehr 673 627 ℳ, aus dem Güterverkehr 736 560 ℳ und aus sonstigen Quellen 183 596 ℳ, zusammen 1 593 783 ℳ (15 972 ℳ für 1 km Betriebslänge). Die Ausgaben betrugen 1 136 916 ℳ = 71,33 % der Einnahmen, mithin ergibt sich ein Überschuß von 456 867 ℳ (d. i. 1,50 % des verwendeten Anlagekapitals). Eine Dividende gelangte nicht zur Verteilung.

Übrige europäische Länder.

— **Die französische Staatsschuld und die französischen Eisenbahnen.** Vor einigen Jahren erschien ein Werk eines deutschen Gelehrten über die französischen Eisenbahnen, in dem u. a. ausgeführt wurde, daß auch die Finanzpolitik des französischen Staats eine viel weitsichtigere sei, als die Preußens. Der Umstand, daß um die Mitte dieses Jahrhunderts die Konzessionen der französischen Eisenbahnen ablaufen und der Staat in den Besitz der Eisenbahnen gelange, bedeute gleichzeitig eine regelmäßige Tilgung der Staatsschuld. Es war ausgerechnet durch eine lange Wahrscheinlichkeitsrechnung, daß der französische Staat zur Zeit des Heimfalls in den schuldenfreien Besitz des gesamten Eisenbahnnetzes gelangen werde. Demgegenüber wurde weiter behauptet, daß die preußischen Staatsbahnen in durchaus ungenügender Weise ihre Schulden tilgten.

Dies glänzende Zukunftsbild verblaßt ein wenig, wenn man die gegenwärtigen Verhältnisse betrachtet. Ein entschiedener Anhänger der französischen Privatbahnen, Herr Paul Leroy-Beaulieu, stellt in der Nr. 1 seiner bekannten Wochenschrift „L'Economiste français“ eine Rechnung nach der Gegenwart auf. Hiernach habe Frankreich z. Z. eine Staatsschuld von 30 Milliarden und 850 Millionen Franken. Dieser Schuld steht nach seinen Berechnungen folgendes Vermögen gegenüber:

	Millionen Franken
1. die Staatsforsten im Werte von	571
2. die Staatsbahnen	400
3. das Eigentum an den großen Privatbahnen, geschätzt nach seinem gegenwärtigen Wert	3 146
4. der gegenwärtige Wert der Forderungen an einzelne Bahnen	270
zusammen	4 387
dies abgezogen von obigen	30 850
bleibt eine ungedeckte Staatsschuld von	26 563

Die preußische Staatsschuld wird demgegenüber schon jetzt durch das in den Eisenbahnen allein steckende Vermögen um viele Millionen überdeckt. L.

— **Wagen mit 50 t Tragfähigkeit in Frankreich.** Wie „Railr. Gaz.“ mitteilt, haben die Eisenwerke von Douai kürzlich eine Anzahl Wagen aus gepreßtem Stahl mit 50 t Tragfähigkeit für den Transport von Erzen und Kohlen hergestellt, die ein außerordentlich geringes Eigengewicht besitzen. Die erste Gattung, die Trichterwagen, sind nach den Patenten von Fox-Arbel mit doppelten Trichtertüren, die sich nach der Mitte des

Wagens zu öffnen, hergestellt worden. Sie ruhen auf Drehgestellen aus gepreßtem Stahl und werden zum Kohlentransport in den Gruben von Carmaux benutzt. Der Wagenkörper hat eine innere Länge von 10,60 m und eine innere Breite von 2,62 m; sein Eigengewicht beträgt rund 15,5 t, so daß das Verhältnis des letzteren zum Ladegewicht wie 1:3,2 ist. — Eine andere Gattung der 50 t-Wagen sind die Wagen in Gondelform, die auf jeder Seite zwei Türen haben. Sie sind gleichfalls ganz aus gepreßtem Stahl, ruhen aber auf Arbel-Trucks mit halbelliptischen Federn, die über jeder Achsbüchse an der Außenseite des Rahmens liegen. Sie wurden für die französische Südbahn gebaut und fahren zwischen den Erzgruben der Pyrenäen und Cette, indem sie den Creusot-Stahlwerken Eisenerze zuführen. Sie haben dieselben Abmessungen, wie die erste Art, und fassen 33 t Kohlen oder 55 t Erz. Das Eigengewicht beträgt rund 15,36 t, so daß das Verhältnis des letzteren zum Ladegewicht wie 1:3,24 ist. Einer dieser Wagen wurde versuchsweise mit 90 t beladen, ohne irgend welche Beschädigung aufzuweisen. — Die Eisenwerke von Douai stellen jetzt einige neue Walzen auf, um Balken aus gepreßtem Stahl bis zu 65 Fuß (= 19,82 m) Länge herstellen zu können.

— **Die schweizerischen Kreiseisenbahnräte.** Es ist natürlich, daß unter dem noch neuen schweizerischen Staatsbahnsystem die Zuständigkeiten der einzelnen Teile der Verwaltungsorganisation noch nicht durch Übung und Erfahrung dauernd abgegrenzt erscheinen und sich Wünsche und Widersprüche geltend machen. Der Kreiseisenbahnrat III hatte schon im vorigen August den übrigen Kreiseisenbahnräten Kenntnis gegeben von seinem Verlangen, wonach diese Körperschaften zur Begutachtung wichtiger Baufragen vor deren Genehmigung durch den Verwaltungsrat herangezogen werden sollten. Im Kreiseisenbahnrat Zürich (IV) wurde nun dieser Tage Klage geführt, daß er vor der Einrichtung einer bestimmten neuen Station, die er für unangebracht hält, nicht gehört wurde. Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat dem Verlangen, dem Kreiseisenbahnrat die Vorlage für den Bau der linksufrigen Zürcherseebahn zur Meinungsäußerung zu unterbreiten, nach anfänglicher Weigerung stattgegeben. Der Kreiseisenbahnrat IV hat nun noch allgemein die Eingabe des Kreiseisenbahnrats III betreffs Mitwirkung bei wichtigen Baufragen unterstützt.

— **Bahnprojekt Ragaz-Rhätische Bahn.** Eine in Ragaz vom Gemeinderat und Privaten einberufene Versammlung, die aus den Gemeinden Ragaz, Maienfeld und Fläsch gut besucht war, nahm einstimmig eine Resolution an, wonach sie sich mit dem Anschluß an die Rhätische Bahn einverstanden erklärt und den eingesetzten Ausschuß beauftragt, mit aller Energie für die Ausführung des Planes zu wirken. Es wurde ein örtlicher und ein weiterer Ausschuß gewählt. Auch die Rhätische Bahn hat sich dem Gedanken einer Verlängerung längs des Rheins zugänglich gezeigt und im Oktober 1904, wie die Neue Zürcher Ztg. mitteilt, eine Kostenrechnung der neuen Linie aufstellen lassen.

— **Eine direkte Bahn Solothurn-Schönbühl** ist geplant. Die Kosten für die 24,5 km lange Linie sind mit rund 2 600 000 Franken veranschlagt. Die Mehrzahl der betreffenden Gemeinden habe schon die ihnen zugeteilten Subventionssummen zu leisten beschlossen.

— **Rickentunnel.** Nach der amtlichen Mitteilung für Dezember 1904 wurden in diesem Monat auf der Südseite mit Handbohrung 7,8 m, auf der Nordseite 103,9 m geleistet, so daß die Länge des Sohlstollens am Jahreschluß 2695 m oder 31,3 % der Gesamtlänge von 8604 m betrug.

— **Schmalspurbahn von Meiringen nach Gletsch.** Wir entnehmen der Schweizer. Bauztg. hierüber folgende Angaben: Dem von den Ingenieuren E. Vogt in Laufen und Karl Probst in Luzern eingereichten Konzessionsbegehren nach soll die meterspurige, als reine Adhäsionsbahn zu bauende Grimselbahn Meiringen-Gletsch durchweg auf eigenem Bahnkörper geführt werden und bei 60 ‰ größter Steigung kleinste Krümmungshalbmesser von 60 m erhalten. Letztere gelangen jedoch nur für die Entwicklung der Linie in ihrem obersten Teil zur Anwendung, für die übrige Strecke sollen keine Krümmungen von weniger als 80 m Halbmesser eingelegt werden. Die Gesamtlänge der Bahn würde 27,87 km betragen. Von der Station Meiringen der Brünigbahn (598 m über Meer) steigt die Trasse zuerst mit 8,75 ‰ und weiterhin mit 35 ‰ zur Haltestelle Reichenbach-Willigen bei Kilometer 0,9; von hier aus wird mit der Höchststeigung von 60 ‰ links von der Staatsstraße der Eingang eines bei Kilometer 2,03 beginnenden 1080 m langen Tunnels erstiegen, der mit 39,2 % Gefälle die Ebene und die Station von Innertkirchen erreicht. Nach einer kurzen Steigung von 21 ‰ beginnt dann, nach Überschreitung des Urbachwassers, die Rampe mit der Höchststeigung, welche bei Kilometer 12,445 die Station Guttannen auf 1060 m Meereshöhe erreicht. Mittels einer künstlichen Entwicklung gelangt die Linie, immer mit 60 ‰ Steigung, bei Kilometer 18,545 zur Haltestelle Handeck auf 1420 m Höhe; sie überschreitet das Aaretal auf einem Viadukt und gewinnt, um der Lawinengefahr auszuweichen, die linksseitige Tallehne. Die Haltestelle Grimselhospiz ist mit 1780 m Meereshöhe der höchste Punkt der offenen Bahn, die 500 m hinter der Haltestelle in den 2300 m langen Grimseltunnel eintritt. In diesem ersteigt sie mit 2,5 ‰ den Scheitelpunkt (1783,75 m über Meer), um mit 10 ‰ Gefälle den südlichen Tunnelausgang und zugleich die Endstation Gletsch auf 1770 m Höhe zu erreichen. Die Steigung von 60 ‰ kommt auf 71 % der ganzen Bahnlinie zur Anwendung. Die fünf vorgesehenen Tunnel weisen eine Gesamtlänge von 4580 m auf. Mit Ausnahme der Aarebrücke bei Kilometer 0,770, wo die geringe Konstruktionshöhe eine eiserne Brücke bedingt, wird in Aussicht genommen, sämtliche Bauten, darunter einen Viadukt und drei Brücken über die Aare, in Stein auszuführen. Zum Betrieb ist elektrische Kraft vorgesehen, die in einer bei Handeck (Kilometer 18,5 der Bahnlinie) mit Verwendung des Abflusses des Gelmersees zu errichtenden hydroelektrischen Kraftstation zu gewinnen wäre. Obschon die Linienführung den Lawinenzügen sorgfältig ausweicht, so daß ein durchgehender Winterbetrieb möglich wäre, ist ein solcher zunächst nur bis Guttannen in Aussicht genommen und der Ertragsrechnung zugrunde gelegt. Der summarische Kostenanschlag sieht vor: für Bahnanlage und feste Einrichtungen 5 465 000 Fr., für Rollmaterial, Mobiliar und Betriebsfonds 575 000 Fr., im ganzen somit 6 040 000 Fr. oder für ein Bahnkilometer 215 715 Fr.

— **Internationale Simplonkommission.** Unter den vielen Schwierigkeiten, welche die Schweiz mit Italien wegen der Simplonbahn hatte, nahm die Einrichtung einer internationalen Kommission, der gewisse Kontrollrechte zustehen sollen, nicht die letzte Stelle ein. Sie soll aus sieben schweizerischen und sieben italienischen Mitgliedern bestehen. Im Februar 1904 genehmigte der schweizerische Bundesrat den Entwurf zu einer Geschäftsordnung für diese Kommission, worauf im November 1904 Italien einige abweichende Gegenvorschläge machte. Dazu soll nun demnächst wieder der schweizerische Bundesrat seine Gegenerklärungen geben. Eine Mitteilung des schweizerischen Bundesrats an die Blätter tritt indes dem Vorwurf angeblicher Verschleppung usw. entgegen und bestreitet, daß von einem unversöhnlichen Widerstreit die Rede sein könne. Man dürfe erwarten, daß über die wenigen noch vorhandenen Meinungsverschiedenheiten eine für beide Staaten annehmbare Verständigung erfolge. Eile habe die Einsetzung der internationalen Kommission überhaupt nicht, weil vorauszusehen sei, daß die Betriebseröffnung der Simplonbahn wohl kaum vor Ende 1905 erfolgen werde.

— **Das Ende (?) der I. Klasse.** Daß der Versuch der North Eastern Railway, sich ihrer Reisenden I. Klasse zu entledigen, nicht ohne Widerspruch bleiben werde, war vorauszusehen. Mit der Einführung des elektrischen Betriebs auf einigen Lokalbahnen stellte sie die Beigabe von Wagen I. Klasse vorerst bei Expreßzügen ein, reihte sie jedoch infolge von lebhaften Beschwerden wieder in die Züge, hob sie dann aber bei den Personenzügen auf. Nun wurden die Besitzer von Zeitkarten I. Klasse auf eine Vertragsbestimmung aufmerksam gemacht, dahin gehend, daß „die Karte für die I. Klasse nur dann gültig ist, wenn und wo solche Wagen den Zügen beigegeben sind". Die Besitzer verloren hierdurch zweifellos das Beschwerderecht, obgleich ihnen eine Bequemlichkeit entzogen wurde, für die sie gezahlt hatten. Am 9. d. M. fand in Newcastle eine Besprechung der von dieser Maßregel Betroffenen unter dem Vorsitz des Herzogs von Northumberland statt, um Mittel und Wege ausfindig zu machen, gegen die Eisenbahnverwaltung vorgehen zu können und gegen die Verschmelzung der Klassen auf den elektrischen Linien Verwahrung einzulegen. Nach der Darstellung des Vorsitzenden, der u. a. bemerkte, daß es kaum der Wunsch der Arbeiter sei, auch noch die Fahrgäste I. Klasse in der III. Klasse zu sehen, wurde die Gründung einer „Passengers Protection Association" und die Absendung einer Verwahrung an die Leitung der North Eastern beschlossen. K—a.

— **Über die Betriebsergebnisse der bulgarischen Staatsbahnen im Jahre 1902** entnehmen wir dem A. f. E., daß deren Gesamtlänge am Jahresschlusse 1258 km betrug, wovon 80 km, nämlich die Linie Tschirpan-Nova Zagora, an die Gesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen verpachtet sind. Dieselbe Gesellschaft betreibt auf bulgarischem Gebiete außerdem noch 310 km Privatbahnen. Das auf die bulgarischen Staatsbahnen verwendete Baukapital betrug 147 610 450 (139 773 991) Fr., die Beschaffungskosten der Betriebsmittel betrugen 13 160 294 (13 042 296) Franken. Die Zahl der Lokomotiven war 71 (71), die der Personen- und Postwagen 175 (175), die der Gepäck- und Güterwagen 1690 (1690). Es wurden befördert 864 563 (679 620) Personen und 779 644 (903 633) t Güter. Die Einnahmen aus dem Personenver-

kehr stellten sich auf 2749619 (2703601) Fr., diejenigen aus dem Gepäck- und Güterverkehr auf 4299791 (3934621) Fr. Die Gesamteinnahme betrug 7364703 (7285097) Fr., während sich die Betriebsausgaben auf 5675194 (5598020) Fr. beliefen. Es verblieb also ein Reinertrag von 1689518 (1687077) Fr., durch welchen das im Unternehmen steckende Anlagekapital mit 1,05 % verzinst wurde. Der Betriebskoeffizient betrug 78 (77) %. Die Durchschnittseinnahme für 1 Personenkm war 3,97 (4,98) Cts., für 1 tkm 5.59 Cts. Unter den vorhandenen 99 Verkehrsstellen waren 70 Stationen und 29 Haltestellen. Beschäftigt wurden 1723 (1501) Beamte und Arbeiter.

— **Das russische Reichsbudget für das Jahr 1905**, das kürzlich dem Kaiser vom Finanzminister vorgelegt worden ist, bietet ein wesentlich anderes Bild, als diejenigen der letzten Jahre. Waren es in früheren Jahren die Nachrichten über den Fortgang der in Angriff genommenen Bahnbauten sowie namentlich über die geplanten Neubauten und die für diese ausgeworfenen Beträge, die an hervorragender Stelle besprochen und auf die das Hauptinteresse gelenkt wurde, so tritt in diesem Budget ganz der Handel, die Industrie, die Lage der Reichsfinanzen, wie sie sich unter dem Drucke des Krieges gestaltet haben, in den Vordergrund. Mit anderen Worten, den Sorgenkindern gilt diesmal in erster Reihe die Aufmerksamkeit der Regierung. Und daß z. Z. namentlich die Industrie im allgemeinen schwer unter den Verhältnissen, die der Krieg geschaffen hat, leidet, scheint nicht wohl bestritten werden zu können. Natürlich gilt das nicht von allen Zweigen und auf allen Gebieten der Industrie, denn alle die industriellen Unternehmungen, die für die Verpflegung und Ausrüstung der Truppen arbeiten, die Ersatz schaffen für den Abgang an Betriebsmaterial auf den Eisenbahnen, die zum Bau neuer Bahnen Schienen, Kleineisenzeug usw. herstellen, haben erklärlicherweise mehr Aufträge, als es ihnen zum Teil möglich wird, auszuführen. Im großen und ganzen ist der Einfluß aber doch ein sehr verderblicher, den der Krieg auf das Wirtschaftsleben des Volkes bereits ausgeübt hat und vermutlich noch ausüben wird. Einen Gegensatz zu dem, was die Industrie durchlebt, bildet die Landwirtschaft und der Handel mit Getreide. In dieser Beziehung ist Rußland im verflossenen Jahre gesegnet gewesen. Der Bericht des Finanzministers führt an, daß der Rohertrag der Kornfrüchte in 72 Gouvernements und Gebieten der folgende war:

	Rohertrag Millionen Pud	Einwohnerzahl in Stadt u. Land Millionen	Durchschnittl. Ertrag auf jeden Einwohner
Im Durschschnitt für das Jahrfünft 1899—1903 . .	3646	122,—	29,8 Pud = 488 kg
1902	4108	123,76	33,2 „ = 544 „
1903	3923	125,49	31,3 „ = 513 „
1904	4371	127,30	34,3 „ = 562 „

Diese Zahlen ergeben, daß im abgelaufenen Jahre um 725000000 Pud (= 12000000 t) bezw. um 20 % mehr Getreide geerntet worden ist, als im Durchschnitt für das Jahrfünft 1899 bis 1903, und um 6,4 % mehr als im Jahre 1902, dem ertragreichsten des letzten Jahrzehnts. Dazu kommt, daß in diesem Jahre die Absatzverhältnisse günstige sind und daß gute Preise erzielt werden können. Aber auch diese Freude ist nicht ungetrübt, denn der Finanzminister kann dem Kaiser nicht verschweigen, daß die Landwirtschaft unter den Beförderungsverhältnissen nicht unerheblich zu leiden gehabt hat. Wir haben ja noch vor kurzem (s. Nr. 101 S. 1564 Jahrg. 1904 d. Ztg.) hierüber ausführliche Mitteilungen gemacht. Es entbehrt aber nicht des Interesses, an dieser Stelle zu hören, was der Minister hierüber berichtet. Es heißt in dem Berichte: „Man darf auch die ernsten Schwierigkeiten für den Getreideabsatz und für den Handel, besonders den Binnenhandel, infolge der Stockungen in der Abfertigung der Getreidefrachten auf den Abgangsstationen der Eisenbahnen nicht mit Stillschweigen übergehen. Die Ernten haben leider bei uns gewöhnlich bedeutende Frachtstockungen im Gefolge. Dies erklärt sich hauptsächlich dadurch, daß unser Eisenbahnnetz, welches für den gewöhnlichen Verkehr eingerichtet ist, in kurzer Zeit nicht die außerordentlich großen Frachtmengen bewältigen kann, welche nach einer reichen Ernte mit einemmal zu den Stationen angeführt werden. In diesem Jahr erwiesen sich die liegengebliebenen Getreidesendungen als besonders groß und erreichten den Umfang von mehr als 100000 Wagenladungen, d. h. übersteigen die zurückgehaltene Menge der Getreidefrachten während des in dieser Beziehung ungünstigen Jahres 1902 um das Doppelte. Dies erklärt sich in erster Linie durch den Umfang der Ernte, namentlich in den östlichen Gouvernements, weil dort die von den Getreideversandstationen bis zu den Ausfuhrhäfen zurückzulegende Strecke größer und das Bahnnetz weitläufiger angelegt ist, als in den mittleren und westlichen Gebieten. Auch infolge des starken Verkehrs der Militärzüge in Verbindung mit der Ablenkung eines Teils des rollenden Materials auf die Sibirische Hauptbahn zu Kriegszwecken mußten die Schwierigkeiten natürlich bedeutend anwachsen. Übrigens wurden zum Ersatz des nach Sibirien und Ostasien abgesandten rollenden Materials Bestellungen auf neue Lokomotiven und Wagen gemacht, so daß gemäß einer im Finanzministerium aufgestellten Berechnung nach Ausführung sämtlicher zum Jahre 1905 vergebenen Bestellungen die Gesamtzahl der Lokomotiven auf den Bahnen des europäischen Rußlands nur um 485 Stück (4,7 %), die der Frachtwagen um 10453 Stück (3,4 %) geringer sein dürfte, als zu Ende des Jahres 1903; doch wird auch dieser Fehlbetrag bald durch neue Bestellungen ergänzt sein. Es steht zu hoffen, daß in naher Zeit die zurückgehaltenen Frachten zur Abfertigung gelangen werden. Jedenfalls darf man bei der Beurteilung der Leistungen unseres Eisenbahnnetzes während des Herbstes 1904 sich nicht auf die Aufzählung der unabgefertigten Frachtmengen allein stützen, sondern muß auch alles das in Betracht ziehen, was befördert worden ist. Trotz der erheblichen Stockungen trat kein Aufenthalt in der Befrachtung der Schiffe ein, die unsere Häfen nach Getreide anliefen."

So sieht der Finanzminister die Sache an, die z. Z. so schwer auf Handel und Verkehr lastet. Im allgemeinen haben wir ja die Sachlage ähnlich aufgefaßt; natürlich konnte der Minister in dem Berichte an den Kaiser nicht noch näher auf die Quelle des Elends eingehen. Interessant ist es aber, daß der Minister ausdrücklich hervorhebt, daß auch nach Ausführung der Bestellungen für das Jahr 1905 immer noch eine recht erhebliche Anzahl Lokomotiven und Wagen im Bestande des rollenden Materials fehlen wird, gegenüber dem Bestande zu Ende 1903. Also die Landwirtschaft und der Handel können sich noch auf schwere Jahre vorbereiten. Übrigens führt der Minister zur Entlastung der Eisenbahnen sehr treffend an, daß neben allen sonstigen außergewöhnlich ungünstigen Verhältnissen auch die Leistungen der Bahnen im Dienste der Getreidebeförderung sehr große gewesen sind. Wenn man nämlich die Ausfuhr von Weizen, Roggen, Gerste, Hafer und Mais in der Zeit vom 1. Juli bis zum Anfang Dezember für die nachfolgenden Jahre gegenüberstellt, so findet man, daß ausgeführt worden sind:

im Jahre	Millionen	im Jahre	Millionen
1888:	253,1 Pud = 4,1 t	1902:	270,0 Pud = 4,4 t
1894:	292,4 „ = 4,8 „	1903:	264,6 „ = 4,3 „
1900:	187,1 „ = 3,1 „	1904:	312,8 „ = 5,1 „
1901:	200,4 „ = 3,2 „		

Ohne großen Fehler kann man hieraus auf die Mehrleistung der Eisenbahnen schließen, denn der Anteil der Wasserwege wird sich wohl annähernd verhältnismäßig zu der beförderten Gesamtmenge in den einzelnen Jahren gleichgehalten haben.

Einen Einblick, wie sehr die kriegerischen Ereignisse auf die Entwicklung und Ausgestaltung der Verkehrswege eingewirkt haben, gewährt auch der ministerielle Bericht, denn zunächst bei Ausbruch des Krieges galt es, alle irgendwie noch aufschiebbaren Arbeiten aus dem Budget fortzulassen, um die freiwerdenden Mittel für Kriegszwecke verfügbar zu haben. Es wurden daher aus dem Reichsbudget für 1904 zurückgezogen zum Ausbau von Eisenbahnen 54900000 R., zur Verstärkung und Verbesserung der Eisenbahnen, Vermehrung ihrer Betriebskapitalien und zur Beschaffung von Personenwagen und Bedarfsgegenständen 20100000 R., zum Ausbau und zur Instandsetzung der Wasserwege, zur Verabfolgung von Darlehen zu Wegebauten und zur Einrichtung und Ausgestaltung von Handelshäfen 22700000 R. Neben dieser Kürzung des Budgets für 1904 ist nunmehr das Budget für 1905 nur mit den allerdringendsten Ausgaben belastet worden und zwar — wie es scheint — nur mit solchen Beträgen, die zur Fortführung begonnener Bauten unerläßlich erschienen, so daß das Budget für außerordentliche Aufwendungen nur den Gesamtbetrag von 78600000 R. ausweist, die folgenden Zwecken dienen sollen: zur Inangriffnahme des Ausbaues eines zweiten Gleises der Sibirischen Bahn 10000000 Rubel, zur Deckung der Ausgabenüberschreitung beim Bau der Transbaikalbahn 1800000 R., zur Fortführung des Ausbaues der Bahnlinien: Moskauer Ringbahn 6500000 R., Orenburg-Taschkent 12000000 R., Bologoje-Ssjedlez 21000000 R., Petersburg-Wjätka 8000000 R., Zweite Katharinenbahn 3700000 R., Kurgan-Perm 4000000 R., zum Ausbau kleinerer Linien und Zweigbahnen 5600000 R. und zur Erteilung von Darlehen an Privatgesellschaften zu Eisenbahnunternehmungen 6000000 R.

So bescheiden hat der Anschlag für den Ausbau des Eisenbahnnetzes in Rußland lange nicht ausgesehen. Die Beschaffung von Rollmaterial scheint diesmal ausschließlich auf die ordentlichen Ausgaben verwiesen worden zu sein, denn im Extraordinarium ist hierfür nichts vorgesehen worden. Diesen sehr eingeschränkten Ausgaben gegenüber ist bei den Einnahmen eine verhältnismäßig starke Steigerung bei den Staatsbahnen in Aussicht genommen. Der Betrag dieser Einnahmen erscheint im Budget für 1905 mit 471300000 R., also gegen den Voranschlag von 1904 um 23900000 R. und gegen den tatsächlichen Ertrag des Jahres 1903 (453300000 R.) um 18000000 R.

höher. Wie aus den vorliegenden Ausweisen hervorgeht, ergab in den ersten 10 Monaten des Jahres 1904 das Eisenbahnnetz, abgesehen von den militärischen Massentransporten, an Einnahmen etwa 377 000 000 R., d. h. einen Betrag, der dem entsprechenden tatsächlichen Eingang des Jahres 1903 nahezu gleichkommt. Hiernach hat sich der Einfluß des Krieges im Handelsverkehr wenig fühlbar gemacht. Dazu kommt, daß durch die gute Getreideernte des Jahres 1904 ein erheblicher Getreideverkehr in den ersten Monaten des Jahres 1905 gesichert erscheint, unter der Voraussetzung allerdings, daß die Schiffahrt in den Hafenplätzen nicht durch Eis behindert wird. Bisher ist diese letztere Befürchtung noch nicht eingetreten. Diese Verhältnisse sowie die zu ergreifenden Maßnahmen behufs Steigerung der Ertragfähigkeit der Eisenbahnen und die Eröffnung des Betriebs auf den neuerbauten Teilstrecken (der Zweiten Katharinen- und der Orenburg-Taschkenter Bahn) dienten als Grundlage für die Bemessung der Staatsbahneinnahmen im Budget für 1905 in dem gegen 1904 erhöhten Betrage.

Die vielfach außerordentlich interessanten Betrachtungen über die Lage der Industrie im Jahre 1904 können hier, als über den Rahmen der Zeitung hinausgehend, nicht noch näher besprochen werden, wohl aber sei kurz gesagt, daß nach dem zusammenfassenden Endergebnis aller Verhältnisse der Minister dazu kommt, dem Kaiser auszusprechen, daß „das zu Ende gehende Jahr trotz des nachteiligen Einflusses des Krieges keine tiefgreifendere Störung im Staatshaushalt und in der Volkswirtschaft Rußlands bewirkt hat. Die pünktliche Deckung der großen Sonderausgaben im Jahre 1904, der günstige Abschluß des Staatsvoranschlages für das Jahr 1905, die Beständigkeit der Währung, der günstige Getreideabsatz bei reicher Ernte und die Abwesenheit übermäßiger Schwierigkeiten im Handel und in der Industrie — alles dies legt Zeugnis ab für den in wirtschaftlicher Hinsicht befriedigenden Verlauf des ersten Kriegsjahres. Dessenungeachtet ist eine Einwirkung der Kriegszeit auf die wirtschaftlichen Verhältnisse des Reichs nicht zu bestreiten."

— **Privattätigkeit im Bau russischer Eisenbahnen.** Im Ministerium der Verkehrsanstalten gelangt, wie die Petersburger Zeitungen berichten, ein Vorschlag des Finanzministeriums zur Beratung, daß in Zukunft die Privattätigkeit im Eisenbahnbau gefördert werden soll, um die Vergrößerung des russischen Eisenbahnnetzes zu beschleunigen.

Diese Maßnahmen brauchen natürlich nicht eine Folge der außerordentlichen Anspannung der Finanzkraft des Landes durch die Anforderungen des Krieges zu sein, aber unwahrscheinlich ist es nicht. Eine weitere Folge dieses Vorgehens, vorausgesetzt, daß der Weg beschritten wird, wäre dann eine Schwenkung zur Privateisenbahnunternehmung, obgleich angeblich Bau und Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat das günstigere Ergebnis für die Finanzen ergeben haben soll. Es kommt ja bei dem Vorhaben des Finanzministeriums ganz auf die Bedingungen an, unter denen der Privatunternehmung eine lebhaftere Beteiligung an dem Ausbau des Eisenbahnnetzes freigegeben wird, aber ein Verlassen des im letzten Jahrzehnt gewählten Weges scheint immerhin in dem Vorschlage zu liegen. Sollten diese Vermutungen sich bestätigen, so würde ein Systemwechsel eingeleitet werden, dessen Folgen fürs erste noch nicht übersehen werden können.

Fremde Weltteile.

— **Schantung-Eisenbahn.** Über diese Bahn enthält die dem Deutschen Reichstag zugegangene Denkschrift betreffend die Entwicklung des Kiautschougebiets folgende interessante Mitteilungen: Der Bau ist, wie auf Grund der Baufortschritte des Vorjahres in der Denkschrift 1903 in Aussicht gestellt wurde, unter Einhaltung der konzessionsmäßigen Frist vollendet worden. Am 1. Juni 1904, genau 5 Jahre nach dem Tage der Konzessionserteilung, sind sowohl die Hauptlinie bis Tsinanfu in einer Länge von 395 km, als auch die Zweiglinie im Poschantal in der Länge von 40 km dem öffentlichen Betrieb übergeben worden. Daß es trotz der nicht unerheblichen Störungen, die sich der Bauausführung politisch durch die Wirren des Jahres 1900 und technisch namentlich durch die grenzenlose Verwahrlosung der Wasserläufe des Landes entgegenstellten, gelungen ist, allen Anforderungen des Verkehrs entsprechende vollspurige Bahn in dieser Ausdehnung in fünf Jahren betriebsfähig herzustellen, muß als eine anerkennenswerte Leistung deutscher Industrie hervorgehoben werden. Aber nicht allein in technischer Hinsicht ist dies bemerkenswert, sondern auch in bezug auf die damit bewiesene wirtschaftliche Tätigkeit des vertretenen Privatkapitals, das hier ohne jede staatliche Beihilfe ein weitausblickendes Werk begonnen und durchgeführt hat. Für die künftige Entwicklung wird es vor allem anderen darauf ankommen, daß der deutsche Kaufmann und Gewerbetreibende mit Umsicht, aber auch mit Wagemut sich der neuen Erwerbsgelegenheit bedient, die ihm in der Kolonie und ihrem Hinterland erschlossen ist.

Die Wirkungen des neuen Hafen- und Bahnverkehrs lassen sich schon jetzt in ihrem zahlenmäßigen Ausdrucke mannigfach nachweisen: Die Einnahmen des Schutzgebietes stiegen im vergangenen Jahr von 305 037 auf 501 946 ℳ, der Schiffsverkehr nahm von 273 Schiffen auf 337 zu mit einem Tonnengehalt von 388 323 Registertonnen statt 286 260, die Einnahmen des in Tsingtau zugelassenen chinesischen Seezollamts steigerten sich von 441 000 auf 618 000 Dollar und der Wert des Durchgangshandels von 17 276 732 auf 24 861 262 Dollar, und das alles, obgleich seit Ausbruch des russisch-japanischen Krieges der vorher bestehende japanische Schiffsverkehr und Handel nach Tsingtau aufhörte.

Der Personen- und Güterverkehr auf der Schantungbahn ist in namhaftem Steigen begriffen. Die Zahl der wöchentlich beförderten Personen beläuft sich auf 12 000 bis 15 000, gegen 8000 bis 10 000 im Vorjahre. Noch weit bedeutender ist die Zunahme des Güterverkehrs, der in den ersten neun Monaten 1903 sich auf 27 000 t Fracht- und Eilgut belaufen hatte, während er in dem gleichen Zeitraum des Berichtsjahres 88 000 t, also mehr als das Dreifache, erreicht hat. Wie bereits im Vorjahre, läßt sich nach Vollendung der Bahn nunmehr in verstärktem Maße wahrnehmen, daß Landeserzeugnisse, wie Seide, Strohgeflechte, Glas- und Töpferwaren, die bisher auf den alten Überlandwegen die gewohnten Verschiffungsplätze aufsuchten, mit der Bahn nach Tsingtau gehen, um von dort weiter versendet zu werden.

Es läßt sich erwarten, daß durch die Eisenbahn und ihren Anschluß an den Hafen von Tsingtau nicht nur die Industrie von Schantung durch leichteren Absatz ihrer obengenannten Erzeugnisse gehoben werden wird, sondern daß namentlich auch der Landwirtschaft der Provinz durch die Erschließung von Märkten für das Obst, die Gemüse, das Öl, den Tabak und die Feldfrüchte wesentlich aufgeholfen und hierdurch die Kaufkraft der Bevölkerung, damit aber zugleich ihre Fähigkeit und ihr Bedürfnis zur Aufnahme ausländischer Waren namhaft gestärkt werden wird.

— **Die Eisenbahnen in Französisch-Indien.** Die letzten Berichte aus Indo-China lassen, wie der „Hamb. Korresp." meldet, eine günstige Entwicklung des Eisenbahnwesens erkennen. Am 1. August 1904 standen in Betrieb die Linien: Hanoi-Grenze von Kwangsi (163,5 km), Hanoi-Haiphong (95 km), Hanoi-Hanirong (172 km), Yêen=viên-Yenbay (145 km), Saigon=dau=giay (69 km). Die Gesamtlänge der im Betrieb stehenden Strecken beläuft sich auf 645 km, die teils durch die französische Kolonialregierung (405 km), teils durch die Compagnie française de l'Indo-Chine et du Yunnan verwaltet werden. Der Personen- und Güterverkehr steigt. Es wurden befördert 1903: 83 404 Reisende I.—III. Klasse, 2 088 996 Reisende IV. Klasse. Als Frachtgut wurden versandt 61 256 t (1903) mit einem Frachtenerlös von 123 987 Piastern*); im ersten Halbjahr 1904 betrug der Frachtenverkehr 29 996 t mit einer Einnahme von 65 853 Piaster. Die im Bau stehenden Linien Hamrong-Vuy (150 km) und Yênbay-Traibutt (48 km) gehen ihrer Vollendung entgegen. Letztere soll bereits im April d. J. zum Betrieb fertig stehen. Auch der Bau der wichtigen Linie Baokay-Yünnan, die die Grenzstadt Tonkings mit der Hauptstadt der chinesischen Provinz Yünnan verbinden wird, macht zufriedenstellende Fortschritte. Die Schwierigkeiten, die ursprünglich aus der Arbeiterfrage erwuchsen, scheinen nun in günstiger Weise beseitigt zu werden. Bis Oktober waren 9000 Kulis an dem Bau beschäftigt, welche Zahl man bis zum Januar d. J. auf 25 000 zu erhöhen hoffte. Die Strecke soll bis zum Jahre 1908 fertiggestellt sein.

— **Otavibahn** (Deutsch-Südwestafrika). Gemäß dem Wunsche der Budgetkommission des Reichstags hat Kolonialdirektor Dr. Stübel der Kommission den Vertrag mit der Otaviminengesellschaft zwecks Beschleunigung des Ausbaues der Otavibahn vorgelegt. Der Vertrag enthält nach den B. N. N. folgende Hauptpunkte: 1. Beschleunigung der Anwerbung italienischer Arbeiter durch Vermittlung des Reichs, da Italien bei der Anwerbung ins Ausland Schwierigkeiten macht, 2. Heranziehung der Woermann-Linie zur Beförderung der Arbeiter und Materialien und Behandlung dieser Transporte als Kriegstransporte, 3. Unterstützung seitens des Gouvernements durch Fahrmaterial gegen Erstattung der Selbstkosten, 4. Verbot der Heranziehung der Arbeiter der Gesellschaft zu Kriegsleistungen, 5. militärischer Schutz der Linie, 6. Verbot der militärischen Benutzung der Bahn während der Bauzeit, 7. spätere Benutzung der Bahn durch Militär zu 3½ fach erhöhtem Tarif des deutschen Militärtarifs, 8. Stellung von Regierungsbeamten für den Betrieb im militärischen Interesse während des Baues, 9. Zahlung dreier Raten in Höhe von 1 400 000 ℳ bis 1. Dezember 1904, des Restes von 350 000 ℳ sofort nach Meldung der fahrbaren Fertigstellung

*) 1 Piaster Silber = 4,40 ℳ.

bis Omaruru, 10. Verpflichtung der Gesellschaft, den Bau bis 31. Dezember 1904 fertigzustellen, für eine Verzögerung täglich 2500 *M.* Konventionalstrafe, falls nicht force majeur vorliegt.

Gleichzeitig hat der Reichskanzler dem Reichstag das Telegramm des Generals v. Trotha vom 18. Juli 1904 über die Notwendigkeit einer Beschleunigung des Baues der Otavibahn nach Omaruru und das Schreiben der Otaviminen- und Eisenbahngesellschaft vom 4. August 1904 übermittelt. Das Telegramm des Generals an den Reichskanzler lautet: „Owikokorero, den 18. Juli, 6 Uhr nachm., Eing. 19. Juli. Beschleunigter Ausbau der Otavibahn bis Omaruru für Nachschub dringend geboten, flüchtiger Vorbau unter Benutzung Otavitrasse und Materials möglich. Hierzu erforderlich eine kriegsstarke Eisenbahnkompanie und Ergänzung bisherigen Eisenbahndetachements auf kriegsstarke Kompanie; mit Koppel Verhandlungen erbeten, daß Unterbau spätestens 1. November bis Omaruru fertiggestellt wird, hierzu Einstellung weiterer 500 Arbeiter nötig, welche Koppel zu besorgen bereit ist. gez. Trotha."

— **Eine Eisenbahn von San Miguelito nach Monkey Point (Nicaragua)** ist geplant und wird voraussichtlich von der nicaraguanischen Regierung erbaut werden. Der Bau der 188 km langen Linie wird etwa vier Jahre in Anspruch nehmen. Die Weiterführung der Bahn unter Umgehung des Nicaraguasees bis zum Anschluß an die Eisenbahnlinie Corinto-Granada, welche nach Ansicht der beteiligten Ingenieure später wohl vorgenommen werden dürfte, würde eine Verbindung zwischen dem Atlantischen und dem Stillen Ozean schaffen.

Allgemeines.

— **Über schlechte Eisenbahngewohnheiten** wird in England viel und seit geraumer Zeit geklagt. Ein Eisenbahndirektor äußerte sich anläßlich einer Gerichtsverhandlung etwa folgendermaßen: Der Durchschnittsreisende auf den Londoner Vorortbahnen ist der ungesittetste und schlechtest gelaunte. Daß Fahrgäste handgreiflich werden, ist durchaus nichts seltenes, was in der Regel durch die Selbstsucht der Reisenden, die ein halbes Abteil für sich in Anspruch nehmen wollen, hervorgerufen werde. In den Abteilen finden sich die „Bridge"-Spielpartien zusammen und vertreiben sich die Zeit während der Fahrt. Verspätet sich einer der Teilnehmer, so machen seine Genossen alle Anstrengungen, um für ihn den vierten Platz frei zu halten. Sind die Wagen mit dem neuen Patentschloß auf der Innenseite versehen, dann genügt ein in den Schlitz eingeschobenes Pennystück, um das Öffnen der Tür von außen für jeden Reisenden, ja selbst für den Schaffner zu vereiteln. Bei Wagen mit der gewöhnlichen Handklinke wird der Griff eines Stockes in die Höhlung eingeführt und hiermit das Betreten des Abteils durch andere Reisende verhindert. Aber auch das Benehmen der Damen läßt viel zu wünschen übrig und trägt wesentlich zur Übellaune der Männer bei. Bekannt ist der ersteren besondere Vorliebe für Raucherabteile. Am Schalter drängen sie sich rücksichtslos in die vordere Reihe und benötigen lange Zeit, um ihr Fahrgeld zusammenzusuchen. Auf diese Weise verstimmen sie die Männer oft für den ganzen Tag. Ein täglicher Fahrgast auf den Vorortlinien meinte, wenn man im Eisenbahnwagen einen guten Ton suche, müsse man in der III. Klasse fahren; er habe noch nie bedauert, mit seinen Genossen ein Gespräch angeknüpft zu haben. K—a.

— **Motoromnibusse in London.** „Jeder leistungsfähige Motoromnibus kommt aus Deutschland", sagte Mr. Sidney Straker anläßlich eines unter der Führung des London Automobil Club veranstalteten Frühstücks, „doch hoffen wir, ähnliche Fahrzeuge auch in England bauen zu können." Das ist ein nicht geringes Lob für die deutsche Industrie. Die große London Road Car Co. beschloß vor kurzem den Bau von mehr als 40 Motoromnibussen, ähnlich denen, die heute schon im Westend in Betrieb stehen. Die Wagen bieten Raum für 32 bis 34 Fahrgäste, entwickeln eine Geschwindigkeit von etwa 20 km und kosten ungefähr je 700 £. Die überwiegende Mehrzahl derselben soll in Deutschland und Belgien und einige sollen auch in England bestellt werden. Die Ablieferung hat zwischen Mitte Februar bis Ende Juni zu erfolgen.

Eine in der Gründung begriffene Gesellschaft, die London Motor Omnibus Co. mit einem Stammkapital von 103 000 £, schloß wegen Lieferung der Wagen einen Vertrag mit der Miles Daimler Co. und beabsichtigt u. a. nachstehende Linien zu bedienen: Von der City über Oxford Street und Shepherds Bush, dann von Charing Cross über Victoria und von Liverpool Street über Marble Arch sämtlich nach Hammersmith; ferner von London Bridge über Charing Cross nach Putney und von Victoria über Marble Arch nach Crickelwood. Dieser Gründung widersetzte sich die Motor Traction Co.; ihre verbrieften Rechte werden angeblich durch die Lieferung der Daimler Co. sowie durch den Betrieb solcher Omnibusse in London verletzt. Die letztgenannte Gesellschaft erklärt dagegen, daß die Motor Traction Co. keinerlei Monopol besitze, daß auch zwischen beiden keine Abmachungen beständen, also auch keine Einwände gegen Lieferungen erhoben werden könnten, und daß sie (Daimler Co.) für 3 Gesellschaften ähnliche Fahrzeuge gebaut habe, die unbehindert in London verkehren.

— **Größte Leistung der Westinghouse-Turbine auf der Weltausstellung in St. Louis.** Ein interessantes Ereignis bildete am Tage nach Schluß der Weltausstellung in St. Louis die Arbeitseinstellung und Untersuchung der Westinghouse-Dampfturbine „generating unit" mit 600 PS, die in dem Maschinenpalast auf der Weltausstellung hintereinander 3962 Stunden gelaufen war, eine noch nicht dagewesene Leistung einer Turbine. Sie wurde am Morgen des 20. Juni 1904 in Tätigkeit gesetzt und am 2. Dezember 1904 nachts 11½ Uhr zum Stillstand gebracht. Während dieser Zeit lieferte diese Maschine Strom für Beleuchtung und Bewegung in allen Westinghouse-Ausstellungen in den Maschinen-, den Elektrizitäts- und dem Verkehrsgebäude. Die Maschine wurde bei ihrer Arbeitseinstellung in bester Verfassung vorgefunden. Die Gesamtzahl ihrer Umdrehungen beläuft sich auf ungefähr 855 792 000.

Bücherschau.

— **Die mechanischen Sicherheitsstellwerke im Betriebe der vereinigten preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Bearbeitet von S. Scheibner, Regierungs- und Baurat, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Erster Band. VI und 270 S. in gr. 8⁰. Mit 174 Textabbildungen. Preis ungebunden 6 *M.*, gebunden 6,75 *M.* Berlin 1904. Selbstverlag des Verfassers. Buchhändlerischer Vertrieb durch die Polytechnische Buchhandlung A. Seydel in Berlin W. 8.

Das vorliegende Werk, auf dessen Erscheinen bereits auf S. 1391 Jahrg. 1904 d. Ztg. hingewiesen worden ist, soll, wie das Vorwort besagt, ein praktisches Hand- und Nachschlagebuch über die mechanischen Sicherheitsstellwerke im Betriebe der vereinigten preußisch-hessischen Staatseisenbahnen sein. Es schließt sich — auch in der Gliederung des Stoffes — eng an die preußischen „besonderen Bedingungen für die Lieferung und Aufstellung von Weichen- und Signalstellwerken" an. Von einer Kritik der behandelten Bauweisen ist abgesehen. Der vorliegende erste Band behandelt die außerhalb des Stellwerkgebäudes im Freien liegenden Bauteile. Es werden zunächst die Leitungen für Drahtzug und Gestänge nebst ihren Zubehörteilen, Spannschrauben, Ablenkrollen, Spannwerken, Winkelumlenkungen usw. beschrieben. Hieran schließt sich ein Abschnitt über Weichenriegel, in dem Endweichenriegel und Zwischenriegel der verschiedensten Bauart mit einer und zwei Riegelstangen dargestellt werden. Der dritte Abschnitt behandelt zunächst die allgemeine Anordnung der Spitzenverschlüsse, im weiteren Verlauf aber auch ihre bauliche Durchbildung, wobei für die Verschlüsse mit innerer Abstützung acht, für die mit äußerer Verklammerung dagegen sieben verschiedene Ausführungsweisen angeführt werden. Gleichzeitig werden eine Reihe von Betriebsvorrichtungen mit Drahtbruchsperren abgebildet und erläutert. Nach einem kürzeren Abschnitt über Weichenhandschlösser folgt eine Beschreibung der Gleisschutzvorrichtungen, wozu der Verfasser außer Gleissperren und Entgleisungsweichen auch die Zugankündiger und die fernbedienten 6a-Signale rechnet. Hieran schließt sich die Erörterung der Fühlschienen und Zeitverschlüsse. Den Schluß des Bandes endlich bildet eine ausführliche Darstellung der Mastsignale nebst Zubehör. Es werden die Endantriebe und Zwischenantriebe besprochen und die Vorgänge geschildert, die sich beim Reißen der Drahtleitung abspielen. Dann folgt eine Beschreibung der Mastsignale und Vorsignale, wobei wiederum die verschiedenen Bauweisen Berücksichtigung finden.

Die Ausführungen sind durch zahlreiche Textabbildungen erläutert. Die Beschreibung der Konstruktion ist klar und leicht verständlich. Der Verfasser hat für jeden der wichtigsten Stellwerksteile die Ausführungen der für die preußischen Staatsbahnen in erster Linie liefernden Firmen, wie Fiebrandt & Co., Gast, Hein. Lehmann & Co., Max Jüdel & Co., Scheidt & Bachmann, Siemens & Halske, Stahmer, Willmann & Co., Zimmermann und Buchloh zur Darstellung gebracht; von süddeutschen Erzeugnissen hat lediglich der Spitzenverschluß von Schnabel und Henning Erwähnung gefunden.

Was man sonst mit großer Mühe sich aus den Katalogen der verschiedenen Signalbauanstalten heraussuchen muß, ist hier systematisch an einer Stelle vereinigt; durch Vergleichung der verschiedenen Ausführungen wird die Erkenntnis der Auf-

gabe im allgemeinen gefördert und das Verständnis für die Eigenart der Lösungen im einzelnen erschlossen.

Das Buch hat dem Vernehmen nach bereits weite Verbreitung gefunden, so daß ohne Zweifel in absehbarer Zeit eine Neuauflage nötig sein wird. Vielleicht dürfte es sich dabei empfehlen, folgende Gesichtspunkte zu berücksichtigen. Zunächst erscheint es fraglich, ob die Gesamtanordnung des Werkes zweckmäßig ist. Wie erwähnt, werden im ersten Bande nur die im Freien befindlichen Stellwerksteile beschrieben; der zweite Band soll dann die im Gebäude untergebrachten eigentlichen Stellwerke umfassen. Ohne die Wichtigkeit der Leitungen, Weichenantriebe, Signale usw. zu unterschätzen, kann man doch wohl behaupten, daß das Beste und Interessanteste im ganzen Sicherungswesen das eigentliche Stellwerk ist, weil es gleichsam die Seele der ganzen Anlage bildet. Und deshalb erscheint es besonders bei der Unterweisung von Anfängern zweckmäßig, hiermit zu beginnen, gleichzeitig aber, damit das „geistige Band" nicht fehlt, allerdings mehr prinzipiell zu zeigen, wie die Bewegungen der Weichen- und Signalhebel auf die draußen stehenden Teile übertragen werden; die genauere Durchbildung dieser Übertragung hat dann den Schluß zu bilden. Bei der vom Verfasser gewählten Anordnung des Stoffes dagegen wird der Leser des ersten Bandes gleichsam nur an die Grenze des gelobten Landes geführt. Wozu die verwickelten Einrichtungen schließlich dienen, nämlich den Zusammenhang zwischen Signal- und Weichenstellung zwangläufig herbeizuführen, davon erhält er kein anschauliches Bild.

Es liegt auf der Hand, daß sich dieser Nachteil nur für solche Leser fühlbar macht, die noch gar keine Kenntnis vom Stellwerkswesen haben. Aber sollte es nicht ein Leichtes sein, bei einer Neuauflage den Stoff so zu gestalten, daß das treffliche Werk auch von Anfängern mit Nutzen und Vergnügen benutzt werden kann?

Auch hinsichtlich der Abbildungen ließe sich noch manches verbessern. Abbildungen in technischen Lehrbüchern sollen entweder nur das Verständnis einzelner Konstruktionen ermöglichen oder sie sollen unmittelbar zum Nachkonstruieren benutzbar sein. Für Bücher wie das vorliegende kommt nur der erste Zweck in Frage. In diesem Falle werden meist entweder Prinzipskizzen angewendet oder vollständige Ausführungszeichnungen, in denen jedoch die Maßzahlen weggelassen sind. Beides erscheint unzweckmäßig: die Prinzipskizzen geben infolge ihrer „Fleischlosigkeit" kein richtiges Bild von der möglichen Ausführungsform. Die Ausführungszeichnungen enthalten zu viel unwichtige Einzelheiten, so daß der Grundgedanke zurücktritt. Die Zeichnungen in Lehrbüchern müssen die Mitte halten. Als vorbildlich können in dieser Hinsicht die Abbildungen in dem zweiten Teil des übrigens nur österreichische Anlagen behandelnden Werkes von Martin Boda „Die Sicherung des Zugverkehrs auf den Eisenbahnen" angesehen werden.

Im einzelnen ließe sich vielleicht noch manches ergänzen. Bei der Beschreibung der Leitungen sind die Druckrollen zu kurz gekommen, insofern als weder ihre allgemein übliche Verwendung für unterirdische, noch auch ihre besonders in den westlichen Bezirken neuerdings angestrebte Benutzung für oberirdische Leitungen erwähnt wird. Zum Schutze unterirdischer Blechkanäle hat sich außer dem auf S. 12 angeführten Ölfarbenanstrich oder Zinküberzug ein Anstrich mit Goudron oder Gasteer als besonders haltbar erwiesen. Bei der Behandlung der Spannwerke dürfte es sich empfehlen, darauf hinzuweisen, daß anstatt des umständlichen rechnerischen Verfahrens ein unmittelbares Probieren rascher und sicherer zum Ziele führt. Bei den Riegelrollen wäre eine Untersuchung darüber erwünscht, welchen Einfluß die Stellung des Spannwerkes auf Weichenriegel mit Wendegetrieben haben kann; auch hätte hier oder an anderer Stelle die Siglsche Kontrolle erwähnt werden müssen. Die statische Berechnung der Mastsignale könnte vielleicht bei der zweiten Auflage wegbleiben, zumal sie nicht ganz einwandfrei ist; so werden z. B. keine Angaben über die Zusatzspannungen gemacht, die sich aus der exzentrischen Lage des Angriffspunktes für den Winddruck auf die Flügel ergeben. Ebenso entbehrlich erscheinen die Zeichnungen der Stellkurvendiagramme, zumal jegliche Erläuterung über die geometrische Konstruktion fehlt. Bei der Beschreibung der Festlaufvorrichtung für den Fiebrandschen Endantrieb erscheint es unbedingt erforderlich, einen besseren Schnitt und vor allen Dingen eine Ansicht des Pendels zu geben, da sonst die Wirkungsweise für den Anfänger kaum zu verstehen ist.

Diese Aufzählung kleiner Mängel soll nicht dazu dienen, den Wert des Buches irgendwie herabzusetzen. Ihnen stehen so viele Vorzüge gegenüber, daß der knappe zur Verfügung stehende Raum nicht ausreicht, um im einzelnen auf sie einzugehen; hier seien nur nochmals hervorgehoben: die Abbildung einzelner bewegter Teile, wie Riegelrollen, Signalantriebe usw. in den verschiedensten Stellungen, die übersichtliche Darstellung aufeinanderfolgender Vorgänge (wie z. B. beim Reißen) in Tabellenform und nicht zum wenigsten die treffliche Ausstattung des ganzen Werkes. Wir können dem Leser nur empfehlen, sich recht bald durch eigenes Studium von dem Werte des Buches zu überzeugen.

Oder.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Am 1. März d. J. wird der an der Strecke Wetzlar-Niederlahnstein zwischen den Stationen Aumenau und Villmar gelegene Haltepunkt Arfurt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Frankfurt a/M., 21. Januar 1905. (216)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle „Villnöß".

Am 1. Januar l. J. wurde in der Haltestelle Villnöß zwischen der Haltestelle Albeins und der Station Klausen auf der Linie Kufstein-Ala die Fahrkartenausgabe, die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden, ferner der Gepäckgutdienst gegen Nachzahlung eingeführt.

Wien, am 18. Januar 1905. (217)

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle „Vahrn".

Am 22. Januar l. J. wird in der Haltestelle Vahrn zwischen der Militärhaltestelle Franzensfeste und der Station Brixen auf der Linie Kufstein-Ala die Fahrkartenausgabe, die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden, ferner der Gepäckgutdienst gegen Nachzahlung eingeführt.

Wien, am 18. Januar 1905. (218)

3. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. wird die an der Strecke Kandrzin-Ratibor zwischen Station Nendza und Ratibor gelegene Haltestelle Markowitz für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor eröffnet.

Eine Abfertigung von und nach Markowitz Ort findet nicht statt.

Die Haltestelle ist im Gruppentarif I der preußisch-hessischen Staatsbahnen und in den Wechseltarifen mit der Gruppe I bereits mit Entfernungen aufgenommen; der daselbst angebrachte Vermerk „gültig vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr" ist zu streichen. Vom gleichen Tage ab wird im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor für alle Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht für den Versand von den inländischen Produktionsstätten abgefertigt werden, der Frachtsatz der Staatsbahnübergangsstation Markowitz um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Die Haltestelle wird der Betriebsinspektion I, Maschinen- und Verkehrsinspektion Ratibor unterstellt.

Kattowitz, den 27. Januar 1905. (219)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden direkte Frachtsätze zwischen den Stationen Heinersdorf a. T., Lipschau, Meffersdorf und Neuhammer a. Queis (Direktionsbezirk Breslau) einerseits und den Stationen der Liegnitz-Rawitscher und Neustadt-Gogoliner Eisenbahn, der Nebenbahn Hansdorf-Priebus, Muskau-Teuplitz - Sommerfeld, Rauscha - Freiwaldau, der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel und der Reinickendorf-Liebenwalde - Groß-Schönebecker Eisenbahn anderseits eingeführt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Breslau, den 25. Januar 1905. (220)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr und Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 10. Februar d. J. werden die Stationen Hansdorf-Wüstewaltersdorf des Eisenbahn - Direktionsbezirks Breslau, Bernstein, Berlinchen, Berneuchen, Glasow, Lippehne, Neudamm, Soldin des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg, Bartenstein, Gerdauen, Lötzen und Ra-

stenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Königsberg in die oben bezeichneten Verkehre und die Station Zabikowo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Posen, die vom 1. Februar d. J. die Bezeichnung „Luban" erhält, in das Tarifheft 4 des Ost-mittel-südwestdeutschen Güterverkehrs (Verkehr mit Baden) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Januar 1905. (221)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Premnitz und Pritzerbe der Brandenburgischen Städtebahn in den Ausnahmetarif 9 S des obenbezeichneten Verkehrs als Empfangsstationen für den Verkehr von den Reichsbahnstationen Diedenhofen und Düdelingen Werk einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Januar 1905. (222)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.
(Klassengüterverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 gelangen in Ergänzung und Änderung des Ausnahmetarifs Nr. 16 (Holzstoff usw.) teils neue, teils billigere Frachtsätze zur Einführung.

München, den 18. Januar 1905. (223)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Güterverkehr.

Im Teil II A des Tarifs vom 1. Dezember 1904 sind folgende Schnittsätze zu berichtigen:

Seite
95 Weilheim-Peri, Eilstückgut c, von 8,12 auf 8,21;
127 Buchholz i. Sachsen Bahnhof-Pontebba, Frachtstückgut 3, von 3,32 auf 8,32;
129 Freiberg i. Sachsen-Pontebba, Sp.-T. III a, von 4,66 auf 4,68;
130 Leipzig I (Bayer. Bhf.) usw.-Peri, Sp.-T. III a, von 43,1 auf 4,31;
320 Schweinfurt Hauptbhf.-Peri, A.-T. 23, von 2.21 auf 2,20;
320 Schweinfurt Stadt-Peri, A.-T. 23, von 2,20 auf 2.21;
403 Pfronten-Peri, A.-T. 39 b, von 1,98 auf 2,18;
413 Fulda-Peri, A.-T. 39 a, von 4,45 auf 4,55;
426 München Hauptbhf.-Peri, A.-T. 42 a, von 1,84 auf 2,84.

Auf Seite 14 des Ausnahmetarifs Nr. 1 vom 1. Dezember 1904 ist der Stationsname „Nüteich" auf „Nürnberg-Dutzendteich" zu berichtigen.

München, den 19. Januar 1905. (224)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1905 ab wird die württembergische Privatbahnstation Neresheim (Westdeutsche Eisenbahngesellschaft) in den vorbezeichneten Gütertarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

München, den 17. Januar 1905. (225)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.
Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. erhöhen sich beim Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. im Verkehr von Koksanstalt Bahnschacht nach bayerischen und württembergischen Stationen und beim Ausnahmetarif 6 a für Steinkohlen usw. von Koksanstalt Bahnschacht nach Kufstein Übergang, Lindau Stadt Übergang und Friedrichshafen Übergang die Frachtsätze um 0,05 M. für 100 kg.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 18. Januar 1905. (226)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit Wirksamkeit vom 15. Januar 1905 wird die Station Buxheim der bayerischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif 1 a für Stammholz des Sp.-T. II aufgenommen. Die bezüglichen Schnittfrachtsätze betragen:

Schnittpunkt V . . . 0,21 } Mark
" VI . . . 0,07 } für 100 kg

München, den 17. Januar 1905. (227)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Übergangstarif für den Verkehr mit der Hohenlimburger Kleinbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 wird die Hohenlimburger Kleinbahn im Verkehr mit den Stationen der badischen, bayerischen, oldenburgischen, preußisch-hessischen, sächsischen und württembergischen Staatsbahnen, der Pfälzischen und Reichseisenbahnen, der Lübeck-Büchener und Mecklenburg. Friedrich Franzbahn in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen für bestimmte Frachtgegenstände aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 21. Januar 1905. (228)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-österreich-ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft I bis III.

Am 1. März d. J. werden die Stationen „Koksanstalt Orzegow" und „Hillebrandschacht" in die Schnitt-Tariftabellen des Heftes I, II und III einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 22. Januar 1905. (229)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer und oberschlesischer Steinkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 20. Januar 1905 ist ein Anhang zu den Gütertarifen der Königlich preußischen Staatsbahnen, Tarifheft II F, II G und II H, herausgegeben. Durch denselben sind alle Stationen der vorher genannten Tarife, nach welchen bis jetzt in den besonders herausgegebenen Ausnahmetarifen für die Beförderung von Steinkohlen usw. aus dem Waldenburger und Neuroder sowie aus dem oberschlesischen Kohlenrevier Frachtsätze nicht bestanden, in den niederschlesischen und oberschlesischen Steinkohlenverkehr einbezogen.

Abzüge des Anhanges sind bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von 5 ₰ zu haben.

Breslau, den 21. Januar 1905. (230)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar l. J. wird die württembergische Privatbahnstation Neresheim in den badisch-württembergischen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen unsere Güterstationen.

Karlsruhe, den 24. Januar 1905. (231)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Stationen der Strecke Mayen-Coblenz des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken in das Tarifheft 7 (Verkehr Saarbrücken-Baden) aufgenommen worden.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Karlsruhe, den 23. Januar 1905. (232)
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Tierverkehr.

Am 1. Februar d. J. treten im Verkehr der Station Frankfurter Allee (Berlin) mit den Stationen Aldingen b. Spaichingen, Horb, Nagold, Spaichingen, Sulz a. Neckar und Tuttlingen der württembergischen Staatseisenbahnen direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 23. Januar 1905. (233)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 tritt zum Gemeinschaftlichen Hefte und zu den Tarifheften 1—10 der Nachtrag I in Kraft.

Er enthält u. a.:

Änderungen und Ergänzungen des Verzeichnisses der Stationen mit beschränktem Dienst, Frachtsätze der allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1—4 für die Stationen der Strecke Trompet-Cleve, ferner für die Stationen Banteln, Berlin Görlitzer Bhf., Berlin Ostbhf., Bernterode, Beverungen, Brieg, Dahlem (Eifel), Danzig Olivaer Tor, Danzig Weichselbhf., Dirschau, Eisenberg (Sachsen-Altenburg), Güsten, Gustorf, Heringen (Werra), Ibbenbüren, Jena Weimar-Geraer Bhf., Jessenitz i. M., Köslin, Lauenförde, Marienborn (Prov. Sachsen), Mathias Stinnes, Melsungen, Sehnde, Sinsen, Sollstedt, Stolp i. P., Teutschenthal, Wiesbaden West, für Stationen der Rinteln-Stadthagener und Teutoburger Wald-Eisenbahn;

Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 5 I (Holz), 6 (Holzstoff usw.), 7 (Thomasschlacken), 11 (Kalisalze), 12 (Guano aller Art), 13 II (Superphosphat), 14 (Wegebaustoffe), 16 I (Backsteine), 17 (Verblendsteine), 18 (Zement), 19 (Eisenerz), 21 II (Zinkerz), 23 I und 23 II (Eisen und Stahl), 25 (Zuckerrübensamen), 26 (Blei in Blöcken), 30 (thüringische usw. Waren), 33 (Werggarn), 36 (Schwefelsäure), 38 (Hohlglaswaren) und des Tarifs für Eisenbahnfahrzeuge;

drei neue Ausnahmetarife, und zwar 23 III (Eisen und Stahl in Sendungen unter 10000 kg), 35 I (Soda, kalzinierte) und 39 (Steinkohlenteerpech).

In den Stationsverbindungen Neunkirchen (Saar)-Aerschot, Spez.-Tarif II, und Cochem-Terneuzen transit, Ausnahmetarif 1, treten Frachterhöhungen ein; sie gelten erst vom 15. März 1905.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 21. Januar 1905. (234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe IV.
(Südwestliches Gebiet.)

Zum Tarif vom 1. Mai 1904 tritt mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 der Nachtrag 4 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Wiesbaden West und Hirschfeld, ferner einige Frachterhöhungen für die Stationsverbindungen Homberg nach Moers und nördlich gelegenen Stationen. Die Frachterhöhungen treten erst zum 15. März 1905 in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 18. Januar 1905. (235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit sofortiger Wirkung werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b für Steine im Tarifheft 4 (Reichsbahn-Baden) auch für den Verkehr mit der Station Rothweil der Kaiserstuhlbahn in Geltung gesetzt.

Straßburg, den 21. Januar 1905. (236)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. Februar 1905 tritt der Nachtrag VII zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif in Kraft. Er enthält außer verschiedenen, zum Teil bereits früher veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen des Tarifs Entfernungen und Frachtsätze für die neueinbezogenen Stationen Kolberg Vorbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Stettin, Chemnitz-Hilbersdorf, Höhlteich und Steudten der sächsischen Staatseisenbahnen sowie einen Übergangstarif für den Verkehr mit der Strausberg-Herzfelder Kleinbahn. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 24. Januar 1905. (237)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Für gebrannte Mauer- und Dachsteine, wie im Spezialtarif III genannt, die in der Zeit vom 1. Februar bis 31. Dezember 1905 in Wagenladungen von Stationen der sächsischen Staatsbahnen nach Leipzig Bayer. Bhf., Leipzig Dresdner Bhf. und Plagwitz-Lindenau Sächs. St. B. oder nach Leipzig Berl. Bhf., Leipzig Magdeb. Bhf., Leipzig Thür. Bhf., Leutzsch, Plagwitz-Lindenau Pr. St. B., Schönefeld und Wahren aufgegeben und nachweislich für Zwecke der Kgl. preußischen Staatsbahnen verwendet worden sind, gewährt die unterzeichnete Generaldirektion im Rückvergütungswege eine Ermäßigung, die beträgt: a) 30 % der Fracht bei Sendungen nach Leipzig Bayer. Bhf., Leipzig Dr. Bhf. und Plagwitz-Lindenau Sächs. St. B., b) 30 % des Frachtanteils der sächsischen Staatsbahn bei Sendungen nach Leipzig Berl. Bhf., Leipzig Magdeb. Bhf., Leipzig Thür. Bhf., Leutzsch, Plagwitz-Lindenau Pr. St. B., Schönefeld und Wahren. Nähere Auskunft über den Betrag der Ermäßigung wird durch Vermittlung der Versandstationen von unserem Verkehrsbureau, Dresden-A., Wienerstraße 4 II., erteilt. Zur Erlangung der Frachtermäßigung ist binnen 3 Monaten nach Ablauf des Monats, in dem die Sendung aufgegeben wurde, der Original- oder Duplikatfrachtbrief einzureichen. Die Verwendung der Sendung zu dem angegebenen Zwecke ist zu bescheinigen.

Dresden, am 23. Januar 1905. (238)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 25. d. M. ab wird die Station Kettwig des Direktionsbezirks Essen in die im Verkehr nach den Stationen der Königl. preuß. und Großherzoglich hessischen Staatseisenbahnen und den Großherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife 6 als Versandstation mit den bestehenden Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarifs) aufgenommen.

Gleichzeitig wird Station Kettwig als Versandstation und die Station Crombach des Direktionsbezirks Elberfeld als Empfangsstation in den Ausnahmetarif vom 15. Januar 1905 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhrgebiet nach Stationen des Lahn-, Dill- und Sieggebiets aufgenommen.

Über die Frachtsätze ist das Nähere bei den Abfertigungsstellen der genannten Stationen und dem Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion zu erfahren.

Essen, den 25. Januar 1905. (239)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

Zum Ausnahmetarif Nr. 16 erscheint am 1. Februar d. J. der Nachtrag II mit Sätzen ab der pfälzischen Station Waldmohr-Jägersburg und nach der neuen luxemburgischen Station Befort, sowie mit ermäßigten Frachtsätzen nach der Station Grundhof. Preis 10 ₰. (240)

St. Johann-Saarbrücken, 24. Januar 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Verkehr.
Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. vom 1. April 1897.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Februar d. J. der Nachtrag XV in Kraft, enthaltend außer Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, ferner neue Frachtsätze für die Station Homberg a. Rhein des Direktionsbezirks Cöln, sowie Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Mörs des Direktionsbezirks Cöln und Dinxperlo, Heilo und de Heurne der Holländischen Eisenbahn. Soweit für die Station Homberg a. Rhein Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. März 1905 in Kraft. Preis des Nachtrags 0,20 ℳ.

Essen, den 20. Januar 1905. (241)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar 1905 wird das Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs 33 (ungebleichtes Werggarn) — Seite 10 und 137 des Gemeinschaftlichen Heftes und Seite 181 des Heftes 7 — durch den Artikel Jutegarn ergänzt.

Ferner werden im Heft 7 bei demselben Ausnahmetarif für den Verkehr mit Adinkerke (Grenze) folgende Frachtsätze neu eingeführt:

Emsdetten	27,31 Francs
Hervest-Dorsten . .	24,38 „
Mesum	26,69 „
Rheine	25,95 „

Der Übergang ist V. H.

Seite 8 und 312—328 des Heftes 1 wird die Anmerkung „Nur für Frachtgut in Wagenladungen" zu dem Stationsnamen Cöln Hafen geändert in „Nur für Eil- und Frachtgut in Wagenladungen".

Der Hinweis auf das Verzeichnis der Stationen mit beschränktem Dienst bleibt bestehen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 20. Januar 1905. (242)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Februar d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 A und B (Holz des Spezialtarifs III) in Kraft:

Nach / Von	Weißenfels K. E. D. E. A	B
	Pfennige für 100 kg	
Niemes (Stadt) A. T. E.	85	

Breslau, den 21. Januar 1905. (243)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.
Einführung direkter Frachtsätze für Wildbrettransporte als Eilgut von Waidhofen a/Ybbs nach Paris-Douane.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, werden für Wildbrettransporte als Eilgut von Waidhofen a/Ybbs nach Paris-Douane nachfolgende Frachtsätze berechnet:

	für Sendungen von						
	bis 5 kg	6—10 kg	11—20 kg	21—30 kg	31—40 kg	41—50 kg	über 50 kg
	Francs pro Sendung						Francs für 1000 kg
Waidhofen a/Ybbs-Paris-Douane . .	2,15	3,30	5,55	8,30	10,20	11,45	228,95

Wien, am 23. Januar 1905. T. A. B. Zl. 369 ex 1905. (244)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.
Ermäßigung der Frachtsätze des Sp.-T. 1 von Frauenberg und von Wesely-Mezimosti nach Landeck.

Mit Gültigkeit vom 4. Februar l. J. werden die im Tarife Teil II für den obengenannten Eisenbahnverband enthaltenen Frachtsätze des Sp.-T. 1 von Frauenberg (k. k. St. B.) nach Landeck (k. k. St. B.) von 235 auf 234 und von Wesely-Mezimosti (k. k. St. B.) nach Landeck (k. k. St. B.) von 245 auf 237 Heller für 100 kg ermäßigt.

Wien, am 21. Januar 1905. S. B. Z. 735 C I. (245)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
im Namen der k. k. österr. Staatsbahnen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr
über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Direkte Güterabfertigung von der Station Mannheim der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Ausstattung dieser Station mit bezüglichen direkten Frachtsätzen im Tarifwege, gelangen unter Anwendung der Bestimmungen der ab 1. Dezember 1903 gültigen Tarife, Teil I und Teil II, Heft 1, für den obenbezeichneten Verkehr die in der Nr. 98 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen vom 14. Dezember 1904 (Seite 1529) mit Kundmachung Nr. 3248 für Aschaffenburg bayer. St. B. verlautbarten direkten Frachtsätze auch ab der Station Mannheim der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen zur Berechnung.

Wien, am 22. Januar 1905. (246)

Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten
Transportanstalten.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil IV, Heft 1 und 2 vom 1. Mai 1900.
Einräumung der Reexpeditionsbefugnis für Holztransporte in Kirchberg in Tirol.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 wird unter Einhaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen die Reexpedition von Holz in der Station Kirchberg in Tirol zugelassen.

Infolgedessen sind die Reexpeditionstabellen in den Verbandstarifen Teil IV, Heft 1 und 2 wie folgt zu ergänzen:

a) Teil IV, Heft 1, Seite 13:

Die Einlagerung und Reexpedition ist zulässig in	für Sendungen mit Herkunft von den Stationen der Gruppe	für Sendungen bestimmt nach den französischen Stationen der Gruppe
Kirchberg i/Tirol	H (ausgenommen Westendorf und Kirchberg i/Tirol), J, K, L, M, N, O, P, Q, S	I—XIII

b) Teil IV, Heft 2, Seite 15:

Die Einlagerung und Reexpedition ist zulässig in	für Sendungen mit Herkunft von den Stationen der Gruppe	für Sendungen bestimmt nach den französischen Stationen der Gruppe
Kirchberg i/Tirol	A, C, Ca, D, F	I—XIII

Wien, am 21. Januar 1905. T. A. B. Zl. 76/1905. (247)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen deutschen Stationen und Station Alexandrowo der Warschau - Wiener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 neuen Stils wird Expreßgut auf Gepäckschein unter bestimmten Bedingungen von den deutschen Stationen, für die direkte Gepäckfrachtsätze im Tarif bestehen, nach Alexandrowo abgefertigt.

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird der Wortlaut des § 11, dritter Absatz, des Tarifs abgeändert und ergänzt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Die neuen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Bromberg, den 24. Januar 1905. (248)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung von 15 520 m Segeltuch zu Wagendecken und 17 010 m Segeltuch zu Wagendächern in je 5 Losen, 1300 m Balgenstoff für D-Zugwagen in einem Lose, 17 060 m Hanfschläuchen in 4 Losen, 11 100 m weißer Leinwand zu Bettwäsche in einem Lose, 9600 m Damast- und leinenen Handtüchern in 2 Losen, 8390 m Behäutleinwand, 8360 m grauer Polsterleinwand, 10 100 m Nessel in je einem Lose, 4830 m farbiger Polsterleinwand (Drell), 5530 m grauem und farbigem Drillich in je 2 Losen, 1700 m grauem Drell mit roten und grünen Streifen in einem Lose, 9540 m Wachs- und Ledertuch in 5 Losen und 8500 qm Linoleum in 2 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Magdeburg, Halle a/S., Stettin, Danzig, Bromberg und Königsberg i/Pr. sowie 71 Stück fertigen Wagendecken in einem Lose für den Direktionsbezirk Berlin. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 24. Februar 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 20. Februar 1905 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1,00 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. März 1905.

Berlin, den 25. Januar 1905. (249)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die für das Etatjahr 1905 erforderlichen 2000 t Stück- oder Knorpelbraunkohlen zur Dampfkesselbeizung sollen verdungen werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 14. Februar d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 11. März 1905.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (250)

Die Lieferung des Bedarfs an:
1. Eisen und Eisenwaren;
2. Werkzeug, Bürsten und Klempnerwaren;
3. Schmiedekohlen, Holzkohlen, Braunkohlenbriketts und Koks;
4. Nutz- und Brennholz;
5. Schmieröl, Rüböl, Petroleum, Seifen, Talg und Verpackungsmaterialien;
6. Farben, Lacken, Firnissen, Chemikalien und Drogen etc.

für das Rechnungsjahr 1905 soll vergeben werden. Angebote sind postmäßig verschlossen und auf der äußeren Adresse mit dem Vermerk „Angebot auf Lieferung von . . . . " versehen zu dem
für Los 1 u. 2 am 16. Februar 1905,
„ „ 3 „ 4 „ 17. „ 1905,
„ „ 5 „ 6 „ 24. „ 1905,
jedesmal vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungszeitpunkt an die unterzeichnete Abteilung einzureichen.

Angebotsformulare, in denen der Gesamtbedarf der zu liefernden Gegenstände vorgetragen ist, sowie die Lieferungsbedingungen können im Geschäftszimmer der Kassenverwaltung der Betriebsabteilung eingesehen, auch gegen post- und bestellungsfreie Einsendung von 1,00 ℳ für Los 1 und 50 ₰ für jedes andere Los bezogen werden.

Die laut Angebotsnachweisung geforderten Proben sind
für Los 1 und 2 spätestens bis 10. Februar 1905,
für Los 3 und 4 spätestens bis 11. Februar 1905,
für Los 5 und 6 spätestens bis 13. Februar 1905
für jedes Los bis nachmittags 3 Uhr kostenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Schöneberg, den 26. Januar 1905. (251)
Kolonnenstraße 31.
Betriebsabteilung der Militär-Eisenbahn.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Januar vorm. gemeldet.

Nummer 3. Berlin, am 28. Januar 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	I	1	Schließkorb	leer —	5	1	Mainz	Direktion Mainz	
2	A	139	2	—	Matratzengestelle —	20	2	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
3	A	563	1	Kiste	Messingschienen —	96	3	„	„	
4	A B	—	2	—	Nähmaschinengestelle	30	4			
5	A B	185	4	—	Roststäbe —	12	5	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
6	A B	3820	1	Ballen	anscheinend Leinen —	29	6	Memel	K. E.-D. Königsberg	
7	A B S	12	1	Korb	Laterne —	21	7	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
8	A D M S	—	1	Kiste	Modelle —	14	8	Düsseldorf Eil-A.	K. E.-D. Elberfeld	
9	A E	12/14	3	Weinfässer	leer —	50	9	Hagen	„	
10	A F	100	1	—	Ofenteil —	28,5	10	Raunheim	Direktion Mainz	Neuleiningen.
11	A F C	2482	1	Kiste	Stein —	113	11	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Würsheim.
12	A H	—	1	Sack	Betten —	8	12	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
13	A H	2294	1	Kiste	Rosinen —	13	13	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
14	A H C	3	1	Gestell	Blechflasche Terpentin	22	14	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
15	A M	100	1	Kiste	? —	19	15	Aich	Bayerische Stsb.	
16	A M Co.	6707	1	Kiste	leer —	40	16	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
17	A M W	522	2	Bund	6 Schlangenbohrer —	17	17	Essen H.	K. E.-D. Essen	
18	A p	—	1	—	Seilrolle —	60	18	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	bez. von Zahna 12/12.
19	A R	2	1	Sack	Kartoffeln —	39	19	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
20	A R	4	1	Kiste	leer —	240	20	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
21	A S	51	1	Ballen	neue Gummiwaren für medizin. Zwecke	44	21	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
22	B	2	1	„	Holzwolle —	85	22	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
23	B	395 u. 9840	2	Kisten	leer —	67	23	Fürth	„	
24	B	760	1	Kiste	Holztäfelchen —	45	24	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
25	B	1310	1	Bierfaß	leer (neu) —	16	25	Hamburg Eil-A.	„	
26	B od. B Z	1036	1	Rolle	Kabeldraht —	25	26	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Roda S.-A. 6/12.
27	B F W	58004	1	Kiste	elektr. Apparat —	21	27	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
28	B G	690	1	Holzfaß	leer —	12	28	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
29	B M	50/1	2	Ballone	Essigessenz —	49	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
30	B J	6138	1	Kiste	leer —	46	30	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
31	B J	58754	1	Faß	leer —	22	31	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
32	B K	86158	1	Pack	Eisenwaren —	6	32	Eschweiler Rh.	K. E.-D. Cöln	vom 27/12. 04.
33	B M	23173	1	Kiste	Wachsrosen —	32	33	Braunschweig Eil.	K. E.-D. Magdeburg	
34	B M E	4227	1	—	eis. Wagenrunge —	19	34	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
35	B P	XI	1	Sack	Schienennägel —	77	35	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
36	B R	—	1	Faß	ansch. Spiritus —	260	36	Rheine	K. E.-D. Münster	
37	B S	2023	1	Bund	2 Messingrohre —	11	37	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
38	B & S	8906	1	Ballen	Bettfedern —	43,5	38	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
39	C	—	1	—	Riemenscheibe von Holz	6,5	39	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
40	C	106	1	Kiste	Satzkisten —	10	40	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
41	C A	62	1	—	eis. Wagscheit —	30	41	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
42	C AB	10200	1	Kiste	ansch. Eisenwaren —	98	42	Keltsch	K. E.-D. Kattowitz	
43	C A F K	4503	1	„	Zollgut —	15	43	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
44	C B	2122	1	„	Teigwaren —	15	44	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
45	C D	43286	1	„	kondens. Milch —	20	45	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
46	C F	2	1	—	Rohr —	—	46	Friedrichsthal a/S.	St. Johann-Saarbr.	
47	C F B	497	1	Ballen	Nessel —	40	47	Mülhausen N.	Reichsbahn	
48	C F K	6275, 4543	2	Bund	Lampenkugeln —	39	48	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
49	C F T	65337	1	Verschlag	Tapetenleisten —	10	49	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
50	C H	—	1	Faß	Sauerkraut —	60	50	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
51	C H	4408	1	—	Stuhlgestell (Sessel) —	10	51	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
52	C K	4927	1	Kiste	getr. Kleider —	39	52	Tegel	K. E.-D. Berlin	Militärpaß Märtens.
53	C K	13840	1	Ölfaß	leer —	35	53	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
54	C M	3840, 3850	2	Kisten	Rosinen —	21	54	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
55	C M R	108/509	1	—	Petroleumfaß, leer	38	55	Spandau	K. E.-D. Berlin	
56	C O	9	1	Kiste	3 Sack Bettzeug	23	56	Kiel	K. E.-D. Altona	2 Teebretter.
57	C P	1	1	Sack	Reis	50	57	Hellenthal	K. E.-D. Cöln	
58	C P	1078	1	Kiste	Schlösser, Schlüssel	30	58	Königsb. i/Pr. Ost	K. E.-D. Königsberg	
59	C R & Co	8016	1	Rolle	Leder	23	59	Obercassel b. Düsseldorf	K. E.-D. Cöln	Steinfort.
60	C S	2966	1	Kiste	leer	40	60	Darmstadt	Direktion Mainz	
61	C L F	989	1	Ballen	Leder	105	61	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	Frkf. a/M. 30/12.
62	C S S	div.	7	Rollen	Drahtgewebe	21	62	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	verzinkt.
63	C W	8338	1	Kiste	leer	51	63	Duisburg	K. E.-D. Essen	
64	C W & Co.	6577	1	„	leer	16	64	Fürth	Bayerische Stsb.	
65	D	—	1	—	Pflugstreichbrett	7	65	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
66	D	977	1	Bund	2 Waschtische	42	66	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
67	D	5039	1	Kiste	Wachszündhölzer	6,5	67	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
68	D E	50	1	Sack	Holzkeile	27	68	Essen H.	K. E.-D. Essen	
69	D E W	36426	1	Kiste	leer	50	69	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
70	D G A	266	1	Verschlag	leer	40	70	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
71	D R	4	1	—	Schrankunterteil	45	71	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
72	D R P	—	1	—	Blechdeckel mit Handhaben	1,5	72	München H. B.	Bayerische Stsb.	
73	D & S	6381	1	Ballen	?	5	73	Augsburg	„	mit Zollblei v. Herbesthal.
74	E	1/10	10	Pakete	Osterbrot	60	74	Fürth	„	
75	E	5786	1	—	eis. Rohr	21	75	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
76	E B	2180	1	Faß	leer	11	76	Würzburg	Bayerische Stsb.	
77	E B & C	—	9	—	Bretter	81	77	Gevelsberg N.	K. E.-D. Elberfeld	
78	E C	7417	1	Kiste	Gipsfiguren	5	78	Schrimm	K. E.-D. Posen	
79	E E	1	1	Korb	kl. Gußteile	28	79	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
80	E G T	36174	1	Ballen	Drucksachen	22	80	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	bekl. von Cöln=G. 9/1.
81	E H	1	1	—	eis. Zahnrad	27	81	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
82	E H	5	1	Kiste	Eisenwaren	8,5	82	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
83	E H	1413	1	Faß	leer	9	83	Bacharach	Direktion Mainz	
84	E H	698	1	Stange	U-Eisen	25	84	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
85	E H	7150	1	Korb	eis. Schloßteile	48	85	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
86	E H C	3820	1	Kiste	leer	61	86	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
87	E O	7540	1	Ballen	Wildhäute	538	87	Kruchten	Reichsbahn	
88	E S	2520	1	Kiste	Seifenpulver	30	88	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
89	E W	5	1	Sack	Bretter	18	89	Wetter a/R.	K. E.-D. Elberfeld	
90	E W M	3/4	2	Kisten	Drahtstäbchen	188	90	Hagenau	Reichsbahn	
91	F	11	11	—	Eisenrohre	255	91	Stuttgart	Württemberg. Stsb.	
92	F	3757	1	Kiste	Zollgut	73	92	Luxemburg	Reichsbahn	Plombe H. St. A. Cöln.
93	F	5862/40	1	Faß	Öl	210	93	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
94	F B	—	1	Bund	Flacheisen	54	94	Gau=Algesheim	Direktion Mainz	
95	F B	5851	1	Kiste	leer	55	95	Pleschen	K. E.-D. Posen	
96	F B	8609	1	Faß	?	117	96	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
97	F B Sch	5086	1	Glasballon	Schwefelsäure	73	97	Duisburg	K. E.-D. Essen	
98	F C	3	1	Kiste	Stearinkerzen	29	98	Naugard	K. E.-D. Stettin	
99	F D	18328	1	„	Nudeln	7	99	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
100	FF	9859	1	Pack	Papier	74	100	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
101	F G	161	1	—	Windkessel	24	101	Kettwig v. d. Br.	K. E.-D. Essen	
102	F G	6820	1	Eisenfaß	leer	109	102	Neumünster	K. E.-D. Altona	
103	F H	2898	1	Kiste	leer	63	103	Lahr	Badische Stsb.	
104	F K	1/4	4	—	Budenstand-Teile	38	104	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
105	F L	8270	1	Kiste	Apfelringe	26	105	Wülfrath	K. E.-D. Elberfeld	
106	F O M	5434	1	Verschlag	Papier	62	106	Elberfeld	„	
107	F P Co.	4851	1	Kiste	Filtrierapparat	25	107	Posen	K. E.-D. Posen	
108	F R	—	2	—	Gußeisen	36	108	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
109	F S	117	1	Sack	Kleesamen	59	109	Sibbesse	K. E.-D. Cassel	
110	F S	5545	1	Eimer	Fett od. Schmierseife	12	110	Lorch a/Rh.	Direktion Mainz	
111	F W	10	1	K.	Käselaib	31	111	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
112	G	1	1	Bund	2 Stahlscheiben	12	112	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	v. Hattingen.
113	G	922	1	„ „	2 Stühle	7,5	113	Niebüll	K. E.-D. Altona	
114	G A	13941/2 13949/50	4	Kisten	leer	80	114	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
115	O v. D	82	1	Korb	Eisenw.	56	115	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
116	G D	194479	1	Kiste	Milch in Dosen	13	116	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	oder 104479.
117	G G	56	1	—	Bügelofenunterteil	15	117	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
118	G H	473	1	Kiste	Glaswaren	28	118	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
119	G H	9104	1	Blechkanne	gefüllt	39	119	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
120	G K	1294	1	Sack	Baumnüsse	50	120	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
121	G K	1574	1	Kiste	Suppeneinlagen	12,5	121	Coblenz		
122	G K	6930	1	Bund	6 Gasrohre	28	122	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
123	G K	6934	1	Paket	Korsettfedern	10	123	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	beklebt von Berl. Stb. 5/1.
124	G K K	2550/1	2	Kisten	Zollgut	31	124	Hohenstein=E.	Sächsische Stsb.	
125	G L	106	1	Kiste	Käse	30	125	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
126	G L	6432	1	„	Klavierfüllungsdekorationen	26	126	Berlin Anh.	„	nußbaum
127	G M	147	1	„	Porz.-Kaffeekannen	13	127	Recklinghausen S.	K. E.-D. Essen	
128	G R	—	1	—	eisenbl. Rohr	18	128	Mannheim	Badische Stsb.	
129	G B	7895	1	Bund	Flacheisen	27	129	Soest	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
130	G S	1/2	9	Bütten	leer	—	145	130	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
131	G T	—	1	—	Wagenfeder	—	10	131	Dresden König Albert-Hafen	Sächsische Stsb.	
132	G W	701	1	Ballen	Holzwaren	—	53	132	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
133	G W	3277	1	Kiste	Bleche	—	30	133	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
134	H	—	1	Bund	leere Säcke	—	14	134	München H. B.	Bayerische Stsb.	
135	H	—	6	—	Abflußrohre	—	78	135	Friedrichsthal a/S.	St. Johann=Saarbr.	
136	H	5	1	Kiste	leer	—	38	136	Mainz	Direktion Mainz	
137	H	63/6	4	Ballen	l. Säcke	—	80	137	Lübeck	Lübeck-Büchener	
138	H B	996	1	Sack	hölz. Bettstellenknöpfe		38	138	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
139	H C	834	1	Kiste	Kohlenstifte	—	25	139	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
140	H D	609	1	Faß	ansch. Wein	—	81	140	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
141	H E	222	1	—	Wagenachse	—	127	141	Düsseldorf=Bilk	„	
142	H E N	—	1	Kiste	Teigwaren	—	17	142	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
143	H G	104	1	„	Bild in Glas	—	30	143	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
144	H H	193	1	Faß	Rüböl	—	122	144	Düsseldorf=Bilk	„	
145	H H	4488	1	Kiste	leer	—	35	145	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
146	H K	5945/6	2	Kisten	leer	—	25	146	Posen=Gerberd.	K. E.-D. Posen	
147	H L	32	2	—	eis. Achsen	—	174	147	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
148	H N Z Co	22704	1	Kiste	kond. Milch	—	14	148	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
149	H R	6	2	—	eis. Rohre	—	63	149	Clausthal	K. E.-D. Magdeburg	
150	H R	11	1	—	Pflugschar	—	1	150	München H. B.	Bayerische Stsb.	
151	H S	2369/70	2	Ballen	Nessel	—	101	151	Mülhausen Nord	Reichsbahn	beklebt von Appenweier 30/12.
152	H W	—	1	—	Polstersessel	—	8	152	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
153	H W	326	1	Kiste	?	—	16	153	Stadt Brückenau	Bayerische Stsb.	
154	H W	2189	1	„	Likörflaschen	—	5,5	154	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
155	H Z	4497	1	Bund i. L.	Messingstangen	—	26	155	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
156	J	546	1	Kiste	Käse	—	27	156	Cöln=Nippes	„	
157	J C M	23330	1	Ballen	Riemen	—	12	157	Harlingen	Niederländ. Stsb.	v. Mühlhausen.
158	J D F L	3061	1	„	Feudel	—	25	158	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
159	J E	8868	1	Faß	Heringe	—	157	159	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
160	J F	3749	1	Ballen	geflochtene Haare u. lose Haare f. Puppen		23	160	Sonneberg	K. E.-D. Erfurt	
161	J F S / V H	1705 / 439	1	Kiste	leer	—	3,5	161	München H. B.	Bayerische Stsb.	
162	J G	16	1	„	Likörgläser	—	12	162	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
163	J G	205	1	„	Glaswaren	—	28	163	Leipzig M. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
164	J H	1	1	„	9 Ballen Stoffe	—	117	164	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
165	J H	38	1	Paket	Meißel	—	4	165	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
166	J H	44	1	Kiste	leer	—	14	166	München H. B.	Bayerische Stsb.	
167	J H	56 od. 36	1	„	Hämmer	—	36	167	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
168	J H	150	1	„	chemische Packungen		74	168	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
169	J H	3599	1	—	Eisenstange	—	50	169	Gransee	K. E.-D. Stettin	
170	J H K	4087	1	—	Büfettunterteil	—	24	170	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
171	J K	32	1	Sack	Wacholderbeeren	—	30	171	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
172	J M	14	1	Kiste	Nudeln	—	15	172	N.-Wöllstadt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
173	J M J	381/2	2	Kisten	Nudeln	—	40	173	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
174	J N D / H P	4259/64	6	Ballen	Gewebe	—	160	174	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
175	J N P	2312	1	Kiste	—	—	78	175	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
176	J O	416	1	Sack	Kaffee	—	22	176	Bonn	K. E.-D. Cöln	
177	J O L / F	23 / 18	1	Eisenfaß	leer	—	52	177	Wertheim	Bayerische Stsb.	
178	J R	100	1	Kiste	l. Flaschen	—	20	178	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
179	J R	5116	1	„	l. Flaschen	—	58	179	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
180	J S	—	1	„	leer	—	58	180	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
181	J U	823	1	—	Rost	—	20	181	Düsseldorf Bilk	„	v. Aachen.
182	J W	5	1	Bund	6 Waschbretter	—	15	182	Essen H.	K. E.-D. Essen	
183	J W	60 a	1	Ballen	Holzwolle	—	16	183	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
184	K	3	1	Kiste	Handsägen	—	127	184	Remscheid=Hast.	„	
185	K	—	12	Stück	Gußteile mit je 2 Schrauben		216	185	Augsburg	Bayerische Stsb.	
186	K	205	1	Ballen	Wolle	—	130	186	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
187	K	499	1	Kiste	Zigarren	—	56	187	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
188	K C	1597	1	„	Briefumschläge	—	43	188	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
189	K D	5730	1	Bund	Eisenrohre	—	43	189	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
190	K F	19069	1	Paket	Glaspapier	—	17	190	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
191	K H	—	1	Sack	Mohrrüben	—	70	191	Posen	K. E.-D. Posen	
192	K H	4150	1	Kiste	Zementdachsteine	—	37	192	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
193	K S	26553 a	1	„	Zuckerwaren	—	7	193	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
194	K St	—	1	Ballen	woll. Schuhe	—	32	194	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
195	K T	1883	1	Kiste	20 Zylinder	—	40	195	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
196	K W	5501	1	Ballen	Gummitischdecken	—	8	196	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
197	K W	8096	1	Faß	Benzolspiritus	—	90	197	Duisburg	K. E.-D. Essen	
198	K Z	1	1	Reisekorb	Kleider	—	40	198	Kronach	Bayerische Stsb.	
199	L	—	3	Bierfässer	leer	—	50	199	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
200	L	1948	1	Kiste	Holzwolle	—	71	200	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
201	L A R / N	—	1	„	3 Eisenrohre	—	167	201	Würzburg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
202	L B	3011	1	Stange	Stahl —	10	202	Furth i. Wald	Bayerische Stsb.	
203	L E	1121	1	—	neue Sprungfedermatratze	ca. 20	203	Diedenhofen	Reichsbahn	
204	L G	9145	1	Verschl.	Bauerntisch —	33	204	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
205	L H	2464	1	Ballen	Tapeten —	30	205	Berlin H. u. L. Eilg.	„	
206	L M	4170/8	2	Verschl.	Spiegel —	120	206	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
207	L S	—	1	—	Ankerschraube —	25	207	Lendersdorf	K. E.-D. Cöln	v. Sellstedt.
208	M	410	1	Ballon	Schwefelsäure —	75	208	Roßla	K. E.-D. Cassel	
209	M	4911	1	Kiste	leer —	36,5	209	Plagwitz-Lind.	Sächsische Stsb.	
210	M B	10	1	„	Feuergut —	32	210	Dresden-A.	„	
211	M B	29812	1	„	Nudeln —	19	211	Abensberg	Bayerische Stsb.	
212	M B J	3086	1	Faß	Achsenfett —	?	212	Blankenstein a/R.	K. E.-D. Essen	
213	M L	113	1	Ballot	? —	17	213	Ranna	Bayerische Stsb.	
214	M L	4721	1	Kiste	Trikotagen —	67	214	Hohensalza	K. E.-D. Bromberg	
215	M W	1244	1	„	Seife —	55	215	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
216	N	—	1	Sack	hölz. Feilenhefte —	12	216	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	N	1	1	„	Mais —	25	217	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
218	N H	69291	1	—	nußb. Kleiderschrank	50	218	Elberfeld	„	
219	N W	—	1	—	eis. alte Sackkarre —	16,5	219	Dorsten	K. E.-D. Essen	
220	N W	66	1	—	Blechtrommel, leer —	39	220	Chateau-Salins	Reichsbahn	
221	O	16	1	Gestell	Bismarck-Heringe —	25	221	Lauda	Badische Stsb.	
222	O L	2053	1	Ballen	Fensterleder —	58	222	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
223	O M M	4960	1	Stange	Stahl —	27	223	Cabel	K. E.-D. Elberfeld	
224	O O A W	49	1	Sack	Felle —	20	224	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
225	O P	1	1	Koffer	Kleider —	25	225	Weimar	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
226	O P G	3185, 2743	2	Kisten	leer —	35, 31	226	Wiesbaden	Direktion Mainz	
227	O W	1782	1	Kiste	Schrankgriffe, Schlösser	6,5	227	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
228	P	—	1	„	Stärkemehl —	56	228	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
229	P rot	—	1	Bund	50 Eisenbleche —	52	229	Berlin Ostb.	„	
230	P	4779	2	Pack	Tapeten —	33,5	230	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
231	P A	21978	1	Kiste	leer —	42	231	München H. B.	„	
232	P C	1698	1	Faß	Karbolineum —	220	232	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
233	P & D	23725	1	Kiste	Kaffee —	45	233	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
234	P G & Co	153	1	Kanne	Öl —	80	234	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
235	P K	7898/9	2	Kisten	leer —	83	235	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
236	P O / C D	12423	1	Kiste	Zollgut —	20	236	Berlin Schles.	„	
237	P P	1865	1	„	eis. Konstruktionsteile	22	237	Duisburg	K. E.-D. Essen	
238	P S	—	4	Pakete	Packpappe —	52	238	Stolp	K. E.-D. Danzig	beklebt von Stettin H.
239	P W	2450	1	Kiste	Ölapparate —	118	239	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
240	R	—	1	—	Kesselstutzen —	6	240	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
241	R	928/956	2	Bund	Meißelstahl —	15	241	„	„	
242	R A C	4	1	Kiste	2 Säcke Mineralien —	122	242	Aachen	K. E.-D. Cöln	
243	R D	1697	1	„	leer —	50	243	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
244	R E	992	1	Faß	Wein —	40	244	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
245	R F	—	1	Ballen	Fenstergardinen —	10	245	Metz	Reichsbahn	
246	R F	11	1	Sack	Säcke —	23	246	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
247	K H	—	1	Bund	3 Körbe —	29	247	Dresden Fr.	Sächsische Stsb.	
248	R H	440	1	Weinfaß	leer —	50	248	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
249	R K	13109	1	Kiste	Wirtschaftswagen —	40	249	Düsseldorf-D.	K. E.-D. Elberfeld	
250	R K C	1406/7	2	Ballen	Papier —	210	250	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
251	R M M	5030	1	Kiste	leer —	40	251	Hof	Bayerische Stsb.	
252	R P	270	2	Pakete	graue Pappen —	46	252	Georgenthal	K. E.-D. Erfurt	
253	R S	153	1	Korbflasche	Säure —	38	253	Langenberg	K. E.-D. Münster	
254	R Sp	55411	1	Kiste	Kleider —	13	254	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
255	R W S	308	1	Ballen	gefett. Wollabfälle —	53	255	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
256	S	—	1	Stück	U-Eisen —	33	256	Dettingen	K. E.-D. Frankf. a/M.	beschr. Nierstein.
257	rot S	—	1	—	Rost, halbrund —	20	257	Roßlau	K. E.-D. Halle a/S.	
258	S	10018	1	Kiste	leer —	25	258	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
259	S	2062	1	„	? —	19	259	Erlangen	Bayerische Stsb.	
260	S A	241	1	Verschlag	3 Nachttische —	37	260	Freiburg	Badische Stsb.	
261	S G	4977	1	Kiste	Packstroh —	26	261	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
262	S H	100	1	„	getr. Pflaumen —	12	262	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
263	S H	2177	1	„	Markttasch., Hosenträg.	36	263	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	Reisekoffer.
264	S K C	449	1	Bund	4 Rahmen — 4 Schrauben —	23	264	Engen	Badische Stsb.	
265	S P	20127	1	Faß	leer —	10	265	Bingen	Direktion Mainz	
266	Sp G	8778/9	2	Ballone	ansch. Salzsäure —	132	266	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
267	S S	1	1	Kiste	Eisenwaren —	34	267	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
268	S S	6945	1	Stück	Stahl —	39	268	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
269	S S W / T B	7774 / 7775	2	—	Eisenrohre —	66	269	Burgfarrnbach	Bayerische Stsb.	
270	St	15	1	Ballen	l. Kleiesäcke —	85	270	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
271	St W	10	5	Verschläge	leer —	42	271	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
272	T	—	1	—	Eisenrohr —	10	272	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
273	T G	13111	1	—	Flachstahl —	7,5	273	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
274	T / G Z	114	1	Faß	ansch. Benzin —	152	274	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
275	T N	28	1	Sack	Samen —	52	275	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	beklebt von Quedlinburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
276	T V C	2110	1	Kiste	Sofarückwand m. Plüsch	47	276	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
277	T W	18	1	Verschlag	Holzstiele —	48	277	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
278	T W	2762	1	Kiste	leer —	27	278	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
279	U	10	1	Sack	Hornspäne —	53	279	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
280	U	1177	1	Kiste	leer —	40	280	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
281	U	1184	1	„	leer —	42	281	„	„	
282	U K	9	1	„	gefüllt —	24	282	Berlin Ost	„	
283	U M	—	8	—	eis. Rohre —	176	283	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
284	V	6	1	Stück	vierk. Eisen —	37	284	Remscheid	„	
285	V	1383	1	Bund	12 rohe Holzstangen	48	285	Lüdenscheid	„	
286	V B	10999	1	Kiste	Porzellan —	141	286	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Abs.: v. d. Becke & Co. in Dortmund.
287	v d B C	1	1	Sack	große Nägel —	25	287	Coblenz	„	
288	V E	8	1	Kiste	Porzellan —	56	288	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
289	W	—	2	Bund	gebr. Körbe —	52	289	Mainz	Direktion Mainz	
290	W	11/12	2	—	def. Decken —	60	290	Lobstädt	Sächsische Stsb.	
291	W	180/8	9	Rollen	Papier —	140	291	Altona	K. E.-D. Altona	
292	W	287	1	Ballen	Gewebe —	203	292	Basel Els.	Reichsbahn	
293	W	2458/9	2	Bund	Tüten —	60	293	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
294	W	6326	1	„	12 U-Eisen —	29	294	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
295	W	115966	1	Kiste	3 Kartons Spielwaren	60	295	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
296	W	50758	1	„	Seife —	30,5	296	Angerburg	K. E.-D. Königsberg	
297	W A M	66368	1	„	leere Kruken, Flaschen	20	297	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
298	W B	99	1	„	Schutzkasten —	46	298	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
299	W & C B	4890/1	2	Kisten	Lampen —	247	299	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
300	W D	93	1	Kiste	Klosett —	32	300	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
301	Wf & Co	513	1	„	Obstkonserven —	54	301	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
302	W H	1363	1	Rolle	Walzblei —	100	302	Neumühl	„	
303	W H	7429	1	Sack	blaue Holzstopfen —	18	303	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
304	W H	7429	3	Bund	12 hölz. Tischbeine —	8	304	„	„	
305	W J S	1234	1	„	Körbe, 2 Büchsen Pillen	19	305	Heidelberg	Badische Stsb.	
306	W K	827	1	„	2 vierk. Stahlstangen	17	306	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	in Latten.
307	W M	2104	1	Kiste	Hackenstiele —	92	307	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
308	W M C	23	1	—	1 Tisch —	25	308	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
309	W P	20	1	Sack	Bürstenwaren —	10	309	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
310	W P	69/70	2	Bund	Leisten —	120	310	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
311	W R	IV	1	„	4 Körbe —	—	311	Goslar	Direktion Mainz	
312	W R	1920	1	„	2 Klappstühle —	ca. 12	312	Dinslaken	K. E.-D. Essen	
313	W S	724	1	Kiste	Kurzwaren —	9	313	Düsseldorf-Der.	K E.-D. Elberfeld	
314	W S	10045	1	Ballen	Garn —	50	314	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
315	C. Albrecht	—	1	Sack	34 gebr. Säcke —	28	315	Salzgitter	K. E.-D. Cassel	
316	Deutsch-Amerik. Petrol.-Ges. Geestemünde	100 / 81	1	Eisenfaß	Petroleum —	200	316	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
317	Dessus	—	1	Kiste	Spulen mit Garn —	30	317	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
318	Carl Dreher	—	1	—	Holzgestell —	41	318	Freiburg	Badische Stsb.	
319	Duca	27760	1	Kiste	2 Registrierkassen —	26	319	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
320	Eren	—	1	Faß	leer —	26	320	Luxemburg	Reichsbahn	
321	Hamburg	—	3	—	Holzschaufeln mit Stiel	6	321	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
322	Hofgut Kreil	—	1	—	Milchkanne, leer —	6	322	Norf	K. E.-D. Cöln	
323	Kaolinwerke Börsewitz	—	1	Sack	Tonerde —	49	323	Oschatz	Sächsische Stsb.	
324	A. Kemudy Britisch. Gesandtschaft	—	1	Kiste	— —	23	324	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
325	Gebr. Koch	—	1	Sack	Walderde —	40	325	Mannheim	Badische Stsb.	
326	Röchlingsche Eisen-Stahlhütte	—	1	Bund	6 eis. Hacken mit Stiel	26	326	Diedenhofen	Reichsbahn	Carlshütte.
327	R. Sandkuhl	—	1	—	Säurezylinder, leer —	19,5	327	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
328	Scherbel	—	1	Koffer	gefüllt —	34	328	Rödelheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
329	Stampli	—	1	Holzkoffer	leer —	8	329	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	Zollgut.
330	E. Weiß	631	1	Faß	ansch. Wein —	69	330	Düren	K. E.-D. Cöln	
331	W. Wesel	2560	2	—	Laschen —	17	331	Wesel	K. E.-D. Essen	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
332	—	18	1	—	Privatdecke —	26	332	Ulflingen	Reichsbahn	
333	—	35	2	Fässer	ansch. Putzöl —	200	333	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
334	—	40/50	1	Kiste	getr. Pflaumen —	14,5	334	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
335	—	73	1	—	Privatdecke —	—	335	Metz	Reichsbahn	
336	—	200	1	—	Maschinenteil —	9	336	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
337	—	252	1	—	Decke —	38	337	Lübeck	Lübeck-Büchener	
338	—	271	1	—	Kette —	108	338	Regensburg	Bayerische Stsb.	
339	—	305	1	—	Kette —	—	339	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
340	—	455	1	Stück	Achsbuchse —	6	340	Hof Bhf.	Sächsische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
341	—	2888	1	Kiste	Spargel in Büchsen	15	341	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
342	—	5354	1	„	Frauenkleidung —	35	342	Beetzendorf	K. E.-D. Magdeburg	
343	—	7062	1	—	Metallzylinder, leer —	20	343	Hemelingen	K. E.-D. Münster	
344	—	8837	1	Sack	Kaffee —	57	344	Essen Hpt.	K. E.-D. Essen	
345	—	8940	1	Paket	Glaspapier —	23	345	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
346	—	10272	1	Stange	Stahl —	55	346	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	52151	1	—	eis. Platte —	28	347	Kornwestheim	Württemberg. Stsb.	Streckenfund.
348	—	81001/2	1 1	Korb Faß	leer —	10	348	Cöln Bonntor	K. E.-D. Cöln	
349	—	89939	1	Kiste	Lederfett in Büchsen	32	349	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
350	—	132824	1	„	Zichorien —	43	350	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
351	weißer Strich	—	2	Stangen	vierk. Stahl —	38	351	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
352	blauer Strich	—	3	—	verz. Rohre —	63	352	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
353	A S GT C	8770	1	Kiste	— —	51	353	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
354	8	4	1	Sack	Kartoffelmehl —	94	354	Hamburg B.	„	
355	38	—	1	„	75 Mullbinden —	8	355	Heinitz	St. Johann=Saarbr.	
356	Canada W	165/1430 163/1429	2	Faß	Därme —	500	356	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
357		11171	1	Kiste	Käse —	46	357	Duisburg	K. E.-D. Essen	
358	1084	9856	1	„	Emaillewaren —	35	358	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
359	P	4752	1	„	Zollgut —	59	359	„	„	
360		3865	1	„	leere Flaschen —	40	360	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
361	E	5903	1	Faß	leer —	15	361	München H. B.	Bayerische Stsb.	
362	K	61296	1	Kiste	leer —	7	362	Lichtenfels	„	
363	J B	—	1	„	Sägen —	36	363	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt Düsseldorf.
364	X	6	1	„	Packstroh —	42	364	Schönheide	Sächsische Stsb.	

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
365	—	—	1	—	Ankerplatte —	8	365	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
366	—	—	1	Sack	Arbeiterkleider etc. —	14	366	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
367	—	—	1	Korb	Badewannenartikel —	10	367	Eupen	K. E.-D. Cöln	
368	—	—	2	Bund	Bandeisen —	56	368	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
369	—	—	1	Faß	Beize —	290	369	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
370	—	—	1	Sack	Betten —	16	370	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
371	—	—	1	Ballen	Betten —	38	371	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
372	—	—	1	Weidenkb.	10 Beutel Futterkalk	55	372	Bockenem	Braunschweig. L.-E.	
373	—	—	1	Faß	Biskuit —	36	373	Hof	Bayerische Stsb.	
374	—	—	1	—	Blechflasche, leer —	7	374	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
375	—	—	1	Blechkanne	leer —	1	375	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
376	—	—	1	„	leer —	7	376	Neumünster	K. E.-D. Altona	
377	—	—	1	„	leer —	9	377	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
378	—	—	1	„	ansch. Öl —	75	378	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
379	—	—	1	Bund	3 Blechrohre —	7	379	Memmingen	Bayerische Stsb.	
380	—	—	1	„	Blechschaufeln —	5	380	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
381	—	—	1	—	Blindflansche	23	381	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
382	—	—	1	Sack	Blumendünger —	25	382	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
383	—	—	1	Kiste	eis. Bolzen —	189	383	Königsberg i. Pr. O.	K. E.-D. Königsberg	
384	—	—	1	Korb	Branntwein —	10	384	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
385	—	—	3	—	tann. Bretter, 8,5 m lg.	48	385	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
386	—	—	2	—	Bretter, 4 m lg. —	10	386	Cöthen	„	
387	—	—	7	—	Bretter, 3—5 m lg. —	?	387	Cüstrin=N.	K. E.-D. Bromberg	
388	—	—	2	—	Bretterwände —	116	388	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
389	—	—	1	Kiste	leere Brunnenflaschen	46	389	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
390	—	—	1	Sack	Bürstenhölzer —	40	390	Mainz	Direktion Mainz	zu Kartätschen

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
391	—	—	3	—	gußeis. Canalröhren	450	391	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
392	—	—	1	Faß	Carbolineum	234	392	Bölkau	K. E.-D. Danzig	
393	—	—	1	—	eis. Dampfhammer	600	393	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	1	Kiste	Datteln	15	394	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
395	—	—	1	—	Decke	68	395	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
396	—	—	1	—	Decke	—	396	Helenaveen	Niederländ. Stsb.	bekl. Cleve-Helenaveen.
397	—	—	1	Kübel	14 Deckel	25	397	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
398	—	—	1	Paket	4 eiserne Deckel	11	398	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
399	—	—	1	Bund	4 St. Drahtgeflecht	28	399	Dalheim	K. E.-D. Cöln	
400	—	—	1	Paket	Drahtseil	47	400	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Leinen.
401	—	—	1	Stück	Eichenbohle	15	401	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
402	—	—	1	Korb	Edamer Käse	23	402	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
403	—	—	1 1	Rohrplkff. Handtasche	Effekten 2 Hemden, 1 Bild	74	403	Cöln H.	„	Gepäck.
404	—	—	1	Eimer	gefüllt	23	404	Essen H.	K. E.-D. Essen	
405	—	—	1	Korb	Einschraubstollen	38	405	Gandersheim	K. E.-D. Cassel	
406	—	—	2	—	vierk. Eisen	17	406	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
407	—	—	1	Stab	vierk. Eisen	48	407	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
408	—	—	1	Bund	8 Stg. Eisen	78	408	Soest	K. E.-D. Cassel	
409	—	—	1	„	Eisenblechrohre	11	409	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	5 m lg., 18 mm Durchm.
410	—	—	2	—	Eisenblechstreifen	160	410	Düsseldorf=Der.	„	
411	—	—	1	Stück	Eisenbohrer	12	411	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
412	—	—	1	Ring	Eisendraht	15	412	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
413	—	—	2	Stück	Eisengitter	15	413	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
414	—	—	2	Bund	je 25 Stück Eisenguß	12	414	Halle a/S. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
415	—	—	1	—	Eisenplatte	40	415	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
416	—	—	1	Bund	10 Eisenrohre	9	416	Morsbach*)	K. E.-D. Frankf. a/M.	*)Kr. Waldbröl.
417	—	—	1	Sack	Eisensplinte	6	417	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
418	—	—	1	Bund	vierk. Eisenstangen	63	418	B.=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	Ecken abgerundet.
419	—	—	1	Korb	Eisenw.	11,5	419	Soest	K. E.-D. Cassel	
420	—	—	1	Kiste	Eisenwaren	24	420	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
421	—	—	1	Sack	grüne Erbsen	100	421	Wittstock	Prignitzer E.	
422	—	—	1	Stück	Fassoneisen	165	422	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
423	—	—	2	Fässer	leer	70	423	Gronau	K. E.-D. Münster	
424	—	—	2	Bund	je 10 Federgehänge	25	424	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
425	—	—	1	Paket	getrocknete Fische	12,5	425	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
426	—	—	2	Bund	Flacheisen	31	426	Weinheim	Direktion Mainz	Gepäck.
427	—	—	1	„	3 Stg. Flacheisen	38	427	Hösel	K. E.-D. Essen	
428	—	—	4	Stäbe	Flacheisen	193	428	Dahlhausen	K. E.-D. Elberfeld	
429	—	—	1	Eimer	eingem. Früchte	26	429	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
430	—	—	1	Fuderfaß	leer	142	430	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
431	—	—	1	—	vern. Füllofen	55	431	Lobenstein	K. E.-D. Erfurt	
432	—	—	5	—	Futterschwingen	10	432	Au	Bayerische Stsb.	
433	—	—	2	Pakete	Gardinenstangen	—	433	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
434	—	—	1	—	altes Gasrohr	24	434	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
435	—	—	1	Bund	Gasrohre	25	435	Essen Hpt.	K. E.-D. Essen	
436	—	—	2	„	neue Gasrohre	56	436	Wilhelmshaven	K. E.-D. Altona	
437	—	—	3	—	Gasrohre	70	437	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
438	—	—	1	—	Gasregulierhahn	—	438	Lüdenscheid	K. E.-D. Essen	
439	—	—	2	Säcke	Gerste	202	439	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
440	—	—	1	—	eis. Gestell	10	440	Gemünd	K. E.-D. Cöln	
441	—	—	1	Partie	Glas in Stroh	63	441	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
442	—	—	1	Ballen	Glaspapier	5	442	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Unfall Wutha.
443	—	—	1	Kiste	Gummischlauch	11	443	Hamm	K. E.-D. Essen	Riemenwachs.
444	—	—	1	Korb	Gummischlauch	82,5	444	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
445	—	—	2	Säcke	alte Gummischläuche	85	445	Linden K.	„	
446	—	—	1	Ballen	Gurte	17	446	Nossen	Sächsische Stsb.	
447	—	—	1	„	Gußeisenstück	16	447	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
448	—	—	1	—	Gußeisenteil	80	448	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
449	—	4	1 1	Bund Stück	Gußräder	66	449	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
450	—	—	1	—	Gußrohr	40	450	Mainz	Direktion Mainz	
451	—	—	2	—	Gußrohre	30	451	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
452	—	—	1	—	Gußrohrstutzen mit Verschlußplatte	9	452	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
453	—	—	1	Korb	8 Gußstücke	—	453	Moabit	K. E.-D. Berlin	Vogelklauen darstellend.
454	—	—	21	—	verz. Harken	21	454	Cleve	K. E.-D. Cöln	
455	—	—	3	—	gußeis. Häfen	16	455	Villingen	Badische Stsb.	
456	—	—	1	Bund	eis. Haken	17	456	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
457	—	—	1	—	eis. Hammer	10	457	„	„	
458	—	—	1	Handkoffer	leer	4	458	Kellinghusen	K. E.-D. Altona	Gepäck.
459	—	—	1	—	gebr. Handwerkstisch	40	459	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	
460	—	—	1	Ballen	Haut	37	460	Altensteig	Württemberg. Stsb.	
461	—	—	1	„	Haut	34	461	Eßlingen	„	
462	—	—	1	Sack	ges. Häute	44	462	Dittersbach	K. E.-D. Breslau	
463	—	—	1	—	Heizkörper	253	463	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
464	—	—	1	Verschlag	eis. Heizkörper	305	464	Cöln=Deutz	„	
465	—	—	1	Ballen	Hemdentuch	48	465	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	1	—	Herdplatte	15	466	Hagen	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
467	—	—	1	Schnur	Holzschuhe	12	467	Caternberg S.	K. E.-D. Essen	
468	—	—	1	Bund	2 Holzstühle	10	468	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
469	—	—	1	—	Holztrommel mit Blechbeschlag	46	469	Plauen Ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
	—	—	1	—	Holzbock	18				
470	—	—	1	Sack	Holzwaren	9	470	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
471	—	—	60	—	Hufeisen	41	471	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
472	—	—	1	—	Hühnerkorb, leer	6	472	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
473	—	—	2	—	Hühnersteigen	10	473	Vilbel	K. E.-D. Frankf. a/M.	
474	—	—	1	—	Hydrantenrohr	—	474	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	mit angebundenem Pack in Leinen.
475	—	—	1	Sack	Kaffee	16,5	475	Lennep	„	
476	—	—	1	„	Kaffee	60	476	Essen Hpt.	K. E.-D. Essen	
477	—	—	1	„	Kartoffeln, Äpfel etc.	70	477	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
478	—	—	1	„	Kartoffeln	46	478	Berlin Schg.	„	
479	—	—	1	Kiste	Käse	31	479	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
480	—	—	1	—	Kette	—	480	Herbesthal	„	1,80 m l.
481	—	—	1	—	eis. Kette	47	481	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	30,8 m l.
			1	—	eis. Kette	18				10,85 m l.
482	—	—	3	—	Ketten	—	482	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	1 bzw. 7 m l.
483	—	—	1	—	Kinderkommode	19	483	Gr. Lichterfelde O.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
			1	Pack	9 Kinderstühle					
484	—	—	1	—	Kindertisch zum Aufklappen	8	484	Bonn	K. E.-D. Cöln	
485	—	—	1	—	Kinder-Wiegengestell	9	485	Karlsruhe Eil-A.	Badische Stsb.	
486	—	—	1	Kiste	leer	69	486	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
487	—	—	1	Sack	Kleider etc.	22	487	Mainz	Direktion Mainz	
488	—	—	1	„	Kleider, Wäsche etc.	31	488	Caternberg Süd	K. E.-D. Essen	
489	—	—	5	„	alte Kleiesäcke	74	489	Posen	K. E.-D. Posen	
490	—	—	1	Holzkoffer	Kleidung etc.	40	490	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
491	—	—	1	Schließkorb	Kleidung	42	491	Cöln H.	„	Gepäck.
492	—	—	1	Karton	Kleidung	3	492	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
493	—	—	1	Kiste	Kld., Harmonika	—	493	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
494	—	—	1	„	Klempnerwerkzeug	39	494	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
495	—	—	1	Wagen	Kohlen	10 000	495	Hvidding	K. E.-D. Altona	Bbg. 21294.
496	—	—	2	—	Koksfüller	7	496	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
497	—	—	1	Korb	gefüllt	37	497	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Zollgut.
498	—	—	4	Körbe	leer	22	498	Berlin Ahg.	„	
499	—	—	4	„	leer	14	499	Grebenstein	K. E.-D. Cassel	
500	—	—	1	Korbballon	leer	13	500	Türkheim	Bayerische Stsb.	
501	—	—	1	—	ansch. Krankette	11,5	501	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
502	—	—	1	—	Kupferrohr	6	502	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
503	—	—	1	—	Kupferrohr	17	503	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
504	—	—	1	Bund	12 Kupferrohre	20	504	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
505	—	—	3	—	eis. Ladegeräte	56	505	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
506	—	—	1	Kiste	alte Lampe	13	506	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
507	—	—	1	Bund	Lampenkugeln	39	507	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
508	—	—	1	—	Lastzange	50	508	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
509	—	—	1	Ballen	Leder	17,5	509	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
510	—	—	1	Paket	Leder	41	510	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
511	—	—	1	—	Leine	—	511	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
512	—	—	2	Bund	Leinen	2	512	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
513	—	—	1	mer	Marmelade	12	513	Cüstrin N.	K. E.-D. Bromberg	
514	—	—	1	—	Maschinenteil	6	514	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
515	—	—	1	Sack	Mehl	90	515	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
516	—	—	1	„	Melasse	50	516	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
517	—	—	1	„	Messing- und Bleiabfälle	8	517	München H. B.	Bayerische Stsb.	
518	—	—	1	Paket	Messingleisten	80	518	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	in Leinwand.
519	—	—	1	Sack	Möhrensamen	40	519	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
520	—	—	1	Ballen	wollene Muster	46	520	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
521	—	—	1	Kiste	Nudeln	18	521	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
522	—	—	1	Ballen	Oberleder für Schuhe	9,5	522	Speldorf	K. E.-D. Essen	
523	—	—	1	Blechkanne	Öl	54	523	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
524	—	—	1	„	anscheinend Öl, Lack oder Benzin	45	524	Czersk	K. E.-D. Danzig	
525	—	—	1	Korbflasche	ansch. Öl oder Lack	30	525	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
526	—	—	20	—	Ofenrohre	45	526	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
527	—	—	1	—	Ofenuntersatz	16	527	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
528	—	—	1	Stück	Ofenunterteil	27	528	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
529	—	—	1	Ballen	Papier	26	529	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
530	—	—	1	„	Papiertapeten	22	530	Detmold	K. E.-D. Hannover	
531	—	—	1	Holzfaß	Petroleum	?	531	Langenhagen	„	
532	—	—	55	—	eis. Platten	24	532	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
533	—	—	1	Korb	eis. Platten	51	533	Stendal	K. E.-D. Hannover	
534	—	—	1	Ballen	Plüschläufer	16	534	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
535	—	—	1	—	Polster	3,5	535	Neumühl	K. E.-D. Essen	
536	—	—	1	—	Priv.-Decke	33	536	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
537	—	—	1	Stück	Pumpenteil	22	537	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
538	—	—	1	—	Puppensportwagen	2	538	München H. B.	Bayerische Stsb.	
539	—	—	1	—	Puppenwagen	3	539	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
540	—	—	1	Eisenfaß	Putztücher	48	540	Carnap	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
541	—	—	1	Ballen	bunte Putzwolle —	163	541	Borbeck	K. E.-D. Essen	
542	—	—	2	—	eis. Räder —	16	542	Emden	K. E.-D. Münster	
543	—	—	2		platte Rahmen —	13	543	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
544	—	—	1	—	eis. Rahmen —	96	544	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
545	—	—	1	Korb	eis. Regal —	53	545	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
546	—	—	1	Wagen	Roheisen —	—	546	Kamen	K. E.-D. Essen	Essen 79020.
547	—	—	1	„	Roheisen —	10220	547	Gr.=Strehlitz	K. E.-D. Kattowitz	Kattow. 12544.
548	—	—	1	—	eis. Rohr —	8,5	548	Elbing	K. E.-D. Danzig	
549	—	—	1	—	eis. Rohr —	42	549	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
550	—	—	4	—	eis. Rohre —	84	550	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
551	—	—	2	—	Rohre —	60	551	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
552	—	—	1	Bund	10 eiserne Rohre —	45	552	Niedersch.=Joh.	K. E.-D. Berlin	
553	—	—	4	Rohre	{2 schmiedeeis. 1 u. $2\frac{1}{2}$ m lg.; 1 gußeis. Krümmer; 1 gußeis. Rohr, 2 m lg.}	61	553	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
554	—	—	3	—	gußeis. Rohre —	43	554	Neustettin	K. E.-D. Danzig	u. 2 Kniee.
555	—	—	1	Bund	3 eis. Rohre —	56	555	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
556	—	—	1	—	30 Stück eis. Rohre —	65	556	Vohwinkel	„	
557	—	—	6	—	eis. Röhren —	35	557	Rothe Erde	K. E.-D. Cöln	
558	—	—	1	Wagen	Röhren —	—	558	Ostrowo	K. E.-D. Posen	Bresl. 53014.
559	—	—	1	Bund	12 Rohrkniee —	6	559	Wesel	K. E.-D. Essen	
560	—	—	1	„	2 Rohrstühle —	7	560	Worms	Direktion Mainz	
561	—	—	1	Faß	Rollmöpse —	53	561	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
562	—	—	1	Bund	3 Rübengabeln —	11	562	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
563	—	—	1	Stange	Rundeisen —	45	563	Pforzheim	Badische Stsb.	
564	—	—	2	—	Rundeisen —	10	564	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
565	—	—	1	Stab	Rundeisen —	24	565	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
566	—	—	1	Bund	6 Stg. Rundeisen —	23	566	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
567	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	8	567	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
568	—	—	1	Bund	Rundeisen —	50	568	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
569	—	—	7	—	{kieferne Rundschnittbretter}	20	569	Wehlau	K. E.-D. Königsberg	
570	—	—	1	Sack	leere Säcke —	6	570	Cöln=Bonntor	K. E.-D. Cöln	
571	—	—	1	„	leere Sacke —	11	571	München H. B.	Bayerische Stsb.	
572	—	—	1	„	neue Säcke —	13	572	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
573	—	—	1	„	23 leere Säcke —	17	573	München H. B.	Bayerische Stsb.	
574	—	—	1	„	gebrauchte Säcke —	20	574	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
575	—	—	1	„	gebrauchte Säcke —	25	575	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
576	—	—	1	Korbflasche	Säure —	82	576	Düsseldorf=Der.	„	
577	—	—	1	Sack	Schafwolle —	52	577	Werdau	Sächsische Stsb.	ungewaschen.
578	—	—	1	—	Schaukelpferd —	5	578	Bamberg	Bayerische Stsb.	
579	—	—	1	Zinkkanne	Schmieröl —	56	579	Deutz	K. E.-D. Cöln	
580	—	—	1	Blechkanne	ansch. Schmieröl —	56	580	Coblenz Rh.	„	
581	—	—	1	Kiste	Schnallen, Leder —	39	581	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
582	—	—	1	Sack	eis. Schrauben —	27	582	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
583	—	—	1	Bund	Schraubenmuttern —	17	583	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
584	—	—	1	—	Schwungrad —	24	584	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
585	—	—	1	—	Schwungrad —	71	585	Lübeck	Lübeck-Büchener	
586	—	—	6	—	Schwungräder —	54	586	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
587	—	—	1	Kiste	Schwungräder —	99	587	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	f. Nähmaschin.
588	—	—	1	„	Seifenpulver —	30	588	Lissa i. P.	K. E.-D. Posen	
589	—	—	1	„	Seifenpulver —	33	589	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
590	—	—	1	Korbkanne	Sikkativ —	30	590	Bonn	K. E.-D. Cöln	
591	—	—	1	Sack	Soda —	100	591	Waldsassen	Bayerische Stsb.	
592	—	—	1	Korb	{Spannvorrichtung für eine Drehbank}	16	592	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
593	—	—	13	Stück	Spaten —	10	593	Einbeck	K. E.-D. Cassel	
594	—	—	1	Ballen	Speck —	27	594	Wetter Ruhr	K. E.-D. Elberfeld	
595	—	—	1	„	Speck —	33	595	Haaren	K. E.-D. Cöln	
596	—	—	1	Korb	Spirituosen —	23	596	Emden	K. E.-D. Münster	
597	—	—	24	—	eis. Spitzhacken —	71	597	Külte=Wetterb.	K. E.-D. Cassel	
598	—	—	1	Stab	vierk. Stahl —	5	598	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
599	—	—	1	Stange	vierk. Stahl —	17	599	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
600	—	—	1	Bund	vierk. Stahl —	25	600	Düsseldorf=Der.	„	
601	—	—	1	„	5 Stg. Stahl —	33	601	Gevelsberg=Haufe	„	
602	—	—	1	—	Stahlachse —	15	602	Dahl	„	
603	—	—	6	—	Stahlplatten —	1,5	603	Gemünden	Bayerische Stsb.	
604	—	—	1	—	eis. Stange —	29	604	Mannheim	Badische Stsb.	
605	—	—	1	Wagen	Steinschlag —	—	605	Brackwede	K. E.-D. Hannover	Mgd. 26068.
606	—	—	1	Paket	eiserne Stellringe —	37	606	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	{innen 6, außen 10 cm Durchm.
607	—	—	1	Sack	Stockfische —	15	607	Beckum	K. E.-D. Hannover	
608	—	—	1	—	Stockhammer —	1	608	Gemünden	Bayerische Stsb.	
609	—	—	2	Bund	Strohhülsen —	8	609	Schweinfurt H. B.	„	
610	—	—	1	Kanister	Syrup —	28	610	Kiel	K. E.-D. Altona	
611	—	—	1	—	Tau —	6	611	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	8 m lg.
612	—	—	1	—	Tau, 5 m lg. —	30	612	„	„	
613	—	—	1	Korb	Temperguß —	15	613	Iserlohn	„	
614	—	—	1	—	Tisch m. Schublade —	13	614	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
615	—	—	1	—	eich. Tischgestell —	35	615	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
616	—	—	1	Kiste	18 Tonkrüge —	12	616	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
617	—	—	2	—	eis. Töpfe —	8	617	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
618	—	—	1	—	Traubenmühlentrichter	10	618	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
619	—	—	1	—	gußeis. Trog —	41	619	Neheim-Hüsten	K. E.-D. Cassel	
620	—	—	1	—	Ventil —	27	620	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
621	—	15	1	Kiste	Verbandartikel —	34	621	Luxemburg	Reichsbahn	
622	—	—	1	Wagen	Verbindungslaschen	1220	622	Hettstedt	K. E.-D. Magdeburg	Esn. 56 780.
623	—	—	1	Bund	5 Vorsatzbretter —	—	623	Nakel	K. E.-D. Bromberg	
624	—	—	1	Korb	gußeis. Waffeleisen	40	624	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
625	—	—	1	—	eis. Wagenachse —	17	625	Osterode i/Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
626	—	—	1	Faß	Wagenschmiere oder Lederfett	58	626	Frankfurt a/M.-Sachsenhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
627	—	2	1	Verschlag	zinn. Waschmaschine	29	627	Stendal	K. E.-D. Hannover	
628	—	—	1	—	Wasserabsperrvorrichtung	3	628	Röthenbach b/L.	Bayerische Stsb.	
629	—	—	2 4 1	— — Bund	Wasserleitungsrohre runde Eisenstangen 9 runde Eisenstangen	64 80 25	629	Nörten	K. E.-D. Cassel	
630	—	—	5	Ballen	Watteabfälle —	930	630	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
631	—	—	1	„	Webwaren —	30	631	Bleicherode	K. E.-D. Cassel	
632	—	—	1	Bund	Weiden —	15	632	Lorch a/Rh.	Direktion Mainz	
633	—	—	1	Reisekorb	1 Wd.-Korb, 1 Pappkarton	5	633	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
634	—	—	1	Bund	Weidenkörbe —	12	634	Wilhelmshöhe	K. E.-D. Cassel	
635	—	—	3	Tafeln	Weißblech —	35	635	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
636	—	—	7	„	Wellblech —	—	636	Calcum	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
637	—	—	1	—	gußeis. Wellenlager	20	637	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
638	—	—	1	Sack	Werkzeug etc. —	5	638	Kiel	K. E.-D. Altona	
639	—	—	1	Holzkiste	Werkzeug —	22	639	Hamburg D.	„	Gepäck.
640	—	—	5	Bund	Winkeleisen —	250	640	Düsseldorf-Der.	K. E. D. Elberfeld	
641	—	—	1	Kiste	Winkeleisen —	54	641	Mülheim a/Rh.	„	
642	—	—	4	—	Zinkbadewannen —	—	642	Corschenbroich	K. E.-D. Cöln	
643	—	—	2	—	Zinkgußrohre —	18	643	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
644	—	—	1	Bund	5 Zinnrohre —	12	644	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
645	—	—	1	Kiste	Zollgut —	9	645	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
646	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	49	646	Hamm	K. E.-D. Essen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 9. | 1. Februar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Einführung des elektrischen Betriebes auf Teilstrecken der englischen Nordostbahn bei Newcastle on Tyne.

In England gibt es außer den gleich für den elektrischen Betrieb gebauten Bahnen (City und Südlondon-, City und Waterloo-, Zentral London-, Große Nord- und City-, Liverpooler Hochbahn) zur Zeit vier Bahnstrecken, auf denen statt des bisherigen Dampfbetriebes der elektrische Betrieb eingeführt worden ist: die Merseybahn zwischen Liverpool und Birkenhead; die Teilstrecke Ealing-South Harrow des im Umbau für den elektrischen Betrieb befindlichen Stadtbahnnetzes in London; die Strecke Liverpool-Southport der Lancashire & Yorkshire-Bahngesellschaft und die sogenannten Tyne-Uferbahnen der Nordostbahn auf dem linken Tyne-Ufer bei Newcastle. Auf der Strecke Liverpool-Southport und den Tyne-Uferbahnen ist der elektrische Betrieb ziemlich gleichzeitig im Jahre 1904 eröffnet worden und hat sich im allgemeinen bewährt. Einige Störungen auf der Strecke Liverpool-Southport sind nicht dem elektrischen Betriebe als solchem, sondern der mangelhaften Gründung des Kraftwerkes bei Formby zuzuschreiben, haben aber die Bahngesellschaft zu einer gewissen Zurückhaltung in der Gewährung der Erlaubnis zur Besichtigung der Anlagen und in der Auskunfterteilung über die Betriebsergebnisse veranlaßt, so daß darüber noch nicht viel verlautet hat. Mehr ist über den elektrischen Betrieb auf den Tyne-Uferbahnen der Nordostbahngesellschaft bekannt geworden.

Die Nordostbahngesellschaft hat ein Bahnnetz von 2687 km Länge, das an der Ostküste Englands zwischen den Flüssen Tweed und Humber in den Grafschaften Yorkshire, Durham, Northumberland, Westmoreland und Cumberland liegt und den großen Erz- und Kohlenverkehr in den Industriebezirken von Durham und Northumberland vermittelt. Da die Nordostbahn in diesen wichtigen Bezirken nahezu ohne Wettbewerb durch andere Bahnen ist, hat sie in der Nähe der Verkehrsmittelpunkte wie Newcastle einen großen Personenverkehr, daneben aber auf ihrem ganzen Netz einen sehr bedeutenden Güterverkehr, namentlich Rohgüterverkehr zu bewältigen, der sie als drittgrößten Frachtführer unter den Eisenbahnen der Erde auftreten läßt (preußische Staatsbahnen, Pennsylvaniabahn, englische Nordostbahn). Die Bahngesellschaft hat unter dem sehr fortschrittlich gesinnten Generaldirektor Sir George S. Gibb eine große Zahl von tüchtigen Beamten in ihren Diensten, die es sich angelegen sein lassen, die Verwaltung und den Betrieb ihres Bahnnetzes nach amerikanischen, teilweise auch nach deutschen Vorbildern weiter auszugestalten. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch der auf amerikanischen Einfluß zurückzuführende Übergang vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb auf den Tyne-Uferbahnen bei Newcastle zu betrachten.

Newcastle on Tyne mit etwa 220000 Einwohnern liegt in gewerbreicher Gegend 13 km von der Mündung des Tyneflusses und ist einer der wichtigsten Kohlenausfuhrhäfen Englands. In der Stadt selbst sind große Schiffswerften und Fabriken; die ganze Umgegend, namentlich der Bezirk zu beiden Ufern des Tyne zwischen Newcastle und der Mündung, ist übersät mit gewerblichen Anlagen und Kohlenzechen. An der Tynemündung liegt der Badeort Tynemouth und etwas nördlich davon Whitley Bay, beliebte Aufenthalts- und Ausflugsorte der Newcastler und Northumberlander Bevölkerung. Der Personenverkehr in diesen Bezirken wird durch das ziemlich engmaschige Schienennetz der Nordostbahn und neuerdings auch durch elektrische Straßenbahnen vermittelt, die anfangen,

sich aus Newcastle weit auf das Land hinaus zu erstrecken und den Eisenbahnen Verkehr zu entziehen. Die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Eisenbahnen hat daher in erster Linie den Zweck, durch Gewährung einer häufigeren und angenehmeren Fahrgelegenheit, als sie Dampfbahnen bieten können, den Newcastler Vorortverkehr und den Ortsverkehr an den Ufern des Tyne zu heben, um mit den elektrischen Straßenbahnen erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Im allgemeinen hat man in England gefunden, wie hier erwähnt werden mag, daß elektrische Straßenbahnen in der Nähe von Dampfeisenbahnen fast alle Fahrgäste an sich ziehen, die 3 km oder weniger fahren wollen, vorausgesetzt, daß Abfahrtstelle oder Reiseziel nicht dicht bei einer Eisenbahnstation liegen. Wenn eine in der Nähe von Eisenbahnlinien verlaufende Straßenbahn vom Pferdebetrieb zum elektrischen Betriebe übergeht, wächst der Verkehr auf ihr in der Regel zwar sehr erheblich, bisweilen auf das zehnfache, die Verkehrszunahme ist aber weniger eine Folge davon, daß den Eisenbahnen Verkehr entzogen wird, als davon, daß sich neuer Verkehr entwickelt. Man rechnet in einem solchen Falle, daß von dem neu hinzukommenden Straßenbahnverkehr etwa 10 % den Eisenbahnen entzogen, 90 % neu geschaffen werden. Aus diesem Umstande glauben englische Elektrotechniker auf eine ähnliche Verkehrszunahme durch Schaffung neuen Verkehrs bei dem Übergange vom Dampfbetrieb zum elektrischen Betrieb auf Vorortbahnen und Überlandbahnen zwischen größeren Städten schließen zu können. Zweifellos ist der Schluß an sich richtig, eine Verzehnfachung des Verkehrs bei Eisenbahnen aber wohl nur in ganz besonderen Fällen möglich.

Die Bahnen bei Newcastle, auf denen der elektrische Betrieb eingeführt ist (Abb. 1), umfassen rund 60 km ein-, zwei- und viergleisige Strecken von rund 132 km Gleislänge und liegen sämtlich auf dem linken Tyne-Ufer. Davon wurden 47 km Strecke bisher mit Dampfkraft betrieben, 13 km Strecke der Linie nach Ponteland sind neue elektrische Bahnen. Auf dem weitaus größten Teil dieser Bahnen werden nur die Personenzüge elektrisch befördert, für den Güterverkehr ist Dampfbetrieb beibehalten worden; nur auf der teilweise in Tunneln liegenden Nebenstrecke von Byker nach Percy Maine und unmittelbar am linken Tyne-Ufer sind elektrische Lokomotiven für den Güterzugdienst eingestellt, weil die Lüftung der Tunnel schwierig ist.

Der elektrische Betrieb auf den in Frage kommenden Strecken bietet technisch wenig Neues, da man sich bei seiner Einführung im großen und ganzen nach bewährten amerikanischen und englischen Vorbildern gerichtet hat. Der Eisenbahngesellschaft kam in wirtschaftlicher Hinsicht der Umstand zu statten, daß sie den Strom von einem vorhandenen, einer Elektrizitätsgesellschaft (The Newcastle upon Tyne Electric Supply Company) gehörigen Kraftwerk beziehen konnte und dadurch den kostspieligen Bau und Betrieb eines eigenen Kraftwerkes vermieden hat. Diese Elektrizitätsgesellschaft versorgt bereits einen größeren Bezirk bei Newcastle mit Elektrizität für den Straßenbahn- und Fabrikbetrieb und für Beleuchtungszwecke und konnte anstandslos ihr mit allen neueren Verbesserungen (Dampfturbinen, mechanische Zuführung der Heizstoffe usw.) versehenes großes Kraftwerk bei Carville genügend erweitern, um auch noch den Bedarf an Elektrizität für den Eisenbahnbetrieb zu einem angemessenen Preise (nach Angaben der Betriebsbeamten nur 4,2 ₰ für eine Kilowattstunde) zu liefern. Es mag erwähnt werden, daß die Gesellschaft nunmehr in der Lage ist, 40 000 PS in elektrischer Energie abzugeben, wodurch Dampfmaschinen für 50 000 PS überflüssig werden. Die von ihr mit Elektrizität versorgten Fabriken beschäftigen 40 000 Arbeiter. Die Nordostbahn beabsichtigt demnächst noch größere Mengen Elektrizität von der Gesellschaft zu entnehmen, da die Hauptwerkstätte in Gateshead, die Wagenwerkstätten in Blaydon, Heaton und Percy Main sowie mehr als 30 Personen- und Güterbahnhöfe im Newcastler Bezirk elektrisch beleuchtet und mit elektrischer Kraft versorgt werden sollen. Derartige Großbetriebe von Elektrizitätsgesellschaften zur Lieferung von Elektrizität für den Eisenbahn-, Straßenbahn- und Fabrikbetrieb und das Beleuchtungswesen in größeren Industriebezirken werden sich voraussichtlich in der Zukunft in England noch öfter als vorteilhaft erweisen und vielleicht die Einführung des elektrischen Betriebes auf Eisenbahnen fördern.

Abb. 1. Elektrische Bahnen bei Newcastle.

Die Elektrizität für den Eisenbahnbetrieb bei Newcastle wird auf dem Kraftwerk als dreiphasiger Wechselstrom (Drehstrom) von 6000 Volt Spannung hergestellt und in Kabeln nach fünf Umformerstationen gesandt, von denen eine unmittelbar neben dem Kraftwerk liegt, die übrigen über das Bahnnetz verteilt sind (Abb. 1). Auf den Umformerstationen wird der Drehstrom von 6000 Volt Spannung durch Umformer und Stromwender in den für den Bahnbetrieb gewählten Gleichstrom von 600 Volt Spannung verwandelt und für jedes Gleis einem als Zuleitung dienenden dritten Schienenstrange zugeführt. Die Rückleitung des Stromes erfolgt durch die Fahrschienen. Die Zuleitung ist aus Breitfußschienen von 40 kg/m Gewicht und großer Leitungsfähigkeit zusammengesetzt, die auf Isolatoren aus Granitmasse lagern. Die Isolatoren werden von gußeisernen Füßen getragen, die 0,49 m von der nächsten Fahrkante des zugehörigen Gleises entfernt auf zweigleisiger Strecke an der Innenseite des Gleises auf den Schwellen befestigt sind (Abb. 2). Von dieser Lage der Zuleitung hat bei Gleisabzweigungen,

Abb. 2. Gleisanordnung.

Abb. 3. Schienenstoß. Schnitt A–B.

Kreuzungen usw. öfter abgewichen werden müssen durch Verlegung der Zuleitung auf die Außenseite des zugehörigen Gleises. Die Zuleitung ist nur an gefährdeten Stellen (Plankreuzungen, Bahnhöfen usw.) durch Schutzbohlen gegen Berührung geschützt, im übrigen aber frei gelagert. Indessen sind überall Löcher in die Leitungsschienen gebohrt, um erforderlichenfalls weitere Schutzbohlen schnell anbringen zu können. An den Stößen sind die Zuleitungsschienen, wie auch die als Rückleitung dienenden Fahrschienen unter den Stoßlaschen mit vier an ihren Enden in den Schienensteg eingelassenen Kupferseilen leitend verbunden (Abb. 3). Die Überleitung des Stromes aus den Zuführungskabeln in die Zuleitung und seine Rückleitung aus den Fahrschienen in die Rückleitungskabel ist mit Hilfe von Kupferseilen und in die Erde eingesetzten Kabelpfosten bewirkt (Abb. 4 und 5). An Kreuzungen mit anderen Gleisen oder sonstigen Stellen, an denen eine Unterbrechung der Schienenleitungen erforderlich war, wird an der Unterbrechungsstelle die fehlende Verbindung durch Kabel wieder hergestellt.

Schnitt A—B.
Abb. 4. Kabelpfosten.

Abb. 5. Kopf des Kabelpfostens.

Der neue Wagenpark für den elektrischen Betrieb besteht aus Triebwagen und Beiwagen, die als Durchgangswagen mit Mittelgang, Längssitzen an den Enden und Quersitzen in der Wagenmitte gebaut sind (Abb. 6). Die Wagen haben Plätze I. und III. Klasse und sind von Endplattformen aus zugänglich; einige Triebwagen sind mit einer Gepäckabteilung versehen. Alle Wagen sind im Innern einfach aber geschmackvoll ausgebaut, außen in der Normalfarbe der Nordostbahn (hell rotbraun) gestrichen, mit Mittelkupplung versehen und werden elektrisch beleuchtet und geheizt. Ein Wagen ist 16,75 m lang und ruht auf zwei vierrädrigen Drehgestellen von 12,2 m Abstand und 2,13 m Radstand. Zur Aufhängung der Stromabnehmerschuhe, von denen zwei an jedem Ende des Wagens sitzen, sind an den Langseiten der Drehgestelle für die Triebwagen Eichenholzbalken an den Achslagern befestigt. Bemerkenswert erscheint die Bauart der Abnehmerschuhe, die für England neu ist. Mit Rücksicht auf das Unglück auf der Pariser Stadtbahn hat man es für erforderlich gehalten, daß die Schuhe jederzeit schnell und bequem etwa 8 cm von den Schienen abgehoben werden können, um bei einem Fahrthindernis auf dem Gleise oder beim Rangieren und bei sonstigen Gelegenheiten die Stromzuführung zu den Triebwagen baldigst unterbrechen zu können. Zu dem Zweck ist der Schuh mit drei Gelenkbolzen — zwei seitlichen geneigten und einem mittleren senkrechten — an einem an dem Eichenholzbalken befestigten Gußstück aufgehängt und wird durch zwei an dem senkrechten Gelenkbolzen angreifende Wurmfedern auf die Schiene gedrückt. Um den Schuh zu heben, steckt der Wagenführer die hakenförmige Zwinge eines von ihm mitgeführten hölzernen Stockes in ein rundes Loch des senkrechten Gelenkbolzens und übt daran einen nach oben und auswärts gerichteten Zug aus. Dadurch wird der Schuh gehoben und etwa 8 cm hoch von den Schienen aufgehängt, indem ein an dem festen Gußstück sitzender Haken in eine Öffnung des senkrechten Gelenkbolzens tritt. Jeder von den 58 Triebwagen ist mit zwei Elektromotoren von je 150 PS Leistung ausgerüstet, die auf demselben Drehgestell sitzen. Außerdem sind von den 122 Beiwagen 32 Stück mit elektrischen Einrichtungen versehen. Für die Beförderung von Gepäck und Gütern, die häufig mit Personenzügen versandt werden, wie Fische und andere leicht verderbliche Waren, sollen einige elektrische Güterwagen eingestellt werden. Diese als Selbstfahrer gedachten Güterwagen will man mit vier Elektromotoren ausrüsten, damit sie drei oder vier gewöhnliche Fischwagen ziehen können.

Die Personenzüge werden aus zwei Triebwagen mit einem oder zwei Beiwagen dazwischen zusammengestellt und können unter Anwendung der Vielfachschaltung von Thomson-Houston von beiden Enden aus gesteuert werden. Sie haben Sitzplätze für 186 oder 256 Reisende, außerdem Stehplätze in den Mittelgängen der Wagen. Die Züge sind mit Preßluftbremsen ausgerüstet, zu deren Betätigung die erforderliche Preßluft mit elektrisch betriebenen Luftpumpen hergestellt wird. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit ist 35 km/Std., die größte 50 km/Std. Der Aufenthalt auf den Stationen dauert etwa 20 Sekunden. Auf den Hauptstrecken von Newcastle Central über Tynemouth nach Monkseaton und von Newcastle New Bridge Station nach Benton fährt alle 15 Minuten in jeder Richtung ein Zug, zwischen Benton und Monkseaton alle 30 Minuten und auf der Nebenstrecke am Tyne-Ufer alle 60 Minuten. Vor der Einführung des elektrischen Betriebes fuhr auf der Hauptstrecke während der größten Zeit des Tages durchschnittlich nur ein Zug stündlich, auf den Nebenstrecken fuhren ein bis zwei Züge stündlich. Zu den verkehrsreichsten Tageszeiten (morgens und abends) war die Zahl der Züge erheblich größer. Der Verkehr drängt sich nämlich auch hier, wie in der Nähe aller größeren englischen Städte, in den Morgen- und Abendstunden sehr zusammen und besteht dann hauptsächlich aus sogenanntem „residential traffic", d. h. es fahren vorwiegend Leute, die in den Geschäftsstädten wie Newcastle ihre Amtszimmer und Arbeitsstellen haben und nach englischer Sitte außerhalb der Geschäftsstädte in kleineren Orten wohnen. Zu den übrigen Tageszeiten mit schwächerem Verkehr trifft man hauptsächlich Reisende, die Geschäfte erledigen wollen, oder Arbeiter, die ihre

Platz für 68 Personen — Platz für 70 Personen — Platz für 68 Personen

Abb. 6. Trieb- und Beiwagen für elektrischen Betrieb.

Arbeitstelle wechseln, sowie Ausflügler und Marktleute. Es mag erwähnt werden, daß Marktleute ihre Traglasten und Körbe an der Gepäckabteilung des vorderen Triebwagens abgeben müssen, bevor sie den Zug besteigen, und nach der Ankunft am Bestimmungsort dort wieder in Empfang nehmen können. Ablieferung und Rücklieferung der Tragelasten und Körbe vollzieht sich unter Mitwirkung eines Schaffners schnell und in großer Ruhe.

Die für den Güterzugdienst auf der Nebenstrecke am Tyne-Ufer von der Firma Thomson-Houston gebaute elektrische Lokomotive (Abb. 7) wiegt betriebsfähig etwa 50 t und ruht wie die Personenwagen auf zwei vierrädrigen Drehgestellen. Auf jede Drehgestellachse wirkt ein Elektromotor; der Strom wird auf der Strecke mit Gleitschuhen von einer Schienenleitung, auf dem Güterbahnhof Newcastle Manors mit Schleifbügel von einer Oberleitung abgenommen. Die Lokomotive kann bei einer Betriebsspannung von 600 Volt einen 300 t schweren Güterzug auf der Wagerechten mit 22,5 km/Std. befördern, einen 150 t schweren Zug auf einer 1 : 27 steigenden Strecke anziehen und mit 15 bis 16 km/Std. Geschwindigkeit befördern.

Abb. 7. Elektrische Lokomotive.

Die Einführung des elektrischen Betriebes hat im ganzen etwa 3 800 000 ℳ gekostet, also für ein Kilometer Gleis $\frac{3800000}{132}$ = rund 28 800 ℳ. Die Betriebskosten wurden auf der letzten Versammlung der Aktionäre der Bahngesellschaft für die ersten drei Monate und für 53 402 Zugmeilen = rund 85 500 Zugkilometer, oder 173 622 Wagenmeilen = 278 900 Wagenkilometer zu 99 700 ℳ angegeben, was für ein Zugkilometer 1,16 ℳ, für ein Wagenkilometer etwa 36 ₰ betragen würde. Anscheinend sind hierin die Verzinsung und Abschreibung des Anlagekapitals nicht enthalten, während anderseits Kosten für den Versuchsbetrieb mit eingerechnet sind; ein klares Bild über die tatsächlichen Kosten des elektrischen Betriebes vermögen diese Mitteilungen daher noch nicht zu geben. Über die Verkehrszunahme und das Steigen der Einnahmen infolge Einführung des elektrischen Betriebes wurde bemerkt, daß im Vergleich zu einer Juliwoche mit Dampfbetrieb im Jahre 1903 in einer Juliwoche 1904 etwa 25 % mehr Fahrkarten ausgegeben und etwa 22 % mehr Fahrgelder eingenommen worden waren. Für zwei andere Vergleichswochen, im Juli 1903 und 1904, war die Zunahme an ausgegebenen Fahrkarten 31 %, an Einnahme 36 %.

Im großen und ganzen scheint sich der elektrische Betrieb bei Newcastle zu bewähren. Er hat technisch eine harte Probe zu bestehen gehabt, als im letzten Sommer wegen der Anwesenheit der englischen Kanalflotte vor der Tynemündung ein sehr großer Fremdenverkehr bei Newcastle zu bewältigen war. Die Bahngesellschaft hatte dazu alle verfügbaren Betriebsmittel in den Dienst gestellt und fuhr zahlreiche Sonderzüge. Nennenswerte Störungen sind dabei nicht vorgekommen. Dagegen haben sich im vorigen Sommer mehrere Unglücksfälle durch Berühren der Stromzuführungsschienen ereignet, wobei zwei Personen — ein Gepäckträger der Bahn und ein Junge — getötet worden sind. Dies hat zur Anbringung weiterer Schutzvorrichtungen an den Stromzuführungsschienen und zur Ergänzung der Bahneinfriedigungen sowie zur Aushängung von Warnungen an den Stellen der Bahn geführt, die dem Publikum zugänglich sind oder an denen viele Bahnarbeiter beschäftigt werden. Im Anschluß an diese Vorkommnisse haben in England dann lange Erörterungen über den Wert der dritten Schiene als Stromzuführungsleitung stattgefunden, als deren Ergebnis anzusehen ist, daß man die Nachteile dieser Bauart keineswegs verkennt, aber zur Zeit nichts Besseres an ihre Stelle zu setzen weiß. Für Stadt- und Vorortbahnen hält man die Betriebsweise mit niedrig gespanntem Gleichstrom oder vielleicht Wechselstrom und einem dritten Schienenstrang zur Zuführung des Stromes noch immer für die beste, während für Überlandbahnen, deren Bau aber noch nicht beabsichtigt ist, Hoffnungen auf die Verwendung von hochgespanntem Wechselstrom und Oberleitungen gesetzt werden. Einige Schwierigkeiten haben sich bei Newcastle auch aus dem Umstande ergeben, daß von den mit Kohlen oder Erzen beladenen Güter-

wagen Stücke herabfallen und Kurzschlüsse verursachen. Desgleichen sind Kurzschlüsse dadurch eingetreten, daß Kuppelketten der Güterwagen die Stromzuführungsschienen berührt haben. Eine Annehmlichkeit für die Betriebsbeamten ist es, daß die Leerfahrten der Lokomotiven und die Rangierbewegungen der Züge auf dem stark überlasteten Newcastler Hauptbahnhof eingeschränkt werden konnten, da ein Umsetzen der elektrischen Züge gar nicht, eine Änderung ihrer Zusammensetzung selten erforderlich ist.

London. Frahm.

Noch einmal die Einfahrt der Züge in die Stationen, wenn das Einfahrsignal nicht auf freie Fahrt gezogen werden kann.

Meine Ausführungen in Nr. 80 Jahrg. 1904 d. Ztg. haben dem Herrn Direktionsassessor Dantscher Anlaß zu einigen Bemerkungen gegeben, welche in Nr. 90 Jahrg. 1904 d. Ztg. veröffentlicht wurden. Es sei mir gestattet, auf diese Bemerkungen kurz zu erwidern.

Herr Dantscher führt die in Betracht kommenden Bestimmungen der F.-V. (= Fahrdienstvorschriften) an und legt dar, wie diese Bestimmungen ausgelegt werden *sollen*. Eine solche Darlegung habe ich für entbehrlich erachtet, weil die sachverständigen Leser dieser Zeitung über die richtige Auslegung der bezüglichen Bestimmungen wohl nicht im Zweifel sind. Ich habe mich daher darauf beschränkt, meine Bedenken gegen den jetzigen Zustand zum Ausdruck zu bringen und durch Beispiele zu erläutern, *wie es in der Praxis von den diensttuenden Stationsbeamten meistens gemacht wird.*

Was ich in meinen Ausführungen in Nr. 80 Jahrg. 1904 d. Ztg. nur zwischen den Zeilen zum Ausdruck bringen wollte und wofür gerade die Darlegungen des Herrn Dantscher für jeden unbefangenen Leser einen weiteren Beleg bilden, das muß ich jetzt doch weiter ausführen: Die in Betracht kommenden Bestimmungen der F.-V. sind zwar für die Sachverständigen völlig klar, dagegen für die große Menge der Stationsbeamten bis herab zum Vorsteher einer Haltestelle unzureichend. Für einen solch kritischen Augenblick, wie das Versagen der Einrichtung für die Signalstellung ihn bildet, müssen die bezüglichen Vorschriften so genau und bestimmt lauten, daß dem diensttuenden Stationsbeamten kein Zweifel möglich ist. Daß dieser Anforderung bis jetzt nicht genügt ist, läßt sich am besten an der Hand der von mir seinerzeit gewählten Beispiele nachweisen.

Beispiel 1. Der diensttuende Stationsbeamte der Station B, deren Einfahrsignal nicht gezogen werden konnte, wird zu seiner Rechtfertigung geltend machen, er habe die Bestimmung in § 69 (²) der F.-V. so aufgefaßt, daß *beim Eintreffen des* Personenzuges X das von diesem zu befahrende Gleis frei sein müsse. Er habe ja deshalb dem Zug X den schriftlichen Befehl zur Einfahrt durch die vorgelegene Station C in folgendem Wortlaut erteilen lassen: „Zug X hat an dem auf Halt stehenden Einfahrsignal der Station B vorbeizufahren, *wenn ihm nicht ein anderes Haltsignal gegeben wird.*“ Wegen dieser unrichtigen Auffassung der Vorschrift wird man den Stationsbeamten zwar belehren, aber nicht bestrafen können.

Beispiel 2. Auch hier wird der Stationsbeamte einwenden, er habe ja den schriftlichen Befehl für den Schnellzug X durch die vorgelegene Station E mit dem Zusatz versehen lassen: „wenn ihm nicht ein anderes Haltsignal gegeben wird“. Er habe sich daher für berechtigt gehalten, die Kreuzungsverlegung anzunehmen. Ich glaube, daß es in Deutschland kein Gericht gibt, welches auf Grund des jetzigen Wortlauts der Vorschrift den Stationsbeamten in diesem Falle wegen Eisenbahntransportgefährdung verurteilen würde.

Sollten auch jetzt noch Zweifel darüber bestehen, daß die einschlägigen Vorschriften von der Mehrzahl der Stationsbeamten bisher nicht so aufgefaßt werden, wie sie nach den Darlegungen in Nr. 90 Jahrg. 1904 d. Ztg. aufzufassen sind, so kann ich jeden Zweifler nur dringend bitten, eine größere Anzahl von schriftlichen Befehlen zur Einfahrt einer Prüfung zu unterziehen. Es wird sich ein überraschendes Ergebnis finden!

Im einzelnen habe ich zu den Ausführungen des Herrn Dantscher noch folgendes zu bemerken:

Damit die Erlaubnis zur Einfahrt dem Zuge durch Vermittlung einer vorgelegenen Station rechtzeitig zugestellt werden kann, muß der Stationsbeamte die Prüfung der Gleise und Weichen außergewöhnlich lange vor dem Eintreffen des Zuges vornehmen. Unter diesen Umständen ist es viel eher als sonst möglich, daß ohne seinen Willen und ohne sein Wissen eine den einfahrenden Zug gefährdende Rangierbewegung ausgeführt wird. — Herr Dantscher stellt die Forderung auf, daß für die Erteilung des schriftlichen Befehls jeweils in erster Linie die nächstvorgelegene Station und nur bei Zügen, die an dieser nicht anhalten, *unter besonders günstigen Verhältnissen* eine weiter vorgelegene Station, nämlich die nächstvorgelegene Haltstation, gewählt werden solle. Hierzu ist festzustellen, daß in der Vorschrift „besonders günstige Verhältnisse“ bis jetzt nicht gefordert sind.

Wenn die Betriebsordnung als Grundstellung für die Einfahr- usw. Signale die Stellung auf „Halt“ vorschreibt, so hat dies m. E. nicht nur den Sinn, daß diese Signale nach Einfahrt eines Zuges sofort wieder in die Haltstellung verbracht werden sollen, sondern es will damit gesagt werden, daß die Fahrstellung des Einfahrsignals auch vor der Ankunft der Züge auf die unumgänglich nötige Zeit sich zu beschränken habe. Die württembergischen Ausführungsbestimmungen zur Signalordnung enthalten hierüber folgende Vorschrift: „Der Auftrag zur Erteilung des Signals 8 soll bei Personenzügen nicht früher als 3 Minuten, bei Güterzügen nicht früher als 5 Minuten vor der zu erwartenden Ankunft erteilt werden.“

Herr Dantscher findet die Ausstellung eines nicht bedingungsfreien Befehls nicht ganz zweckmäßig, und doch darf ein schriftlicher Befehl zur Einfahrt niemals ganz bedingungsfrei sein; denn weil auch bei Beobachtung aller von dem Herrn Verfasser geforderten Vorsichtsmaßregeln doch noch ein außergewöhnliches Fahrthindernis eintreten kann, wird der schriftliche Befehl stets den Zusatz enthalten müssen: „wenn ihm kein anderes Haltsignal gegeben wird“. Dies ist unerläßlich, damit der Lokomotivführer sich nicht dabei beruhigt, daß er ja einen bedingungsfreien Befehl zur Einfahrt habe, während er doch gerade vor und während der Einfahrt mit erhöhter Aufmerksamkeit auf etwaige Haltsignale (Handsignale) achten soll.

Die folgenden Sätze aus den Bemerkungen in Nr. 90 Jahrgang 1904 d. Ztg. muß ich zur Vergleichung wörtlich anführen:

> „Bei der praktischen Durchführung des Vorschlags wird gegenüber der Aushändigung des Befehls am betr. Einfahrsignal selbst nicht viel gewonnen werden, weil sich der Zug dem Einfahrsignal nur *mit ganz geringer Geschwindigkeit nähern darf*, wenn er beim Nichterscheinen des Handsignals für die freie Fahrt noch vor dem Einfahrsignalmast muß zum Stillstand gebracht werden können.“

> „Wenn auch von der in Rede stehenden Bestimmung des § 69 (²) F.-V. nur mit großer Vorsicht Gebrauch gemacht werden soll, so kann auf diese doch nicht ganz verzichtet werden, weil sie oft wesentliche Vorteile zur fahrplanmäßigen Durchführung der Züge bietet *und in manchen Fällen das einzige Mittel bildet, um insbesondere in starken Steigungen das Anhalten der Züge vor einem Einfahrsignal zu vermeiden.*“

Im Anschluß hieran möchte ich nur bitten, das, was in dem 2. Satz besonders hervorgehoben ist, nämlich daß das Anhalten des Zuges vor dem Einfahrsignalmast vermieden bleibt, auch im ersten Satz, wo von der Durchführung meines Vorschlags die Rede ist, gelten zu lassen. Wir wollen also daran festhalten, daß es zu tunlichster Fernhaltung von Störungen im Zuglauf von Vorteil ist, wenn die Züge vor dem Einfahrsignalmast nicht anhalten müssen. Anderseits ist es mit Rücksicht darauf, daß in den Fällen, in welchen das Einfahrsignal nicht auf freie Fahrt gezogen werden kann, die vom Zuge zu befahrenden Weichen und die Gefahrweichen in der Regel nicht verschlossen sein werden, also auch die richtige Stellung der Weichen nicht in demselben Maße wie sonst gewährleistet ist, geboten, daß der Zug mit erheblich ermäßigter Geschwindigkeit in die Station einfährt. Es ist daher nicht als Nachteil anzusehen, wenn mit der hiernach erforderlichen Ermäßigung der Geschwindigkeit zur Durchführung meines Vorschlags schon bei der Annäherung an den Einfahrsignalmast begonnen werden muß.

Der Anregung des Herrn Dantscher, die Einfahrsignale so einzurichten, daß sie bei plötzlich eintretenden Störungen in den Stellwerken auf einfache Weise von den Abhängigkeiten freigemacht werden können, vermag ich nicht zuzustimmen, weil ich hierin, zumal auf Linien mit elektrischer Streckenblockung, eine neue Gefahrenquelle erblicken würde und weil das ordnungsmäßige Erscheinen des Fahrsignals am Signalmast den Lokomotivführer davon abhalten würde, die oben für notwendig erklärte Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit bei der Fahrt über nicht gesicherte Weichen eintreten zu lassen.

Friedrichshafen, im November 1904.

Keppler, Betriebsinspektor.

„Menschliche Fehlbarkeit."

Unter dieser Überschrift bringt die amerikanische Fachschrift „Locomotive" einen nicht uninteressanten Beitrag zu dem gerade jetzt in den Vereinigten Staaten so überaus brennenden Thema der Unfälle auf den amerikanischen Eisenbahnen. Viele Jahre, ja Jahrzehnte hindurch hatte man sich begnügt, die Häufung dieser Unfälle als etwas Unvermeidliches, ja geradezu Naturnotwendiges anzusehen, und die Schuld an ihnen durchweg der mangelhaften Bahnausrüstung beizuschreiben. Die Zeiten sind aber lange vorbei, in denen man sich begnügte, in einem rasch hergerichteten Erdreiche einfach Schwellen einzulegen und darauf Schienen zu befestigen; heute wird in Amerika der Bahnoberbau mit derselben Sorgfalt und derselben Genauigkeit hergerichtet, wie in irgend einem Teile Europas, heute zeichnet sich das rollende Material durch große Solidität in der Ausführung aus, und trotzdem ist keine Herabminderung der Zahl der Unglücksfälle wahrzunehmen, ja die letzteren mehren sich noch, nicht nur an sich, sondern sogar auch im Verhältnis zur Streckenlänge. Dieser Aufsatz in der „Locomotive" beschäftigt sich nun mit der Untersuchung der Ursachen der Unglücksfälle und kommt zu dem Schlusse, daß nur 28 % durch Momente veranlaßt wurden, die außerhalb der die Bahn bedienenden Angestellten lagen, und zwar wurden 12 % der Unglücksfälle durch Nebel, Schneesturm und sonstige Elementarereignisse und 16 % durch Versagen von Luftbremsen, Bruch von Achsen und Rädern, schlechten Zustand des Bahngleises und dergl. herbeigeführt. Volle 72 % aller Unglücksfälle werden zum sehr kleinen Teile (4 %) durch Bosheit fremder, nicht im Bahndienste stehender Leute, alle übrigen durch Bahnangestellte aus den verschiedensten Ursachen und Veranlassungen veranlaßt.

Der Artikel beginnt mit dem Hinweise, daß man sich in der Praxis auf die menschliche Natur niemals als etwas unbedingt Zuverlässiges verlassen kann. Leute, die bisher allen Obliegenheiten auf das beste und zuverlässigste entsprochen hatten, und denen man das größte Vertrauen entgegenbrachte, rechtfertigten gelegentlich und zwar im kritischen Momente dieses Vertrauen gerade dann nicht, wenn damit die ernstesten Folgen verknüpft waren. Es genügte oft eine zeitweilige geistige Überanstrengung oder eine geringe Störung in dem physischen Befinden, um einen Mann, der eine im Bahnbetriebe sehr wichtige Aufgabe zu erfüllen hatte, gerade das tun zu lassen, was man am allerwenigsten von ihm erwartet hatte. Herr Victor Hugo, Chefinspektor der Hartford Steam Boiler Inspection and Insurance Company, hat sich der Mühe unterzogen, alle in der ersten Hälfte des Jahres 1904 in den Vereinigten Staaten stattgefundenen Eisenbahnunfälle auf ihre Entstehungsursache zu prüfen, um die Wichtigkeit des Elementes „menschlicher Fehlbarkeit" im Eisenbahndienste darzutun, und hat eine Tabelle ausgearbeitet, aus welcher zu ersehen ist, daß 68 % aller Unfälle durch Mängel des körperlichen oder geistigen Zustandes eines Bediensteten verschuldet wurden. Die Tabelle zeigt, daß, wenn ein Unfall sich ereignet, die Wahrscheinlichkeit zwei zu eins vorliegt, daß der Mensch die Schuld trägt. Die Tabelle kommt zu nachfolgenden Schlußergebnissen:

Ursache	Prozent der Unfälle	Bemerkungen
„Versehen"	28	Zumeist Versehen bei dem Geben von Signalen oder dem Ausstellen oder Lesen von Befehlen.
„Vergessen"	24	Vergessen von Befehlen.
„Zerstreutheit"	8	„Versehen" infolge von Aufregung.
Körperliche Schwäche . .	8	Vom Schlaf überwältigt.
Böswilligkeit	4	Böswilligkeit v. Leuten, welche nicht im Dienst der Bahn stehen.
Elementar-Ereignisse . .	12	Nebel, Schneesturm u. dergl.
Mangelhafte Ausrüstung .	16	Versagen von Luftbremsen, Bruch von Rädern u. dergl.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Personenverkehrsfragen im Reichstag.** In der Sitzung des Reichstags am 18. Januar d. J., über die wir in Nr. 7 S. 101 d. Ztg. kurz berichtet haben, sprach sich im weiteren Verlauf der Verhandlungen der Abg. v. Gerlach (freis. Vgg.) gegen die IV. Wagenklasse aus, die er mit einem oft gehörten und oft widerlegten Ausdruck als eine „menschenunwürdige Einrichtung" bezeichnete, weil 2/3 aller Fahrgäste im Wagen stehen müßten. Die schlimmste Überfüllung der Abteile sei tagtäglich zu beobachten, und der bescheidene Wunsch, daß unter solchen Umständen Abteile III. Klasse geöffnet würden, gehe nicht in Erfüllung. Wenn die Betriebsmittelgemeinschaft eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und der Einnahmen darstelle, so sei das ja mit Freuden zu begrüßen, sie dürfe aber nicht zur Einführung der IV. Klasse bei anderen deutschen Bahnen Veranlassung geben. In gleichem oder doch ähnlichen Sinne sprachen sich die Abgg. Storz (d. Volksp.) und David (Soz.) aus. Dagegen trat der Abg. Pauli-Oberbarnim (dkons.) für die IV. Kasse ein, indem er etwa folgendes ausführte: „Die Herren machen sich von der IV. Klasse eine ganz falsche Vorstellung. Ich bin auch IV. Klasse gefahren, nicht der Ersparnis wegen, sondern um sie zu prüfen, und habe solche Mißstände nicht gesehen. Wenn Sie das Volk fragen, ob es auf die IV. Klasse verzichten will, es würde mit ‚nein' antworten, was natürlich nicht ausschließt, daß die Leute lieber III. Klasse fahren möchten. Nein, so schlimm ist die IV. Klasse nicht, und namentlich der kleine Gewerbetreibende würde sie nicht aufgeben wollen." Ebenso sprachen sich der kons. Abg. Graf Limburg-Stirum und der natlib. Abg. Held lebhaft für die Beibehaltung der IV. Klasse aus.

— **Die Stiftung eines besonderen Erinnerungszeichens für Bedienstete der preußischen Staatseisenbahnverwaltung** hat diesen zu Kaisers Geburtstag eine freudige Überraschung gebracht. Der Königliche Stiftungserlaß hat folgenden Wortlaut:

In Anerkennung der hohen Bedeutung der Staatseisenbahnverwaltung für das gesamte Staats- und Verkehrsleben und zum Ansporn fernerer treuer Pflichterfüllung will Ich den Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung für vorwurfsfreie 25- und 40 jährige Gesamtdienstzeit ein Erinnerungszeichen nach den beiliegenden Bestimmungen verleihen. Die Abzeichen sind nach der von Mir entworfenen Handzeichnung anzufertigen. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat hiernach das weitere zu veranlassen.

Berlin, den 27. Januar 1905.

Wilhelm R.

v. Budde.

Das Erinnerungszeichen wurde dem Staatsminister v. Budde bei dem Empfang zu Kaisers Geburtstag im Königlichen Schlosse vom Kaiser selbst übergeben und angeheftet. Die Stiftung wurde dann bei dem vom Minister gegebenen Festmahle den Teilnehmern, zu denen auch Vertreter der acht Berliner Bezirke des Eisenbahnvereins gehörten, verkündet und ihnen das Erinnerungszeichen persönlich ausgehändigt. Dieses Zeichen hat etwa Talergröße und ist aus Silber gestanzt; es stellt in der Hauptsache das Sinnbild des Eisenbahndienstes, das geflügelte Rad, dar, über dem die preußische Königskrone schwebt; den unteren Teil bildet ein offener Lorbeerkranz, in welchem ein länglich-viereckiges Schild mit der Zahl „25" bezw. „40" hervortritt. Die Räume zwischen Kranz und Schild sind ausgespart, also durchsichtig. Hinter den Flügeln des Rades, das mit der Königskrone recht wirkungsvoll hervortritt, ist eine Nadel zur Befestigung der Auszeichnung angebracht. Das Erinnerungszeichen für 40 jährige vorwurfsfreie Dienstzeit unterscheidet sich von dem für 25 jährige Dienstzeit dadurch, daß die Krone wie die Zahl „40" stark vergoldet ist.

Die soeben durch das „Eisenb.-Verordn.-Bl." bekannt gegebenen Königlichen Bestimmungen wegen Verleihung des Ehrenpreises haben folgenden Wortlaut:

„1. Das Erinnerungszeichen besteht in einer silbernen Auszeichnung mit der Zahl 25 für 25 jährige und in einer vergoldeten Auszeichnung mit der Zahl 40 für 40 jährige vorwurfsfreie Dienstzeit im Eisenbahndienst einschließlich der Militärdienstzeit und wird auf der linken Brust getragen. 2. Die Verleihung des Erinnerungszeichens hat in Meinem Namen durch

den Minister der öffentlichen Arbeiten zu erfolgen, der auch die Besitzzeugnisse auszustellen hat. 3. Bei Verleihung des Erinnerungszeichens für 40jährige vorwurfsfreie Gesamtdienstzeit wird die vorher verliehene silberne Auszeichnung abgelegt. 4. Verloren gegangene Erinnerungszeichen sind von den Inhabern aus eigenen Mitteln wieder anzuschaffen. 5. Die bei Verurteilungen über den Verlust der übrigen Ehrenzeichen geltenden gesetzlichen Bestimmungen finden auch auf das in Rede stehende Erinnerungszeichen Anwendung. 6. Die Erinnerungszeichen verbleiben nach dem Tode des Inhabers den Hinterbliebenen zur ehrenvollen Erinnerung."

— **Über eine Reihe von Gesuchen preußisch-hessischer Eisenbahnbeamten** wurde vom preußischen Abgeordnetenhause in der Sitzung vom 10. Januar d. J. verhandelt und in nachstehender Weise Beschluß gefaßt. Die Eingabe der Eisenbahnwerkführer Schaake und Genossen zu Witten a. d. Ruhr um Verbesserung der Verhältnisse der Eisenbahnwerkführer (Beförderung zu mittleren Beamten, Berechnung des pensionsfähigen Dienstalters vom Tage der Ernennung zum Vorarbeiter, Gehaltserhöhung) wurde auf Antrag des Abg. Goldschmidt (freis. Vp.) der Regierung zur Erwägung überwiesen. — Eine Eingabe, welche die Beförderung der Eisenbahntelegraphisten zu Assistenten für den Telegraphendienst streng nach dem Dienstalter zum Gegenstande hatte wurde auf Antrag des Abg. Marx (Z.) der Regierung ebenfalls zur Erwägung überwiesen. In gleicher Weise wurde auf Antrag des Abg. Ernst (freis. Vgg.) über ein Gesuch um Versetzung der Eisenbahnlademeister unter die mittleren Beamten und Erhöhung ihres Gehalts und ferner auf Antrag des Abg. Pleß (Z.) über Eingaben von Wagenmeistern um Verbesserung der Verhältnisse der Wagenmeister und Hilfswagenmeister sowie um Anrechnung der Hilfsbeamtendienstzeit bei der Pensionierung beschlossen. Dagegen wurde eine Eingabe des Telegraphendiätars Obodda in Essen um frühere Ernennung der Telegraphendiätare zu etatsmäßigen Telegraphisten der Regierung als Material überwiesen und über ein Gesuch um Verbesserung der Verhältnisse der Rangiermeister auf Antrag der Kommission zur Tagesordnung übergegangen. Eine Anzahl von Eingaben von Haltestellenaufsehern um Gehaltserhöhung, Versetzung unter die mittleren Beamten, unkündbare Anstellung, Änderung der Amtsbezeichnung und der Dienstabzeichen sowie von Weichenstellern I. Klasse mit gleichen Anträgen wurde vom Abg. Reinhard (Z.) durch eine eingehende Darlegung der schwierigen und verantwortlichen Stellung dieser Beamten unterstützt und auf dessen Antrag der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen.

— **Über die Bekanntmachung von Betriebsstörungen** hat die Königliche Eisenbahndirektion Berlin eine sehr dankenswerte Verfügung an die in Betracht kommenden Dienststellen erlassen. Sie bezieht sich zwar besonders auf den Verkehr der Berliner Stadt- und Ringbahn und der Vorortbahnen, hat aber auch eine allgemeinere Bedeutung. Es heißt da: „Es muß unbedingt verlangt werden, daß Betriebsstörungen, die Unregelmäßigkeiten oder Unterbrechungen des Personenzugverkehrs zur Folge haben, sofort nach ihrem Eintreten dem reisenden Publikum auf den Stationen in zweckmäßiger, dem Verkehrsinteresse im weitesten Umfange genügender Weise bekannt gemacht werden. Diese Bekanntmachungen müssen außer auf den Bahnsteigen vor allem auch an den Eingängen der Empfangsgebäude und an den Zugängen zu den Bahnsteigen an auffallenden Stellen so angebracht werden, daß sie von den zugehenden Reisenden auf dem Wege nach dem Fahrkartenschalter und vor dem Eintreten in die Sperre gesehen werden.

Es sind in letzter Zeit mehrfach begründete Beschwerden von Reisenden darüber laut geworden, daß Störungen im Betriebe der Stadt- und Ringbahn auf einzelnen Stationen nicht ausreichend bekannt gemacht worden sind. Im Stadt-, Ringbahn- und Vorortverkehr ist es aber besonders wichtig, daß die Reisenden schon beim Eintreten in die Station und bevor sie Fahrkarten lösen, von etwa eingetretenen Störungen Kenntnis erhalten, damit sie ohne Zeitverlust andere Beförderungsmittel aufsuchen können.

Die Vorschriften für Regelung des Zugverkehrs auf der Stadt- und Ringbahn bei Betriebsstörungen sind im Fahrplanbuch Va, Seite III aufgeführt. Es wird den Vorstehern der Stationen von neuem zur Pflicht gemacht, diese Vorschriften unter sorgfältiger Berücksichtigung der vorliegenden örtlichen Verhältnisse und mit Überlegung auszuführen. Insoweit die Zahl der auf der Station vorhandenen Bekanntmachungstafeln den örtlichen Verhältnissen nicht genügen sollte, ist der Mehrbedarf mit Begründung der vorgesetzten Betriebsinspektion zu melden." — Es folgen weitere besondere Vorschriften über die zur Bekanntmachung zu verwendenden Holztafeln, und es heißt dann weiter: „Die Stationsvorsteher haben ferner gleichzeitig mit dem Aushängen der Tafeln dafür zu sorgen, daß die Beamten der Fahrkartenausgaben, die Bahnsteigschaffner und überhaupt alle an der Bedienung des Reiseverkehrs beteiligten Bediensteten von einer eingetretenen Betriebsstörung so genaue Kenntnis erhalten, daß sie den Reisenden Auskunft geben können. Die Bediensteten sind von den Stationsvorstehern auch wiederholt darüber zu belehren, in welcher Weise sie zum Bekanntgeben der Störung den Reisenden gegenüber beizutragen haben."

„Mit allem Nachdruck ist auch darauf hinzuwirken, daß die mit Fernsprecher oder telegraphisch eingehenden Mitteilungen über Art und Dauer eingetretener Störungen und über das zur Aufrechterhaltung des Zugverkehrs Veranlaßte mit möglichster Beschleunigung an die folgenden Stationen und Dienststellen weitergegeben werden."

— **Warnemünde-Gjedser.** Wie unbegründet die von gewisser Seite ausgestreuten Gerüchte gewesen sind, daß die zwischen Warnemünde und Gjedser verkehrenden Dampffähren nicht leistungsfähig genug seien, beweist hinreichend die Tatsache, daß die Fähren in der Zeit vom 1. Oktober 1903 bis zum 1. Januar d. J., also in einem Zeitraum von fünf Vierteljahren, überhaupt nur vier Fahrten haben aussetzen müssen. Diese vier Fahrten fielen auf den 22. November 1903 und den 31. Dezember 1904, wo bekanntlich orkanartige Stürme hausten, die aller Beschreibung spotteten. An allen übrigen Tagen haben die mit Personen- und Schlafwagen besetzten Fähren Tag und Nacht ihre Fahrten anstandslos ausgeführt. Bei dieser Gelegenheit werden auch einige kurze Angaben über die Entwicklung des Verkehrs auf den Fähren im Kalenderjahre 1904 am Platze sein.

Es sind an Eil- und Frachtgütern befördert worden: nach Skandinavien 56 672 550 kg, von Skandinavien 15 394 940 kg, insgesamt 72 067 490 kg oder rund 72 067 t. Das ist an sich zwar keine große Summe, aber doch immerhin ein ganz erfreuliches Ergebnis, wenn berücksichtigt wird, daß es sich dabei um das erste Jahr des Betriebes handelt. Wie alle Verkehrseinrichtungen, wollen auch die Dampffähren für die volle Entwicklung des Verkehrs ihre Zeit haben.

Über den großen Belt sind im letzten Jahre 342 341 t und über den kleinen Belt 355 159 t befördert worden, und doch hat die Fähre über den großen Belt erst im 10. Jahre und die über den kleinen Belt erst im 20. Jahre den Verkehr aufzuweisen gehabt, den die Fähre Warnemünde-Gjedser bereits im ersten Jahre ihres Betriebes hatte. Danach darf der Jahresbericht der dänischen Staatsbahnen für das Jahr 1903/04 wohl mit Recht sagen, daß die Fährenverbindung Gjedser-Warnemünde nach den bis jetzt vorliegenden Ergebnissen einer reichen Entwicklung entgegenzugehen scheine.

Unter den Gütern befanden sich an Stückgütern, und zwar als Einzelgüter und in Sammelladungen, 11 285 t. Außerdem kamen noch in größeren Mengen vor: Steinkohlen, Briketts, Stahl und Eisen aller Art, Maschinen, Porzellan und Hohlglas, Steine, Fische, Fleisch, Butter, Preißelbeeren und Weißkohl. Beispielsweise wurden 1200 t Preißelbeeren aus Schweden und 1837 t Weißkohl aus Dänemark nach Deutschland übergeführt. Beachtenswert erscheint der Umstand, daß die Ausfuhr nach Skandinavien weit größer ist, als die Einfuhr von dort. Außer diesen Gütern wurde noch ein erheblicher Postverkehr bewältigt, über dessen Umfang uns aber Zahlen nicht zu Gebote stehen.

Ferner gelangten zur Beförderung mit den Fähren: 1206 Pferde, 6273 Stück Rindvieh, 119 Stück sonstige Vierfüßler und 40 471 Gänse.

Auch der Personenverkehr hat nach Eröffnung des Fährbetriebes einen erfreulichen Aufschwung genommen. Es wurden nämlich in beiden Richtungen 75 485 Personen befördert.

Schließlich mag noch erwähnt werden, daß außer den regelmäßig verkehrenden Personen-, Schlaf-, Post- und Gepäckwagen 10 441 beladene und 5816 leere, zusammen also 16 257 oder durchschnittlich am Tage rund 45 Güterwagen übergeführt worden sind.

— **Die vierte Wagenklasse.** Unter dieser Überschrift veröffentlicht die Münch. Allgem. Ztg. ein ihr zugegangenes Schreiben, das sich mit Entschiedenheit für Einführung dieser Wagenklasse auch in Bayern ausspricht und aus dem wir hier folgende für eine süddeutsche Stimme besonders bemerkenswerte Stellen mitteilen:

„Die Behauptung, daß man in Süddeutschland von der IV. Klasse nichts wissen wolle, ist schon deswegen ganz beweislos hingestellt, weil uns ja in Süddeutschland da jede Erfahrung fehlt. Wer bei uns ein Gegner dieser Einrichtung ist, kann es — soweit er nicht finanzielle Schädigung des Staates befürchtet — nur aus Voreingenommenheit gegen diese Einrichtung als eine norddeutsche sein, was aber doch kein berechtigtes Motiv in solchen rein praktischen Fragen ist. Sonst hätte man auch die Perronsperre nicht bei uns einführen können. Man mache doch einmal einen Versuch mit der Einführung der IV. Wagenklasse bei uns, dann wird man schon

sehen, ob wirklich der bayerische gemeine Mann lieber billiger oder nobler fährt und ob nicht auch das eigentliche III. Klasse-Publikum es dankbar begrüßen würde, wenn es von der Gesellschaft von Marktweibern mit ihren Riesenkörben usw. befreit würde."

„Man weist darauf hin, daß der in Bayern eingerichtete Vorortverkehr dieselben Vorteile wie in Norddeutschland die IV. Klasse biete, nur ohne die Unbequemlichkeit der letzteren; man weist ferner auf die Arbeiter- und Zeitfahrkarten hin. Alles ganz schön. Aber wie kann man diese doch nur sehr partiell wirkenden Vergünstigungen mit den Vorteilen der dem ganzen ärmeren Publikum im ganzen Lande zugute kommenden Einrichtung der IV. Wagenklasse vergleichen? . . . . Und will man wirklich auf die Dauer den Arbeitern und den Einwohnern der großen Städte zuliebe eine Einrichtung hintanhalten, die dem ganzen Lande zugute käme?"

„Die IV. Wagenklasse ist nicht ein Kulturrückschritt, ... sondern eine höchst wohltätige, den tatsächlichen Verschiedenheiten in der Bevölkerung und den Bedürfnissen des ärmeren Publikums Rechnung tragende Einrichtung, durch deren tatsächlich starke Benutzung durch das Publikum alle Deklamationen über das ‚Unwürdige' dieser Einrichtung so vollkommen widerlegt werden, daß man kaum begreift, wie das Gerede von ihrer Verwerflichkeit so unwidersprochen durch die Presse gehen kann und warum man diese Einrichtung so geflissentlich von Bayern fernhalten will. Man muß entweder nachweisen, daß sich die Vorteile der IV. Klasse für das ärmere Publikum auch auf anderem Wege und ohne Schädigung der Rentabilität des Betriebes erzielen lassen — und dieser Nachweis wird sehr schwer sein — oder man muß für die Einführung der IV. Wagenklasse auch in Bayern eintreten. Tertium non datur, und jedenfalls ist die Behauptung ein ganz unhaltbares und im Grunde unwahres Verfahren, von der Unpopularität einer Einrichtung in Bayern zu sprechen, die man bei uns noch gar nicht kennt und die in Norddeutschland gerade bei denen am populärsten ist, die man von ihr befreien zu müssen meint."

— **Konstruktion des Bahnoberbaues.** In einer hierauf bezüglichen Verfügung weist die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen die in Frage kommenden äußeren Dienststellen darauf hin, daß die Befestigung der Schienen auf den Holzquerschwellen mittels Hakennägel sich mit der Steigerung der Geschwindigkeit der dem internationalen Verkehre dienenden Züge und der Zunahme des Gewichtes und Raddruckes der Lokomotiven namentlich bei Weichholzschwellen als nur notdürftig genügend sich erweise, und daß daher beabsichtigt sei, im Laufe der nächsten Jahre die in Schnellzuglinien belegenen Gleise der Schienenform IX an Stelle der Hakennägel mit Schwellenschrauben auszurüsten. Hierzu wird angeordnet, daß bei diesem Ersatze in erster Linie die wichtigeren Schnellzuglinien und hier wieder die Strecken mit strengeren Krümmungen und stärkeren Gefällen des Talgleises zu berücksichtigen seien; gleichzeitig sollen auch die Laschen durch solche von 400 mm Stoßteilung ersetzt werden. Verzeichnisse, darstellend die Reihenfolge, in welcher in den Jahren 1905 bis 1907 die Ausrüstung der in Betracht kommenden Strecken durchgeführt werden soll, sind von den sämtlichen Eisenbahnbetriebsdirektionen in Vorlage zu bringen.

— **Neuregelung der Leitung des Güterverkehrs.** Zu der von uns in Nr. 8 S. 117 d. Ztg. wiedergegebenen Mitteilung der in Karlsruhe erscheinenden „Südd. Reichskorrespondenz" fügt der „Württemberg. Staatsanzeiger" noch folgendes hinzu: „Von seiten der württembergischen Verwaltung wurde bei diesen Verhandlungen der Standpunkt vertreten, daß die zugelassene Umwegsgrenze von 20 % noch zu groß sei und daß es sich empfohlen hätte, die zulässigen Umwege auf 10 % zu begrenzen. Die finanziellen Vorteile, welche der württembergischen Verwaltung zufolge der getroffenen Abmachung zukommen, sind gegenüber der Besserstellung, welche die Verkehrsleitung über die kürzesten Wege ergeben hätte, nicht erheblich. Immerhin ist auch vom württembergischen Standpunkt aus anzuerkennen, daß die Abmachungen eine Einschränkung der Umleitungen bedeuten und daß hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung Verbesserungen erzielt sind."

— **Landeskarten und Fahrscheinbücher in Württemberg.** Im Etatsjahr 1903 wurden Landeskarten (Zeitkarten für die ganze Bahn mit 15tägiger Gültigkeitsdauer) verkauft: 50156 Stück (im Vorjahre 45546 Stück). Die Einnahme hieraus betrug 1100795 (998670) ℳ. Fahrscheinbücher zu 30 Fahrten auf einer bestimmten Bahnstrecke wurden verkauft 49301 (46807) Stück mit einer Einnahme von 477594 (450246) ℳ.

— **Über Reklamationen** enthält der Verwaltungsbericht der württembergischen Staatseisenbahnen für 1903 eine Übersicht, der wir folgendes entnehmen: Entschädigungsforderungen aus dem Gepäck-, Tier- und Güterverkehr wurden im Etatsjahr 1903 geltend gemacht in 3292 Fällen (im Vorjahre 3143 Fällen); hiervon entfallen 1162, also 35 %, auf den württembergischen Binnenverkehr. In das Etatsjahr 1904 gingen unerledigt über 132 Fälle. Von den erledigten Forderungen wurden ganz abgewiesen: 760 = 30 %, teilweise anerkannt 394 = 16 %, ganz anerkannt 1350 = 54 %. Im Prozeßweg verfolgt wurden 6 Fälle, davon kamen im Etatsjahr zum Austrag 5. Bei zwei erledigten Fällen wurde zu gunsten der Eisenbahnverwaltung entschieden. Ein Fall wurde durch Vergleich erledigt. Die der württembergischen Verwaltung aus den Forderungen erwachsenen Ersatzleistungen belaufen sich im Berichtsjahr auf 28367,75 ℳ. — Taxrückforderungen sind geltend gemacht worden aus dem Personenverkehr (Gesuche um Fahrgeldrückerstattung wegen nicht vollständiger Ausnutzung von Fahrkarten) 6583 Fälle, aus dem Tier- und Güterverkehr 2621 Fälle, auf Erstattung von Lagergeldgebühren, Wagenstandgeldern und sonstigen Nebengebühren sowie von Frachtzuschlägen bei unrichtiger Inhalts- und Gewichtsangabe oder Wagenüberlastung 331 Fälle.

— **Über die Beleuchtungsanlagen bei den württembergischen Staatsbahnen** entnehmen wir dem Verwaltungsbericht für das Etatsjahr 1903 folgende Angaben: Bei der Ölgasanstalt in Plochingen zur Erzeugung von Gas für die Bahnhofbeleuchtung betrugen die reinen Kosten für 100 cbm erzeugtes Gas 40,18 ℳ. Steinkohlengasanstalten befinden sich auf den Stationen Bietigheim und Jagstfeld. Es beliefen sich die reinen Kosten für 100 cbm erzeugtes Gas auf 8,58 ℳ und 10,84 ℳ. Die Mischgasanstalt in Cannstatt für Erzeugung von Mischgas zur Beleuchtung der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen (mit den zugehörigen Gasfüllanstalten Stuttgart, Heilbronn, Ulm, Eutingen, Pforzheim und Herbertingen), deren Anlagekapital 215442 ℳ beträgt, erzeugte 181263 cbm Ölgas und 62159 cbm Azetylengas. Die reinen Kosten betrugen im ganzen 126654 ℳ, für 100 cbm erzeugtes Mischgas 52,03 ℳ. Luftgasanstalten mit Verwendung von flüssigen Kohlenwasserstoffen (Hydririn) sind vorhanden auf den Bahnhöfen Obertürkheim und Eutingen für Innen- und Außenbeleuchtung. Die reinen Kosten betrugen für 100 cbm erzeugtes Gas 24,80 ℳ und 33,73 ℳ. Spiritusglühlichtbeleuchtung ist eingeführt auf den Bahnhöfen Lauffen a/N. und Weinsberg für Außenbeleuchtung sowie im Heizhaus Freudenstadt für Innenbeleuchtung. Die Kosten für eine Lampenbrennstunde beliefen sich auf 5,31, 5,36, 4,82 ₰. Der Bericht sagt zu dieser Beleuchtung, sie liefere ein schönes, lebhaft weißes Licht von der Stärke der üblichen (hierzu verwendeten) Gasglühlichtbrenner. Petroleumglühlichtbeleuchtung: Es sind in Verwendung Lampen System Washington auf den Bahnhöfen Freudenstadt zur Gleis- und Innenbeleuchtung und Horb zur Außenbeleuchtung, ferner Lampen System Keros auf den Bahnhöfen Plochingen und Stuttgart Westbahnhof zur Gleisbeleuchtung. Die Lampen für Gleisbeleuchtung hängen an 10 m hohen Masten; sie ergeben ein schönes, lebhaft weißes Licht mit einer Lichtmenge gleich derjenigen elektrischer Bogenlampen von 6 Amp. Stromstärke. Die Kosten einer Lampenbrennstunde betrugen 10,39, 10,03, 11,35, 9,32 ₰. Elektrische Beleuchtungsanlagen befinden sich auf den Bahnhöfen Stuttgart Hauptbahnhof und Nordbahnhof, Cannstatt-Untertürkheim, Ulm, Friedrichshafen, Kornwestheim, Heilbronn, Mühlacker und in der Lokomotivwerkstätte Eßlingen.

— **Ein Abonnement auf die Niederschriften der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen** (einschließlich der der Unterausschüsse und der Generalkonferenzen) wird für das Jahr 1905 wie für das vergangene Jahr zum Preise von 10 ℳ zugelassen. Das Abonnement ist von den Interessenten bis zum 1. April d. J. bei der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin anzumelden und gleichzeitig der Abonnementsbetrag an die Hauptkasse dieser Eisenbahndirektion (Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4) einzusenden. Die Niederschriften werden den Abonnenten sofort nach Erscheinen portofrei als Drucksache zugesandt. Für die Abonnenten des Vorjahres empfiehlt sich die baldige Erneuerung des Abonnements, damit die Zusendung der Niederschriften keine Unterbrechung erleidet.

— **Personalnachrichten.** Rektor und Senat der Technischen Hochschule in Berlin haben durch einstimmigen Beschluß vom 16. Dezember 1904 auf einstimmigen Antrag der Abteilung für Bauingenieurwesen dem Wirklichen Geheimen Rat und Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten August Schroeder, Exzellenz, in Berlin in Anerkennung seiner hohen Verdienste um die Förderung der Technik des Eisenbahnwesens in Praxis und Wissenschaft die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen.

Der Königlich preußische Regierungsbaumeister Otto Winkelhaus in Metz ist zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen ernannt.

Bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurden berufen: der Oberinspektor Heinrich Müller bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Augsburg zum Direktionsrat bei dieser Behörde; ernannt: zu Eisenbahnassessoren die geprüften Rechtspraktikanten Dr. Albert Schmitt bei der Eisenbahnbetriebsdirektion in München und Robert Reuß bei jener in Ingolstadt, ferner die geprüften Staatsbaupraktikanten Max Maußer bei jener in München und Max Wild bei jener in Augsburg, sowie der geprüfte maschinentechnische Praktikant Ernst Buchler bei der Zentralwerkstätte Weiden; versetzt: die Direktionsassessoren Dr. Karl Holfelder von Ingolstadt zur Eisenbahnbetriebsdirektion Regensburg, Franz Reiser von Kempten zur Zentralwerkstätte Regensburg und Emil Leykauf von Schweinfurt als Vorstand zur Betriebswerkstätte Kempten, ferner Eisenbahnassessor Heinrich Gießen von München als Vorstand zur Betriebswerkstätte Schweinfurt.

Österreich.

— **Unfälle durch Schienenbrüche.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 27. Januar wurde ein Dringlichkeitsantrag eingebracht, welcher durch die jüngsten, auf Schienenbrüche zurückzuführenden Unfälle veranlaßt wurde (s. unten). Der Antrag geht dahin, das Eisenbahnministerium aufzufordern: 1. unverzüglich eine Untersuchung der Gleise auf sämtlichen Staats- und Privatbahnen in bezug auf die Beschaffenheit der Schienen vornehmen zu lassen; 2. die strengsten Anordnungen zu treffen, daß solche Untersuchungen in bestimmten, jedoch kürzesten Zwischenräumen stattfinden; 3. dem Hause mit aller Beschleunigung die Ergebnisse der Untersuchung beider Unfälle mitzuteilen.

Der Antragsteller führte aus, daß es notwendig sei, zur Beruhigung der Bevölkerung und zur Vermeidung derartiger Unfälle alle nötigen Vorkehrungen zu treffen. Die Dringlichkeit des Antrages sei sowohl durch den Inhalt, als insbesondere auch dadurch erwiesen, daß Vertreter aller Parteien des Hauses ihn unterfertigten.

Der Eisenbahnminister gab zu diesem Antrage die Erklärung ab, daß die Regierung sich in vollem Einklang mit den Absichten der Antragsteller befinde. Der in der Strecke Sudomeritz-Tabor vorgekommene bedauerliche Unfall der Entgleisung des Prag-Wiener Schnellzuges habe sofort Anlaß geboten, die nach den bestehenden Vorschriften durchzuführenden Erhebungen einzuleiten. Es sei weiter Anlaß genommen worden, diese Erhebungen dadurch noch eingehender zu gestalten, daß zwei hervorragende Fachmänner des Eisenbahnministeriums, die insbesondere in den technischen Fragen des Oberbaues und der Oberbauerhaltung anerkannten Ruf besitzen, an Ort und Stelle mit dem Auftrag entsendet wurden, mit größter Beschleunigung Bericht zu erstatten. Nach den bis jetzt eingelangten Meldungen der Bahnorgane werde übereinstimmend als die Ursache der Entgleisung Schienenbruch angegeben. Es sei das dieselbe Ursache, die auch bei dem Unfall, der sich auf der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vor einigen Wochen zugetragen hat, die Entgleisung herbeiführte, ein Vorkommnis, das, wie ja bekannt ist, im Winter bei scharfen Frösten und bei starkem Wechsel der Temperatur auf den Eisenbahnen sich leider mitunter ereigne und auch durch die sorgfältigste Überwachung nicht gänzlich verhindert werden könne. An der Unfallstelle seien 7,5 m lange Schienen von 35,4 kg auf das laufende Meter mit der verstärkten Unterstützung durch zehn Schwellen verlegt. Es sei das das normal stärkste Oberbausystem, das bei den Staatsbahnen derzeit allgemein in Anwendung stehe. Dieser Oberbau liege seit dem Jahre 1886 in der Strecke und sei nach den technischen Erfahrungen den Anforderungen, die durch die heutigen schwereren Schnellzüge gestellt werden, vollkommen gewachsen. Die Revision der Strecke habe kurz vor dem Verkehr des entgleisten Zuges stattgefunden.

Es werde, wenn der Dringlichkeitsantrag angenommen werden wird, vor allem darauf ankommen, im Eisenbahnausschuß die Verhältnisse der technischen Einrichtungen bezüglich des Oberbaues und dessen Erhaltung klarzulegen; der Minister sprach die vollste Bereitwilligkeit aus, alle gewünschten Aufklärungen zu geben. Der Minister gab auch der zuversichtlichen Hoffnung Ausdruck, daß es diesen Darlegungen gelingen werde, den Ausschuß und das Haus zu überzeugen, daß sich die technischen Einrichtungen auf den österreichischen Staatsbahnen und ihre Handhabung auf der vollen Höhe der Anforderungen befinden, die der moderne Verkehr an sie stelle. Gegen die dringliche Behandlung des Antrages habe der Minister vom Standpunkt der Regierung keinerlei Einwendung zu erheben.

Bei der Abstimmung wurde dem Antrag mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit die Dringlichkeit zuerkannt und der Antrag selbst hierauf angenommen.

— **Nachtragskredit für die Bahn von Gabela in die Bocche di Cattaro.** Dem österreichischen Abgeordnetenhause wurde am 24. Januar eine Regierungsvorlage unterbreitet, wonach für die dalmatiner Strecken der Bahn von Gabela in die Bocche di Cattaro mit der Abzweigung nach Gravosa der bewilligte Höchstkredit von 11 632 000 Kr. auf 12 172 000 Kr. erhöht werden soll. Zur Deckung des Mehraufwandes wird die Regierung ermächtigt, die im Investitionsgesetze gewährten Kredite für die dem Betriebe übergebenen Staatsbahnlinien, deren Baurechnung noch nicht abgeschlossen ist, heranzuziehen, doch muß eine Überschreitung dieser Kredite aus diesem Anlasse ausgeschlossen bleiben. Als Grund der Überschreitung wird angegeben, daß für unvorhergesehene Mehrleistungen den Bauunternehmern teilweise höhere Preise zugestanden werden mußten, daß die Baueinleitungen sich verzögerten und die Arbeitslöhne höher waren.

— **Der Personenverkehr zwischen Wien und München.** In der Verkehrssektion der Wiener Handels- und Gewerbekammer wurde kürzlich beschlossen, den Antrag zu stellen, die Kammer wolle beim Eisenbahnministerium die Einrichtung einer neuen Schnellzugverbindung zwischen Wien und München anregen und für den Fall, daß finanzielle Rücksichten die Einrichtung der Zugverbindung in der Richtung München-Wien jetzt noch verfrübt erscheinen lassen sollten, vorläufig die Verbesserung des Verkehrs in der Richtung Wien-München durch Fortsetzung des Nachmittag-Schnellzuges bis Salzburg in Vorschlag bringen. Auch die Münchener Handelskammer hat beschlossen, an das bayerische Verkehrsministerium die Bitte zu richten, sich mit der Direktion der österreichischen Staatsbahnen darüber ins Einvernehmen zu setzen, damit sowohl in der Richtung von München nach Wien, als auch umgekehrt ein Schnellzug mit etwa sieben Stunden Fahrzeit geschaffen werde.

— **Eisenbahnunfall.** Am 26. Januar sind bei dem von Prag nach Wien abgegangenen Nachmittags-Schnellzug auf der Strecke zwischen den Stationen Sudomeritz und Tabor infolge Schienenbruches, nachdem die Lokomotive und die ersten Wagen passiert hatten, die letzten vier Personenwagen entgleist. Hierbei wurden mehrere Reisende leicht und einer erheblich verletzt. Ein Hilfszug von Tabor brachte sofort ärztliche Hilfe. Der Verkehr der nachfolgenden Personenzüge wurde durch Umsteigen aufrechterhalten. Die Störung wurde bald behoben.

— **Die Eisenbahntarife und die Futternot.** In den allernächsten Tagen wird eine Reihe von Tarifmaßnahmen, die sich auf die Beförderung von Futter- und Streumitteln beziehen, zur Verlautbarung gelangen. Durch diese wird mehrfachen aus den Kreisen der Interessenten zum Ausdruck gebrachten Wünschen nach Tunlichkeit Rechnung getragen werden.

— **Refaktieerneuerungen.** Die im abgelaufenen Jahre in Geltung gestandenen Refaktien für die Mühlenindustrie, für Düngemittel, für Ölkuchen und Kleie sowie für Melasse sind bisher nicht erneuert worden. Wie indessen verlautet, steht die Erneuerung der angeführten Refaktien mit rückwirkender Kraft ab 1. Januar d. J. in allernächster Zeit bevor.

— **Die Lokalbahnen in Böhmen.** Der böhmische Landesausschuß hat soeben eine „Statistische Übersicht der Landesaktion zur Unterstützung von Eisenbahnen niederer Ordnung in Böhmen“ der Öffentlichkeit übergeben. Danach waren auf Grund von Landtagsbeschlüssen bis Ende 1904: 34 Lokalbahnen in einer Gesamtbaulänge von 1120,8 km mit einem vom Lande garantierten Kapital von 95 660 000 Kr. sichergestellt. Unter Aufsicht der Organe des Landesausschusses wurden fertiggestellt und dem öffentlichen Verkehr übergeben: 27 Lokalbahnen in einer Gesamtlänge von 874,4 km mit einem Aktienkapital von 103 760 000 Kr. Im Bau befanden sich zwei Lokalbahnen (107,6 km) mit einem Gesamtkapital von 13 410 000 Kr. Durch Übernahme von Stammaktien wurden unterstützt: 20 Lokalbahnen (633,1 km) mit einem Gesamtkapital von 78 810 000 Kr. Vom Lande wurden Stammaktien in Höhe von 6 740 000 Kr. übernommen. Die tatsächliche Jahresbelastung des Landes beträgt 3 220 000 Kr. gleich 4,84 % der Landesumlage. Bei 34 vom Lande garantierten Bahnen mit einem Aktienkapital von 131 150 000 Kr. entfallen: auf das Land 95 660 000 Kr., auf den Staat 9 300 000 Kr. und auf die Interessenten 26 200 000 Kr. Bei 18 vom Staate garantierten Bahnen mit einem Aktienkapital von 77 560 000 Kr. entfallen auf das Land 6 740 000 Kr., auf den Staat 57 930 000 Kr. und auf die Interessenten 12 830 000 Kr. Das Berichtsjahr 1903 weist bei zwei vom Lande garantierten Lokalbahnen (Postelberg-Laun und Tirschnitz-Schönbach) neuerlich einen Überschuß auf, welcher zur Rückzahlung der Garantieschuld und deren Zinsen verwendet werden konnte; alle übrigen Unternehmungen sind bis jetzt auf die Landesgarantie angewiesen. Die Gesamtsumme der Garantievorschüsse des Landes einschließlich der Zinsen beträgt für das Jahr 1903: 2 692 992 Kr., für sämtliche Jahre von der Betriebseröffnung der einzelnen Bahnen bis Ende 1903: 10 619 822 Kr.

— **Probebetrieb mit Motorwagen auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn.** Auf dieser Stadtbahnstrecke soll mit dem 1. Oktober d. J. der Verkehr probeweise durch Motorwagen abgewickelt werden. Die betreffenden Unternehmungen haben sich verbindlich gemacht, die Motorwagen kostenlos beizustellen, und übernimmt die Staatsbahnverwaltung auch in dem Falle keinerlei Verpflichtung, wenn sich der Probebetrieb bewähren sollte. Der Verkehr auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn in der Zeit der nächsten Winterfahrordnung wird mit Motorwagen folgender Bauarten besorgt werden: Dijon (Ganz & Cie.), Turgant & Foy, Stolz und Komarek. Außerdem werden auch die beiden leichten Lokomotiven nach Entwürfen des Oberbaurats Gölsdorf, von denen die eine (mit Petroleumfeuerung) bereits seit einigen Monaten auf der Lokalbahn Absdorf-Stockerau in Verwendung steht, mit in den Dienst gestellt werden. Die Lokomotiven sollen je zwei Anhängewagen, die Motorwagen je einen Anhängewagen erhalten. Jeder Zug wird ungefähr 90 Reisende fassen.

— **Denkschrift über den Bau der Wiener Verkehrsanlagen.** In der letzten Sitzung der Kommission für die Wiener Verkehrsanlagen wurde über die Vorarbeiten zu der technischen Denkschrift über den Bau der Wiener Verkehrsanlagen Bericht erstattet. Diese Denkschrift soll in drei Bänden erscheinen und mit zahlreichen Abbildungen ausgestattet werden. Der erste Band soll einen allgemeinen Teil und eine Darstellung des Baues der Wiener Stadtbahn enthalten. Der zweite Band soll die von der Gemeinde Wien ausgeführten Bauten, nämlich die Wienflußregelung und die Anlage von Sammelkanälen beiderseits des Donaukanals, behandeln, der dritte Band endlich die von der Donauregulierungskommission hergestellten Arbeiten in Nußdorf und im Donaukanal zur Darstellung bringen. Das Erscheinen des ganzen Werkes wird zu Weihnachten 1906 in Aussicht genommen. Die Kommission hat zur Durchführung der Vorarbeiten einen Kredit von 5000 Kr. bewilligt.

Ungarn.

— **Wagenladungsfrachtenverkehr der ungarischen Staatsbahnen im Jahre 1904.** Im Jahre 1904 erreichte die Aufgabe von zahlenden Frachten auf den Stationen der ungarischen Staatsbahnen 2 589 997 Wagenladungen, gegen 1903 um 50 619 Wagenladungen mehr. Es steigerte sich die Aufgabe bei den Artikeln: Salz, gedörrte Zwetschgen und frisches Obst, Eisen, Holzwaren, Steine, Heu, Stroh und Bier; hingegen verminderte sich die Aufgabe hauptsächlich bei Getreide, Wein, Steinöl, Steinkohle, Rüben, Lohrinde und Zucker, während der Verkehr von Mehl und lebenden Tieren ungefähr gleich blieb. Am stärksten war der Verkehr der Holzwaren mit 324 660 Wagenladungen (12,4 % des Gesamtverkehrs), gegen 1903 um 28 807 Wagenladungen mehr; es folgt: die Steinkohle mit 306 080 Wagenladungen (12 %), um 9497 Wagenladungen weniger als im Vorjahre, und das Getreide mit nur 232 776 Wagenladungen (9 %), um 30 905 Wagenladungen weniger. Die Aufgabe von Mehl betrug 103 123, von lebenden Tieren 123 856 Wagenladungen.

Ein Rückblick auf den Frachtenverkehr der ungarischen Staatsbahnen in den letzten 10 Jahren zeigt, daß dieser sich bei geringer Vermehrung des Bahnnetzes — abgesehen von den Lokalbahnen im Jahre 1895: 7830 km, im Jahre 1904 hingegen 8040 km — um rund 25 % vermehrte, da die Frachten im Jahre 1895 nur 1 947 283 Wagenladungen ausmachten. Die wirkliche Vermehrung kann jedoch noch um einige Prozent höher veranschlagt werden, weil die inzwischen angeschafften Lastwagen größtenteils ein Ladegewicht von 15 t haben. — Die einzelnen Artikel anbelangend, sehen wir — mit Ausnahme des Steinöls (Petroleum) — überall eine erfreuliche Steigerung des Verkehrs; die größte Steigerung finden wir bei Zucker, dessen Verkehr von 10 630 auf 20 680 Wagenladungen stieg, daher sich nahezu verdoppelte; die kleinste bei Wein (kaum 1 %). Der Verkehr der Holzwaren stieg um 48, jener der Steinkohle um 29 %, wobei bemerkt werden muß, daß der Steinkohlenverkehr seit 1900 beinahe unverändert blieb. Was schließlich die Getreideaufgabe betrifft, welche je nach der Ernte wechselt, führen wir folgendes an: Im Jahre 1895 wurden 200 000, im Jahre 1896 250 000, im Jahre 1899: 218 860, im Jahre 1902: 249 000 und im Jahre 1904 rund 232 800 Wagenladungen aufgegeben. Beständiger zeigt sich die Aufgabe bei Mehl, indem im Jahre 1895: 92 000, im Jahre 1900: 97 000, im Jahre 1904 rund 103 000 Wagenladungen (um 12 % mehr als in 1895) aufgegeben wurden; es ist also eine steigende Tendenz zu beobachten.

— **Eröffnung der Lokalbahn Kecskemét - Lajosmizse.** Die vorgenannte Lokalbahn mit der Flügelbahn von Kisnyir nach Kerekegyháza wurde am 16. Januar d. J. dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben. Die Lokalbahn ist Eigentum einer Aktiengesellschaft, wird durch die ungarischen Staatseisenbahnen verwaltet und ist der Betriebsleitung (Budapest linksseitig) in Budapest unterstellt. Sie mißt mit der Flügelbahn 28,93 km, ist vollspurig, wird mit Dampfkraft betrieben und schließt in der Station Kecskemét der Strecke Budapest-Szeged an die Linien der ungarischen Staatseisenbahnen an.

— **Personalnachrichten.** Aus Anlaß der Verleihung der Geheimratswürde an den Direktionspräsidenten der ungarischen Staatsbahnen v. Ludvigh erschien bei diesem eine größere Abordnung von Beamten der ungarischen Staatsbahnen, um ihn zu beglückwünschen. In seiner Ansprache betonte Ministerialrat Schober, daß Präsident Ludvigh als Fachmann auch im Auslande im vollsten Maße gewürdigt sei und die Auszeichnung, die ihm zuteil geworden, nicht nur eine Belohnung, sondern zugleich eine Genugtuung für alle jene Beschuldigungen und Verleumdungen sei, die im verflossenen Jahre (anläßlich des Eisenbahnerausstandes) gegen ihn gerichtet waren. Redner bat Direktionspräsident Ludvigh, er möge, auch wenn er von seiner Stelle scheide, den Männern der Staatsbahnen ein gutes Andenken bewahren.

Präsident Ludvigh dankte für die Freundschaft und Liebe, mit welcher ihn die Beamten der Staatsbahnen während so vieler Jahre umgeben haben. Die ihm von allerhöchster Seite zuteil gewordene Auszeichnung bereite ihm große Freude, denn diese Belohnung werde nicht ihm allein zuteil, sondern allen, die ihn unterstützt haben.

Der ungarische Handelsminister hat den Inspektor der ungarischen Staatsbahnen Franz Weninger mit der Stellvertretung des Betriebsleiters in Zágráb betraut.

Übrige europäische Länder.

— **Die Erztransporte auf der Ofotenbahn.** Man schreibt dem „Hamb. Korr." aus Stockholm: Das verflossene Jahr ist das erste volle Jahr, in dem ein Erztransport von dem neu erschlossenen Erzgebiet Luossavaara-Kirunavaara nach dem norwegischen Verschiffungshafen Narwik stattgefunden hat. Nach ihrem Vertrag mit dem schwedischen und norwegischen Staat hat die Grubengesellschaft das Recht, zu dem vereinbarten Preise jährlich 1 200 000 t Eisenerz befördern zu lassen. Diese Menge ist nun bereits Mitte Dezember 1904 erreicht worden. Auf Grund eines späteren Abkommens hat die Gesellschaft noch Anspruch auf Beförderung weiterer 300 000 t Erz und zwar zu dem Preise von 2 Kr. für die Tonne auf der schwedischen Strecke, von der neuen Stadt Kiruna bis zur schwedisch-norwegischen Grenze. Für die norwegische Strecke beträgt die Abgabe 75 Oere für die Tonne. Jedenfalls hat sich gezeigt, daß der Transport der vereinbarten gewaltigen Erzmenge auf der neuen Bahn keine Schwierigkeiten macht, obgleich diese weit über den Polarkreis hinaus und in beträchtlicher Höhe über dem Meere liegt.

— **Belgische Verkehrsschmerzen.** Über die von uns schon mehrfach erwähnten belgischen Eisenbahnzustände bringt die Köln. Ztg. aus Brüssel, 25. Januar, eine sehr bewegliche Mitteilung, die wir nachstehend wiedergeben: „Der meistgeschmähte Mann in Belgien ist seit Monaten unstreitig der Eisenbahnminister Julius Liebaert. Man nimmt keine Zeitung zur Hand, ohne auf heftige Artikel und Zuschriften aus dem Publikum zu stoßen; sein Name ertönt in Begleitung wenig schmeichelhafter Bemerkungen in den Bahnhöfen, auf den Straßen, in den Kaffeehäusern, in den Spottliedern der Singhallen, in den Familien, im Parlament, kurz überall, wo sich Menschen treffen, die in den letzten sechs Monaten auch nur eine kleine Reise unternehmen mußten. Diese nicht beneidenswerte Popularität verdankt Herr Liebaert der im belgischen Eisenbahnbetrieb herrschenden Zerfahrenheit. Besonders im Brüsseler Nordbahnhof sind die Zustände geradezu anarchisch. Zugverspätungen von 2—3 Stunden gehören seit langem nicht mehr zu den Seltenheiten. In den letzten Tagen sind sogar die Verspätungen so die Regel geworden, daß dadurch eine gewisse Ordnung wieder hergestellt ist. Ich will aus der eigenen Erfahrung ein paar Beispiele hersetzen. So blieb neulich der Wien-Ostender Blitzzug 4 km westlich von Namur 1½ Stunden im freien Felde sitzen: die Lokomotive versagte, ein Zugbeamter mußte nach Namur zurücklaufen, um Ersatz zu holen, und weil es gerade Sonntag war, stand keine Lokomotive unter Dampf. Für die Hin- und Rückfahrt zwischen Brüssel und Antwerpen — 90 km — brauchte ich vor einigen Wochen im D-Zuge fünf volle Stunden. Diesen Rekord der Langsamkeit schlug jedoch ein aus Ostende kommender Eilzug, der zwischen der Station Laeken und dem Brüsseler Nordbahnhof, also auf einer Strecke von 3,2 km, zwölfmal anhielt, weil die Einfahrt in den Nordbahnhof nicht frei war. Der Zug brauchte, um diesen Weg zurückzulegen, genau 48 Minuten, mithin ein Tempo von 4 km die Stunde! Eine Prachtleistung für einen Eilzug! Es ist aber ungerecht,

den Minister Liebaert allein für diese Zustände verantwortlich zu machen. Viel mehr als er haben seine Vorgänger diese recht unerquickliche Lage verschuldet. In den letzten 20 Jahren hat sich der einheimische wie der internationale Verkehr ungemein gesteigert, aber die Regierung hat das Eisenbahnmaterial nicht entsprechend vermehrt. Außerdem sind die alten Bahnhöfe wegen Mangels an Rangier- und Verschiebeanlagen durchweg schon längst zu klein geworden. Anstatt aber große neue Durchgangsbahnhöfe zu schaffen, begnügte man sich mit Flickwerk an den unpraktischen, sackgassenartigen Bahnhöfen. Unter der Verwaltung Liebaerts sind bereits zahlreiche Verbesserungen eingeführt worden, aber auch mit dem besten Willen kann er das von seinen Vorgängern in 20 Jahren Versäumte nicht im Handumdrehen nachholen. Die bekannte Rückwirkung des Ausstandes im Ruhrgebiet auf die belgische Kohlenausfuhr hat außerdem einen solchen Mangel an Güterwagen aufgedeckt, daß eine große Bergwerksfirma in Mons, die 200 Wagen bestellt hatte, nur 10 erhalten konnte. Es muß im Interesse des inneren Wirtschaftslebens Belgiens, im Interesse des internationalen Verkehrs und namentlich der Lütticher Weltausstellung — die, nebenbei bemerkt, weit bedeutender wird, als man in Deutschland anzunehmen scheint — gehofft werden, daß die Erwartung des Ministers, das Chaos werde nur noch bis zum April dauern, in Erfüllung gehen wird."

— **Das neue französische Ministerium und die Verstaatlichungsfrage.** Die Tatsache, daß der bisherige Finanzminister Rouvier die Neubildung und Leitung der französischen Regierung übernommen hat, bekräftigt wohl einigermaßen die in den letzten Jahren angewachsene Strömung gegen die Verstaatlichung. Rouvier hat, anders als das vorangegangene, die heikle Frage möglichst nichtssagend hinschleppende Ministerium Waldeck-Rousseau, sich geradeaus als grundsätzlicher Gegner der Verstaatlichung bekannt. Der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, der bisherige Senator Gauthier aus dem Departement Aude, ist seines Zeichens Arzt. Er war mehrere Male Berichterstatter über das Budget der öffentlichen Arbeiten und ist Mitglied des beratenden Eisenbahnausschusses (comité consultatif des chemins de fer). Minister Gauthier hat Herrn Girard zum Chef des Sekretariats erwählt.

— **Pariser Stadtbahn.** Die lange und sehr empfindliche Verkehrsstörung, welche aus Anlaß der verwickelten Bauten am Opernplatz stattgefunden, steht den Parisern in unangenehmer Erinnerung. Der kommende Bau der Linie 4, welche Paris vom Norden zum Süden schneiden und bei den großen Markthallen vorbeiführen wird, hat nun in diesem lebhaften Handelsviertel Beunruhigung hervorgerufen. Man fürchtet, daß die nötige Ableitung der Kanalisierung und dann der Bau der Bahn selbst den starken Verkehr bei den Hallen hemme. Auf eine betreffende Anregung hat die Seinepräfektur die Sache eingehend geprüft und entschieden, daß die Ableitungsarbeiten, die im nächsten Herbst beginnen, fast vollständig unterirdisch ausgeführt werden sollen. Nur zwei Monate lang soll an einer Stelle ein Durchschnitt offen bleiben, aber der Verkehr soll auch dort durch Brücken für Trambahn und Wagen gesichert werden. Die Herstellung dieser Linie und ihr Anschluß bei Chatelet an die Linie Vincennes-Porte-Maillot soll ungefähr anderthalb Jahre dauern. Das letzte Teilstück der Linie 3 der Stadtbahn, die vom Père-Lachaise nach der Place Gambetta geht, ist jetzt eröffnet worden.

— **Simplonbahn.** Über den Stand der Bauarbeiten am Simplontunnel verbreitet die schweizerische Depeschenagentur eingehendere Mitteilungen, die jedenfalls von zuständiger Seite herrühren. Danach gehören die noch zu erbohrenden 160 m zu den schwierigsten Teilen des ganzen Tunnels. Unter günstigen Umständen könnte der Durchschlag des Stollens im Laufe des Februars erfolgen. Es könnte aber auch März und noch später werden. Ist einmal der Richtstollen durchgeschlagen, so sind für die Ausweitung und Ausmauerung des Tunnels immer noch sechs Monate erforderlich. Dann erst kann das Legen des Schotters, der Schwellen und Schienen, der Kabel für Beleuchtung, Signale, Telegraph und Fernsprecher begonnen werden, auch ist dann die Kreuzungsstation in der Mitte des Tunnels einzurichten und auszurüsten. Diese Arbeiten nehmen wieder ein paar Monate in Anspruch. Dann wird der ganze Tunnel einer strengen Prüfung unterworfen und müssen möglicherweise noch Ergänzungsarbeiten verlangt werden. Da der Tunnel einstweilen nur eingleisig ausgebaut wird, muß umsomehr darauf gehalten werden, daß nicht nach der Betriebseröffnung noch Arbeiten im Tunnel ausgeführt werden müssen. Darauf kommt die amtliche „Vorkollaudation" und später die endgültige „Kollaudation". Bei alledem können nochmals Verzögerungen eintreten, denn die Aufsichtsbehörde werde das Werk nur in tadellosem Zustande vollendet zur Betriebseröffnung zulassen. So ist es einfach unmöglich, jetzt schon einen bestimmten Zeitpunkt für die Eröffnung anzugeben. Im günstigsten Falle wird es Spätherbst werden. Jedenfalls böten sowohl die Bauunternehmung des Tunnels wie die Generaldirektion der Bundesbahnen alles zur möglichst schnellen Vollendung auf. Die gleiche Versicherung, daß das Eisenbahndepartement des Bundesrats sein möglichstes tun werde, um die baldige Eröffnung des Simplontunnels zu sichern, hat amtlich Bundesrat Zemp einer Abordnung der Regierungen der Kantone Waadt, Wallis und Freiburg erteilt.

Am 27. Januar d. J. hat der schweizerische Bundesrat seine Antwort auf die Vorschläge Italiens betreffs des Reglements für die internationale Simplonkommission festgestellt, von der aber in der Öffentlichkeit nichts verlautet. Bekanntlich gehört diese Einrichtung auch zu den verschiedenen Schwierigkeiten, welche der Schweiz von italienischer Seite in Sachen der Simplonbahn bereitet sind und die zeitweilig in der Schweiz schwere Verstimmung gegen Italien hervorgerufen haben.

Wegen der Bildung der Gütertarife für den Verkehr Frankreich-Italien über die Simplonlinie haben am 24. und 25. Januar d. J. in Paris die ersten amtlichen Verhandlungen zwischen den französischen Bahnen und den schweizerischen Bundesbahnen stattgefunden. Alle Hauptbahnen Frankreichs waren dabei vertreten.

— **Genuas Eisenbahnverbindungen.** Die vom Ministerium für öffentliche Arbeiten ernannte Kommission zur Untersuchung über vorzunehmende Verbesserungen in der Eisenbahnverbindung mit Genua hat ihren Bericht in dem „Bollettino delle Finanze" veröffentlicht. Ausgehend von der Ansicht, daß der gewaltige Aufschwung des Schiffahrtsverkehrs im Hafen von Genua (5 500 000 t in 1903 gegen weniger als 1 000 000 t im Jahre 1878) größere Ausgaben zur Verbesserung des Bahnverkehrs mit dem ersten italienischen Hafen vollauf rechtfertige, schlägt die Kommission für diese Zwecke die Aufwendung von insgesamt 129 800 000 L. vor, darunter den Neubau einer 50 km langen Strecke durch einen der ertragreichsten Bezirke Italiens; ferner entfallen von dieser Summe auf Bahnhofsbauten in Mailand 35 000 000 L., auf ein zweites Gleis für die Strecke Genua-Chiavari 30 000 000 L., auf die Vergrößerung der Stationen in Genua und Sampierdarena 4 000 000 L. und der Stationen von Ronco, Busalla, Pontedecimo, Novi und San Rovo etwa 38 600 000 L.

— **Elektrische Eisenbahnlinien in Wales.** Noch vor Ablauf des Sommers wird ein ausgebreitetes Netz elektrischer Linien durch einige der schönsten Snowdentäler von Nordwales gelegt sein. Die Kraftanlage in Llyn Llydow sowie die Gleise nach Portmadoc sind nahezu fertig; es erübrigt nur noch die Vollendung des Tunnels durch den Paß von Aberglaslyn, womit eine direkte Verbindung zwischen Carnarvon über Dinas und Beddgelert nach Portmadoc hergestellt ist. Mehrere der Steinbrüche in der Umgebung sowie in Festiniog sollen dann elektrisch betrieben werden. Für den Bau einer elektrischen Bahn zwischen Taffs Well und Treforest in Südwales, die eine direkte Route zwischen den Bute Docks, Cardiff und einem der reichsten Kohlenfelder von Südwales herstellt, hat der Marquis of Bute einen Betrag von 250 000 £ ausgesetzt.

— **Unzureichender Pensionsfonds beim Railway Clearing House (England).** Es wurde bereits in Nr. 6 S. 92 d. Ztg. berichtet, daß von der Verwaltung des Clearing House Superannuation Funds eine Kürzung der Pensionsbeträge beabsichtigt sei, um den bedeutenden Fehlbetrag zu decken, und gleich der Ansicht Ausdruck gegeben, daß diese Maßregel nicht unwidersprochen bleiben könne. Die Railway Clerks Association tat den ersten Schritt; sie erklärte in einem Rundschreiben den Vorschlag als drückend und überdies unzulänglich zur Überwindung der bestehenden Schwierigkeiten und ersuchte ihre Mitglieder, bei der am 11. Januar d. J. in Exeter Hall stattfindenden Zusammenkunft möglichst zahlreich zu erscheinen, um eine gerechtere Lösung anzubahnen. Lord Claud Hamilton führte in der Versammlung den Vorsitz und erklärte sich mit der vorgeschlagenen Maßnahme des Clearing House nicht einverstanden; er habe den Bahnverwaltungen einen anderen Ausweg empfohlen, nämlich die gegenwärtige Grundlage aufzuheben und insgesamt die Verpflichtung für die Leistung der Pensionsbeträge jeder Verwaltung für ihre eigenen Pensionsberechtigten selbst zu überlassen, wobei die Bezüge in gleicher Höhe erhalten werden, wie es jetzt der Fall sei. Bei der Abstimmung ergab sich eine Mehrheit von 6206 Stimmen gegen und nur 69 Stimmen für den Vorschlag des Clearing House. K—a.

— **Die Länge der russischen Eisenbahnen.** In der Nr. 1 der „Torg.-Prom. Gaseta" wird amtlich über die Ausdehnung des russischen Eisenbahnnetzes am 1. Januar d. J. kurz berichtet. Dieser Veröffentlichung entnehmen wir folgende Angaben: Die Gesamtlänge am 1. Januar d. J. betrug

56 357 Werst (= 60 132 km). Im Jahre 1904 wurden 1028 Werst (= 1097 km) (50 Werst [= 53 km] zweite Gleise nicht gerechnet) dem Verkehr übergeben. Unter den neuerbauten Bahnen können als die wichtigsten bezeichnet werden: die zweite Jekaterinen- und die Zarskoje-Sselo-Zweiglinie der Moskau-Windau-Rybinsker Eisenbahn. Im Bau befinden sich 4715 Werst (= 5030 km), welche vom Staate gebaut werden, darunter: die Orenburg-Taschkent-Bahn, welche mit einer Zweiglinie von Kinel nach Orenburg der Ssamara-Slatoust-Bahn unter der Bezeichnung Taschkenter Linie eine besondere Linie bildet, auf welcher am 1. Januar der zeitweise Verkehr eröffnet worden ist und der regelmäßige Personen- und Warenverkehr allmählich eingeführt werden soll. Hierher gehört auch die Baikal-Ringbahn, welche einstweilen dem Transport von Personen und Privatgütern freigegeben ist und in ihrer ganzen Ausdehnung vom Baikal bis Schanghai dem Militärressort unterstellt ist. In der Erwartung, daß es möglich werden wird, einen zeitweisen Verkehr schon in diesem Jahre eröffnen zu können, wird der Bau auf den nachstehenden Bahnen eifrig gefördert, und zwar auf der Nordbahn (Wjätka-Wologda-Petersburg 1067 Werst [= 1138 Kilometer]), der Bologoje-Polozk-Ssedlez-Bahn (1083 Werst [= 1155 km]) und der Moskauer Ringbahn (51 Werst [= 54 km]); kleine Privatgesellschaften und Unternehmer bauen 1138 Werst (= 1215 km), welche vorzugsweise die Bedeutung von Zweig- oder Zufuhrbahnen haben. Die Gesamteinnahme der Eisenbahnen für den Transport von Gütern und Personen ist gegen das Jahr 1903 gewachsen und beträgt 5634 R. für eine Werst. Eine gegen das Vorjahr höhere Einnahme hatten die Baskuntschak-Bahn (27,5 %), die Zentral-Asiatische (30 %), die Permsche (20 %), die Jekaterinen (11,5 %), die Wladikawkas-Bahn (11 %) und die Belgorod-Ssumy-Bahn (10 %). Zurückgegangen sind die Einnahmen auf der Warschau-Wiener Bahn (10 %), auf der Ssysran-Wjäsma-Bahn (6 %), auf der Moskau-Kursk-Bahn (9 %) und auf der Charkow-Nikolajew-Bahn (9 %).

— **Einrichtung von Schulen in Rußland für Kinder von Eisenbahnbeamten.** Wie die „Torg.-Prom. Gaseta“ Nr. 301 Jahrg. 1904 mitteilt, ist an den maßgebenden Stellen des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten neuerdings wiederum die Frage ernstlich in Erwägung gezogen worden, wie es ermöglicht werden könnte, für die Kinder der Eisenbahnbeamten Elementarschulen einzurichten. Eine wichtige Vorfrage ist hierbei natürlich, ob die Eisenbahnverwaltungen über die erforderlichen Mittel für diesen außerordentlich wichtigen Zweck verfügen. Um hierüber Gewißheit zu erlangen, ist zunächst eine Rundfrage an die Bahnen ergangen, und sollen die eingehenden Antworten beim Ministerium der Verkehrsanstalten gesammelt und gesichtet werden. Demnächst wird eine besondere Kommission über die Frage entscheiden, wie die Schulen zu organisieren seien und wo sie eingerichtet werden sollen. Ganz besondere Beachtung und Fürsorge soll hierbei den Verhältnissen an der Sibirischen, Mittelasiatischen, Transbaikal-, Ussuri- und Orenberg-Taschkent-Eisenbahn geschenkt werden, weil dort die Beamten es am allerschwersten haben für die Erziehung, wenn auch nur in den bescheidensten Verhältnissen, sorgen zu können. Die Eisenbahnstationen sind zur Zeit wohl nur ausnahmsweise in der Nähe von besiedelten Orten, die Stationen selbst sind ziemlich weit voneinander entfernt und wohl auch nur spärlich mit verheirateten Beamten besetzt, so daß es gewiß mit großen Schwierigkeiten verbunden sein wird, die nötige Anzahl Kinder an einem Punkte zusammen ziehen zu können, ohne daß diese gleichzeitig etwa als Pensionat ausgestaltet wird. Kurz, es werden, wie mit Recht befürchtet wird, sich sicher große Hindernisse in den Weg stellen, ganz abgesehen von der Lösung der Geldfrage. Aber so schwierig einerseits die Lösung werden sollte, ebenso wichtig und dringend, ja unerläßlich ist es, einen gangbaren Weg zu finden, weil andernfalls die Kinder wie in der Wildnis heranwachsen würden. Wie schwer es übrigens der Eisenbahnverwaltung sein mag, Beamte zu finden, die geeignet und bereit sind, in den fernen Osten zu ziehen, mag daraus entnommen werden, daß einer Mitteilung der Dünazeitung zufolge von der Staatsbahnverwaltung an solche Beamte ganz ungewöhnlich hohe Gehälter gezahlt werden. So erhalten z. B. Maschinisten 200 bis 250 R. monatlich, verschiedene Agenten des Betriebes 100 bis 150 R., Telegraphisten 75 R. und mehr, Gendarmen bis 60 R.; außerdem bekommen die Familien der Dienenden ungefähr die Hälfte des Gehalts und freie Wohnung.

Das sind ganz ungewöhnlich hohe Einkommen; was nutzen sie aber Familienvätern, wenn sie ihre Kinder nicht erziehen können!

Fremde Weltteile.

— **Verkehr der Schantung-Eisenbahn.** Der neueste Wochenbericht über den Betrieb (4.—10. Dezember 1904) enthält über den Güterverkehr der Bahn folgende interessante Äußerungen: Unter den auf der Bahn beförderten Gütern nehmen die erste Stelle die Kohlen ein, die teils aus den deutschen Fangtsegruben, teils aus den chinesischen Betrieben im Poschantal mit zusammen 150 Wagenladungen, und zwar 86 landein, 64 in der Richtung nach Tsingtau, verladen wurden. Neben den Kohlen kamen sehr beträchtliche Mengen von Ackerbauprodukten des Landes zur Bahnbeförderung: 100 Wagenladungen Bohnen, 9 Wagenladungen Datteln, 5½ Wagenladungen Feigen, 25 halbe Wagenladungen Rohbaumwolle, 20 desgl. Öl, 9 Strohmatten und Strohgeflechte, 3 Tabak, 3 Teeblätter. Ferner kehren sowohl in diesem wie in früheren Wochenberichten unter den auf der Bahn beförderten Gütern regelmäßig die Industrieerzeugnisse der Provinz wieder: Seide, Ton- und Töpferwaren, Glaswaren u. a. m. Vergegenwärtigt man sich, mit welchen Schwierigkeiten der Transport dieser Güter auf den völlig verwahrlosten Landwegen mit den primitivsten Beförderungsmitteln bisher bewirkt werden mußte, so springt in die Augen, in welchem Maße die Absatzfähigkeit der gesamten Produkte von Schantung durch die von den Deutschen dort erbaute und betriebene Bahn sich gehoben hat. Es leuchtet ferner ein, wie mit der steigenden Kaufkraft der Landesbevölkerung auch ihre Fähigkeit, fremde Waren aufzunehmen, und ihre ganze Lebenshaltung sich erhöhen wird. Erwägt man ferner, daß die Ausbeutung der von den deutschen Gesellschaften in Schantung im Zuge der Bahn errichteten und geplanten Bergwerke noch in den Anfängen begriffen ist, und daß die Kohlenförderung aus der deutschen Steinkohlengrube bei Fangtse sich im Laufe des Jahres von täglich 200 t auf rund 450 t gehoben hat, so darf der Schantungbahn sowohl für die wirtschaftliche Erschließung der volkreichen Provinz Schantung, als für das Erblühen der deutschen Niederlassung in Tsingtau und des dort errichteten Hafens eine bedeutungsvolle und gewinnbringende Mitwirkung beigemessen werden.

— **Lome-Palime.** Dem Deutschen Reichstag zugegangen ist der Vertrag zwischen dem Fiskus des Schutzgebietes Togo und der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Co. in Berlin über den Bau einer Eisenbahn von Lome nach Palime.

— **Umbau der Brooklyner Brücke.** Im Brückenamt der Stadt Newyork werden Pläne für den völligen Umbau der Brooklyner Brücke vorbereitet, von der wenig mehr als die beiden Granitpfeiler erhalten bleiben soll. Mit dem Umbau, dessen Kosten man auf etwa 20 000 000 ℳ veranschlagt, soll in vier oder fünf Jahren, nach Eröffnung der im Bau begriffenen Tunnelbahn zwischen Manhattan und Brooklyn, begonnen werden. Während des Umbaues, der mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen wird, hat sich der ungeheuere Verkehr, der die Brooklyner Brücke weit mehr belastet, als ihre Erbauer in Aussicht nahmen, auf die Tunnelbahn und die Williamsburger bezw. die bis dahin fertigzustellende Manhattanbrücke zu verteilen. Obwohl die Brooklyner Brücke, wie Untersuchungen ergaben, noch völlig sicher ist, herrscht, namentlich seit vor einigen Jahren einige der Träger brachen, doch die Überzeugung, daß der Umbau nicht allzu lange mehr hinausgeschoben werden darf, wenn nicht infolge der schwächenden Wirkung der starken Belastung und der Elektrolyse schließlich ein Riesenunglück eintreten soll.

Allgemeines.

— **Deutschlands Roheisenerzeugung im Jahre 1904.** Nach den statistischen Ermittlungen des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller belief sich die Gesamterzeugung von Roheisen im Deutschen Reiche (einschließlich Luxemburgs) auf 10 103 941 (10 085 634) t; sie hat also um 18 307 t zugenommen. Die Gesamterzeugung verteilt sich folgendermaßen auf die einzelnen Sorten: Gießereiroheisen 1 865 599 (1 798 773) t, Bessemerroheisen 392 706 (446 701) t, Thomasroheisen 6 300 047 (6 277 777) t, Stahl- und Spiegeleisen 636 350 (703 130) t und Puddelroheisen 819 239 (859 253) t. Wie ersichtlich, hat die Erzeugung von Gießerei- und Thomasroheisen zugenommen, die von Bessemer-, Stahl- und Spiegel- sowie von Puddelroheisen abgenommen. Die Abnahme dieser Eisensorten ist wesentlich durch den erheblichen Rückgang der Erzeugung im Siegerland, Lahnbezirk und Hessen-Nassau zu erklären, wo hauptsächlich diese Beschaffenheiten hergestellt werden. Die Roheisenerzeugung in diesem Bezirk sank von 718 106 t im Jahre 1903 auf 587 032 t im Jahre 1904. In den übrigen Bezirken ist sie im wesentlichen der des Jahres 1903 gleich geblieben; sie betrug in Rheinland und Westfalen 4 015 821 t (im Vorjahr 4 009 227 t), in Lothringen-Luxemburg 3 267 875 (3 217 328) t, Schlesien 824 007 (753 053) t, dem Saarbezirk 752 770 (735 968) t, Bayern, Württemberg und Thüringen 164 190 (159 403) t. Eine nicht unerhebliche Zunahme weist Pommern mit 144 611 (134 770) t auf. Eine Abnahme zeigt sich außer im Siegerland, im Lahnbezirk und Hessen-Nassau auch in Hannover und Braunschweig bei 347 635 (357 779) t. Im

Königreich Sachsen wurde, wie schon 1903, so auch 1904 kein Roheisen mehr hergestellt. Die größten Erzeuger an Thomasroheisen sind Lothringen und Luxemburg, wo 2 605 261 (im Vorj. 2 595 025) t hergestellt wurden; es folgt dann Rheinland-Westfalen mit 2 513 020 (2 446 633) t. Gießereiroheisen erzeugt am meisten Rheinland-Westfalen mit 865 198 t (im Vorj. 851 703 t); ihm schließt sich erst in erheblichem Abstande Lothringen-Luxemburg an mit 418 212 (406 460) t. Bessemerroheisen wird wesentlich in Rheinland und Westfalen erzeugt: 60,4 % der Gesamterzeugung, nämlich 237 385 (284 244) t entfielen auf diesen Bezirk. Auch für Stahl- und Spiegeleisen ist Rheinland-Westfalen der größte Erzeuger; die Herstellung hat hier gegen 1903 etwas zugenommen: 350 593 (325 689) t, während sie im Siegerland mit dem Lahnbezirk und Hessen-Nassau erheblich gefallen ist: 189 779 (280 543) t. Die hauptsächlichsten Gebiete für Puddelroheisen sind endlich Schlesien, das hier nach wie vor mit 364 910 (326 256) t an der Spitze steht, Lothringen und Luxemburg mit 214 402 (215 843) t und das Siegerland mit dem Lahnbezirk und Hessen-Nassau, wo auch hier eine Abnahme von 204 271 t im Jahre 1903 auf 179 632 t im Jahre 1904 stattgefunden hat. — Was den Monat Dezember 1904 insbesondere anlangt, so ist eine Zunahme der Roheisenerzeugung zu verzeichnen. Die Gesamterzeugung betrug 871 194 t gegen 833 255 t im Vormonat und 848 748 t im Dezember 1903. Sie verteilte sich auf die einzelnen Sorten folgendermaßen, wobei die Zahlen für Dezember 1903 in Klammern angegeben sind: Gießereiroheisen 171 212 (149 786) t, Bessemerroheisen 32 133 (44 256) t, Thomasroheisen 542 658 (530 548) t, Stahl- und Spiegeleisen 60 247 (50 266) t, Puddelroheisen 64 944 (73 892) t.

— **Berlins Kohlenverbrauch.** Der Kohlenverbrauch der Stadt Berlin spiegelt sich in den soeben bekannt gewordenen Verbrauchsziffern für das Jahr 1904 wieder. Die gesamte Kohlenanfuhr stellte sich laut „Berl. Aktionär“ für

	Berlin	Berlin und Vororte
1904 auf	3 143 506 t	4 597 393 t
1903 „	3 079 491 „	4 381 245 „
1902 „	2 922 182 „	4 162 192 „

Nach den amtlichen Feststellungen gingen in Berlin an Steinkohlen und Koks ein: von England 454 292 t (im Vorjahre 363 187 t), der Ruhr 165 610 (180 663) t, Sachsen 8938 (9011) t, Oberschlesien 1 048 388 (1 222 717) t, Niederschlesien 311 723 (281 422) t, überhaupt 1 988 951 (1 022 261) t; ferner an Braunkohlen und Briketts: aus Böhmen 24 366 (16 754) t, Preußen und Sachsen 1 130 189 (1 005 737) t, überhaupt 1 154 555 (2 057 000) t. Der Bedarf Berlins stellte sich, verglichen mit dem Vorjahre, wie folgt: an Steinkohlen und Koks: von England 434 347 (+ 91 746) t, der Ruhr 164 792 (— 14 487) t, Sachsen 8543 (— 438) t, Oberschlesien 910 709 (— 165 428) t, Niederschlesien 300 489 (+ 32 948) t, überhaupt 1 818 880 (— 55 659) t; an Braunkohlen und Briketts: aus Böhmen 24 352 (+ 7624) t, Preußen und Sachsen 1 126 989 (+ 126 465) t, überhaupt 1 151 341 (+ 134 089) t. Aus vorstehenden Ziffern springt besonders die englische Kohleneinfuhr hervor, die im Jahre 1900 mit 479 907 t eine vordem noch niemals verzeichnete Höhe erreicht hatte. Von der englischen Einfuhr entfielen im Jahre 1904: 440 892 t (im Vorj. 362 224 t) auf die Wasserwegbeförderung. Auf dem Wasserwege gelangten noch 58 708 t westfälische, 315 642 t oberschlesische und 11 095 t niederschlesische Kohlen nach Berlin, während die Berliner Vororte außerdem 141 060 t englische, 8887 t westfälische, 272 050 t oberschlesische und 11 862 t niederschlesische Kohlen bezogen; insgesamt führten die Wasserstraßen 1 260 766 (1 509 960) t Steinkohlen und 18 330 (21 879) t Braunkohlen herbei. Es betrug die Einfuhr der nicht im Weichbilde Berlins belegenen Vorortstationen:

auf der Eisenbahn			auf dem Wasserwege		
1904	1903	1902	1904	1903	1902
an westfälischer Kohle					
119 031 t	89 451 t	62 174 t	8 887 t	16 790 t	7 730 t
an oberschlesischer Kohle					
310 251 t	253 963 t	301 832 t	272 050 t	384 363 t	364 220 t
an niederschlesischer Kohle					
142 492 t	93 992 t	102 921 t	11 862 t	11 658 t	5 629 t
insgesamt					
626 268 t	451 124 t	479 562 t	434 429 t	488 352 t	417 535 t

Bücherschau.

— **Bau der Dampfturbinen.** Von Alfred Musil, Professor an der k. k. deutschen technischen Hochschule in Brünn. Mit zahlreichen Abbildungen im Text. Leipzig, Druck und Verlag von B. G. Teubner. 1904. Preis 8 ℳ.

Während die neueren wissenschaftlichen Werke über Dampfturbinen mit Vorliebe die inneren Vorgänge in der Turbine mathematisch in großer Ausführlichkeit zu verfolgen pflegen, ist in dem vorliegenden Buch die mathematische Betrachtung auf das zum Verständnis nötige Wesentliche beschränkt, der Erläuterung der inneren Vorgänge und der Beschreibung und kritischen Betrachtung der verschiedenen bekanntesten Turbinenarten dagegen ein um so breiterer Raum gewidmet. Auf Verständlichkeit der Darstellung ist besondere Sorgfalt verwendet, so daß die Absicht, „Theorie und Bau der Dampfturbine in derjenigen Vollständigkeit klarzulegen, die insbesondere für Studierende technischer Hochschulen, wie überhaupt für jeden technisch Vorgebildeten, der sich mit dem Gegenstande vertraut machen will, nötig ist“, in ausgezeichneter Weise verwirklicht ist. Das Buch behandelt die ortsfesten Dampfturbinen, schließt dagegen die Schiffsturbinen aus, da deren Behandlung ein Eindringen auch in das Gebiet der Schiffsbaukunde bis zu einem gewissen Grade nötig gemacht hätte. Von den acht Abschnitten, in die das Buch zerfällt, behandelt der erste das Wesen der Dampfturbine und die Dampfturbinensysteme, der zweite die Dampfdüse. In den sechs übrigen Abschnitten sind im einzelnen genauer vorgeführt die Turbinenbauarten von Laval, Parsons, Zoelly, Riedler-Stumpf, Curtis und Rateau.

Das Buch wird von allen, die sich über den wichtigen Gegenstand näher unterrichten wollen, hochwillkommen geheißen werden.

— **Sechsstellige logarithmisch-trigonometrische Tafeln** nebst Hilfstafeln, einem Anhange und einer Anweisung zum Gebrauch der Tafeln. Von S. Stampfer, weil. Professor am k. k. polytechnischen Institute in Wien, wirklichem Mitgliede der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften usw. Neu bearbeitet von Eduard Dolezal, o. ö. Professor der k. k. montanistischen Handelsschule in Leoben. 20. Auflage. Ausgabe für Praktiker. Wien 1904. Druck und Verlag von Karl Gerolds Sohn, Buchhandlung der Kaiserlichen Akademie der Wissenschaften, I, Barbaragasse 2. Preis 7 ℳ.

Die Stampferschen Tafeln erscheinen in zwei Ausgaben: einer Schulausgabe und einer solchen für Praktiker. Der ersteren ist ein kleiner Anhang mit den gebräuchlichen Konstanten, der letzteren, die hier in der 20. Auflage vorliegt, eine reichhaltige Sammlung von Formeln und Tabellen beigegeben. Durch letztere hat die neue Auflage des trefflichen Hilfsbuches eine bedeutende, sehr willkommene Bereicherung erfahren. Außer dieser Erweiterung ist jetzt auch eine Verbesserung des Zahlendrucks dadurch vorgenommen worden, daß für die Ziffern die alten englischen Typen genommen wurden, die besonders leicht lesbar sind und so den Gebrauch des Buches noch weiter erleichtern. Überhaupt ist auf Klarheit, Übersichtlichkeit und Lesbarkeit größtes Gewicht gelegt. Das Buch hat zwei Hauptteile, die bestehen aus erstens dem eigentlichen Tafelwerk und zweitens der neu hinzugekommenen Sammlung von Formeln und Werten aus den verschiedenen Gebieten der reinen und angewandten Mathematik und der Naturwissenschaften. In einer Einleitung zum ersten Teil ist über die Logarithmen und den Gebrauch der Tafeln ausführliche Anweisung gegeben.

Im ersten Teil sind zusammengestellt die dekadischen Logarithmen der natürlichen Zahlen von 1 bis 10 000 sowie der natürlichen trigonometrischen Zahlen, die natürlichen trigonometrischen Zahlen für die Winkel des ersten Quadranten, die Länge der Kreisbogen sowie der Sehnen für den Halbmesser 1, die Quadrate aller Zahlen von 0,000 bis 10,000, die Kubikzahlen von 0,00 bis 10,00 und die reziproken Werte der Zahlen von 0 bis 1009. Der zweite Teil enthält eine Formelsammlung aus der Mathematik, mathematische Konstanten und Tabellen, Formeln und Tabellen aus der Geodäsie, Daten, Konstanten und Tabellen aus der Astronomie, Tafeln aus der Meteorologie, Konstanten und Tabellen aus der Physik und Chemie sowie Maß-, Gewichts- und Münzvergleichungen.

Das bewährte Nachschlagebuch wird sich in der neuen Gestalt sicherlich auch zahlreiche neue Freunde erwerben.

— **Handbuch zur Güterklassifikation der im Tarif Teil I, Abteilung A genannten österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen.** Vom Ingenieur Hermann Hüller, Maschinenkommissär der k. k. priv. Südbahngesellschaft. Im Selbstverlage des Verfassers. Preis 7 Kr.

Auf Anregung des österreichischen Eisenbahnministeriums hat der bereits durch sein „Warenwertverzeichnis“ vorteilhaft bekannte Verfasser ein Hilfsbuch von hervorragender wirtschaftlicher Bedeutung herausgegeben. Das Tarifkomitee der österreichisch-ungarischen Eisenbahnen hat die Ausarbeitung des Werkes als zweckentsprechend befunden; auch wurde von der österreichischen Eisenbahndirektorenkonferenz eine größere Anzahl von Exemplaren zum Gebrauch in den Direktionen selbst sowie auch für die Dienststellen des Verkehrsdienstes bezogen. Verfasser behandelt nicht nur die in der Güterklassifikation angeführten Waren sachgemäß und gründlich nach ihrem technologischen Zusammenhange, sondern zieht auch die feuergefährlichen und explosiven Güter in den Kreis seiner Erörterungen. Neben den französischen und italienischen Bezeichnungen sind die wichtigsten Eigenschaften und Erkennungsmerkmale, die

Art der Verpackung, das Raumgewicht, zollamtliche Angaben und eine ganze Menge anderer interessanter Daten angeführt. Der Wert eines derartigen Buches für den Eisenbahnbeamten, der im Frachtendienst Waren zu tarifieren hat oder der in der Direktion Frachterstattungsansprüche beurteilen soll, ist in die Augen springend und bedarf keiner näheren Begründung. Aber auch für die Handelswelt ist ein solches Werk von einschneidender Bedeutung. Für das Handbuch haben sich übrigens bereits eine stattliche Reihe außerösterreichischer Bahnen, z. B. in Holland, Bayern, Sachsen, Rußland, Italien, Serbien, Bulgarien und Rumänien, lebhaft interessiert. Der Verfasser hat keine Mühe gescheut, das Buch recht brauchbar und nützlich zu gestalten. Ein ausführliches Sachregister und ein alphabetisches Inhaltsverzeichnis tragen zur Orientierung wesentlich bei. Verfasser hat demnach seine außerordentlich schwierige Aufgabe mit Erfolg gelöst. E. K.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Von der Königlichen Eisenbahndirektion Essen werden voraussichtlich am 1. April d. J. die 76,53 km lange Strecke Osterfeld Süd-Hamm nebst den Abzweigungen von Gladbeck West nach Feldhausen, von Herten nach Recklinghausen Hauptbhf. und von Recklinghausen Ost nach Recklinghausen Hauptbhf. und am 1. Juni d. J. die Verbindungsbahn Recklinghausen Ost-Recklinghausen Süd in Betrieb genommen werden. Die vorbezeichneten Strecken — von denen die Abzweigung Gladbeck West-Feldhausen und die Verbindungsbahn Recklinghausen Ost-Recklinghausen Süd nur dem Güterverkehr, die übrigen Strecken aber dem Gesamtverkehr dienen werden — sind vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecken zu betrachten; ferner ist die von der Direktion der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen am 16. Januar d. J. nebst der Flügelbahn Kisnyir-Kerekegyháza (8,209 km) dem öffentlichen Verkehr übergebene Lokalbahn Kecskemét-Lajosmizse (20,734 km) den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen und Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn Hatna-Dorna Watra gelegene Station Eisenau, in welcher bisher die Aufgabe von leeren Fässern, Abgabe von Bier als Stückgut und die Auf- und Abgabe von Frachtgütern und Hornvieh in Wagenladungen bestand, ist vom 15. Dezember 1904 ab auch für den allgemeinen Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden, wobei jedoch die Sendungen von mehr als 100 kg Gesamtgewicht — für den Frachtbrief — sowie von Frachtstücken von mehr als 50 kg — für das Stück — seitens der Parteien auf- und abzuladen sind; ferner ist am 20. Januar d. J. die bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtete Haltestelle Asch für den Gesamtverkehr — explosive Gegenstände ausgenommen — eröffnet worden.

Gleichzeitig wurde deren bisherige Bezeichnung in Asch-Hoferstraße abgeändert.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Am 1. Januar d. J. ist in der an der Linie Kufstein-Ala zwischen der Haltestelle Albeins und der Station Klausen gelegenen Haltestelle Villnöss und am 22 Januar d. J. in der an der Linie Kufstein-Ala zwischen der Militär-Haltestelle Franzensfeste und der Station Brixen gelegenen Haltestelle Vahrn die Fahrkartenausgabe, die Abfertigung von Reisegepäck und Hunden sowie der Gepäckgutdienst gegen Nachzahlung eingeführt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 18 vom 20. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Genehmigung des Übergangs der bisher von Carl Stangens Reisebureau geleiteten Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte auf die Hamburg-Amerikalinie (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. I 19 vom 19. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Einführung von Blankoscheinen für reine Schiffstrecken (abgesandt am 20. Januar d. J.).

Nr. I 21 vom 21. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Übertragung der bisher von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona übernommenen Vermittlung der Schuld und Guthaben aus dem Vereinsreiseverkehr und der Fahrgelderstattungen für die nordischen Verwaltungen auf die Königliche Eisenbahndirektion Hannover (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Nr. I 23 vom 21. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Schwedischen Staatsbahn auf Genehmigung der Übertragung der von ihr in London eingerichteten Ausgabestelle auf die Firma Thos Cook & Sons (abgesandt am 23. Januar d. J.).

Nr. I 24 vom 20. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Änderung der Festsetzungen in Ziffer 5 (6) der Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 21. Januar d. J.).

Nr. I 27 vom 24. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 26. Januar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Vom 28. Januar d. J. ab wird der Personenzug 251 ab Cassel 6.20, an Bebra 8.15 an allen Sonnabenden oder am Werktage vor Festtagen von Bebra bis Gerstungen weitergeführt und fährt ab Bebra 8.38, an Hönebach 8.55, ab 8.56, an Obersuhl 9.04, ab 9.05, an Gerstungen 9.09.

Erfurt, im Januar 1905. (252)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesamtverkehr auf nachfolgenden Strecken unterbrochen:

Lemberg-Jaworow . vom 11. bis 17.,
Tabor-Bechin . . . „ 13. „ 22.,
Hof in M. Bärn-Andersdorf . . . . „ 14. „ 17.,
Policka-Skutsch . . „ 17. „ 26.,
Wolframs-Gejl-Teč-Zlabings . . . . „ 17. „ 23.,
Weseli - Mezimosti-Obercerekve . . . „ 18. „ 24.
und
Kolomea-Stefanowka „ 20. „ 23.
Januar l. J.

Auf nachstehenden Strecken wurde der Gesamtverkehr wieder wie folgt aufgenommen:

Nadwornaer Vorstadt-Szeparowce-Kniazdwor . . . . am 18.,
Borki wielkie-Grzymalow . „ 19.,
M.-Schildberg-Grulich . . . „ 20.,
Josefsthal-Maxdorf-Morchenstern . . . . am 20.,
Zwittau-Policka . . . . . „ 21.
und
Neuhaus-Neubistritz . . . . „ 26.
Januar l. J.

Auf der Teilstrecke Nowy-Targ-Czarna-Dunajec der Lokalbahn Nowy-Targ-Suchahora wurde am 23. Januar der Verkehr wieder aufgenommen, auf der Strecke Czarna-Dunajec-Suchahora bleibt derselbe bis auf weiteres gesperrt.

Wien, am 27. Januar 1905. (253)

K. k. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft.

Auf der Lokalbahn B.-Leipa-Steinschönau wurde am 8. Januar d. J. der

Personen-, Gepäck- und Güterverkehr wegen Schneeverwehung eingestellt. Am 17. Januar wurde auf der Teilstrecke B.-Leipa-Ullrichsthal, am 23. Januar auf der Teilstrecke Ullrichsthal - Parchen-Ober-Steinschönau der Verkehr mit Beschränkung auf die Züge 1002 bis 1005 und am 25. Januar auf der ganzen Strecke B.-Leipa - Steinschönau der Gesamtverkehr wieder aufgenommen.

Prag, am 25. Januar 1905. (254)

3. Güterverkehr.

Am 1. Februar d. J. werden die Stationen Chemnitz-Hilbersdorf, Höhlteich und Steudten der sächsischen Staatseisenbahnen in den Magdeburg - Halle-sächsischen und norddeutsch-sächsischen Güterverkehr einbezogen. Nähere Auskunft über die Frachtberechnung und über die Dienstbeschränkungen geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 26. Januar 1905. (255)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband, Heft 1.
Der am 1. Juli 1904 mit Geltung bis Ende 1904 eingeführte Frachtsatz für Kranbestandteile aus Eisen in Mengen von 10000 kg, von Lauchhammer (Bez. Halle) nach Ózd (U. St. E.) von 383 ₰ für 100 kg wird vom 10. Februar bis auf weiteres wieder eingeführt.

Breslau, den 28. Januar 1905. (256)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Die Nachträge II zu den Tarifbestimmungen für den Elbumschlag in Dresden und Riesa treten am 1. Februar 1905 in Kraft. Damit werden die im Jahre 1904 gewährten Vergünstigungen für den Elbumschlag bis Ende 1905 erneuert.

Außer verschiedenen Änderungen und Ergänzungen enthalten die Nachträge auch Beförderungsgebühren für Umschlagsgüter auf den Verbindungs- und Elbkaibahnen in Dresden und Riesa.

Die Nachträge werden unentgeltlich von unserer Wirtschaftsverwaltung in Dresden-Neustadt abgegeben.

Dresden, den 27. Januar 1905. (257)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Tarifheft 5 — treten am 28. Januar 1905 für die Beförderung von Holz von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Österr. Nordwestbahn, der k. k. österr. Staatsbahnen und der Österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft nach sächsischen Binnenstationen und den preuß. und sächs. Bahnhöfen in Leipzig weitere direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4 II.

Dresden, den 26. Januar 1905. (258)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Heft 2, treten am 1. Februar 1905 direkte Frachtsätze für die Beförderung von Hohlglaswaren — wie im Ausnahmetarif 69 genannt — in Mengen unter 5000 kg sowie solche des Ausnahmetarifs 69 von Neuhütten (k. k. St. B.) nach Dresden und Leipzig sämtliche Bahnhöfe, ferner Frachtsätze des Sp.-T. III (für die Beförderung von Scherben von Graffittiegeln) zwischen Altkladno (B. E. B.) einerseits und Chemnitz und Chemnitz-Altendorf anderseits, weiter Frachtsätze des Ausnahmetarifs 11 c (Eisen und Stahl etc.) von Concordiahütte (k. k. St. B.) nach Dresden, Riesa und Zwickau i/S. und schließlich ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 33 A (Ton) von Tremoschna (k. k. St. B.) nach Niedersedlitz in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4 II.

Dresden, den 26. Januar 1905. (259)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-italienischer Verband.
Mit Wirkung vom 1. März 1905 wird die Station Eschweiler Tal der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln in den außeritalienischen Ausnahmetarif Nr. 5 für verschiedene Artikel aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Abrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 24. Januar 1905. (260)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.
Mit Geltung vom 1. Februar 1905 wird für Mais im Verkehr von Ludwigshafen a/Rh. und Mannheim nach Basel Reichsbahn und Basel-St. Johann zur Ausfuhr ein Ausnahmetarif 10 d mit dem Frachtsatz von 0,80 ℳ für 100 kg eingeführt. Vom gleichen Zeitpunkte ab findet der auf Sendungen des Wasserumschlags beschränkte Frachtsatz von 0,80 ℳ von Ludwigshafen a/Rh. nach Basel transit im Ausnahmetarif 27 (Transittarif) des Tarifheftes 1 (Reichsbahn-Pfalz) und von Mannheim in dem besonders herausgegebenen „Transittarif“ zum Heft 4 (Reichsbahn - Baden) keine Anwendung mehr für Mais, da er durch den neuen Ausnahmetarif 10 d, welcher nicht auf Sendungen des Wasserumschlags beschränkt ist, ersetzt wird.

Straßburg, den 23. Januar 1905. (261)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gruppentarif II/IV.
Die auf Seite 3 des am 1. Februar d. J. in Kraft tretenden Nachtrags 3 für Thomasmühle (Erf.) vorgesehenen Entfernungen treten einstweilen nicht in Kraft.

Cöln, den 26. Januar 1905. (262)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-Berlin-Stettiner Kohlenverkehr.
Die Vorbemerkung Seite 3 Nr. 5 im obigen Tarife erhält mit sofortiger Gültigkeit folgende Fassung: „Außer den im Tarif für Berlin Görlitzer Bahnhof enthaltenen Frachtsätzen wird für Sendungen nach Berlin, Gasanstalt Gitschinerstraße, noch eine Anschlußfracht von 90 ₰ für jeden verwendeten Eisenbahnwagen erhoben.“

Kattowitz, den 29. Januar 1905. (263)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn - Gütertarif, Hefte 2—5.
Vom 1. Februar 1905 ab werden im Übergangsverkehr zwischen Stationen der Kleinbahn Heudeber-Mattierzoll einerseits und den Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen anderseits für Güter der ordentlichen Tarifklassen, der allgemeinen Ausnahmetarife 1—5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde), sowie des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der daneben in besonderer Ausgabe erschienenen Ausnahmetarife für Kohlen, Koks usw. im Versande von inländischen Produktionsstätten bei Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 5 t die Frachtsätze der Übergangsstation Mattierzoll B. S. E. der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Der Ausnahmetarif 16 h auf Seite 113 des Nachtrags XIV zum Tarifheft 3 tritt hierdurch außer Kraft.

Erfurt, den 26. Januar 1905. (264)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.
Die Gültigkeit des im bad. Binnengütertarif enthaltenen Ausnahmetarifs Nr. 32 für Kupfervitriol und Schwefel wird auf weitere 5 Jahre verlängert. Hiernach gilt derselbe bis Ende 1909.

Karlsruhe, den 27. Januar 1905. (265)
Gr. Generaldirektion.

Im Magdeburg-Halle-sächsischen Güterverkehre treten am 1. Februar 1905 für den Verkehr zwischen sächsischen Stationen und den Stationen Elsterwerda O. L. B., Großzschocher, Kamenz, Leipzig Berl. Bf., Eilenb. Bf., Magdeb. Bf. und Thür. Bf. sowie Plagwitz-Lindenau der preußischen Staatseisenbahnen abgeänderte Entfernungen in Kraft, über die die beteiligten Stationen Auskunft erteilen. Insoweit durch diese Entfernungen Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis mit 15. März 1905 in Wirksamkeit.

Dresden, am 28. Januar 1905. (266)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. wird die an der Strecke Dillenburg-Wetzlar gelegene, für den Gesamtverkehr eröffnete Station Asslar des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. in die Tarifhefte für den Verkehr mit Stationen der badischen und württembergischen Staatsbahnen, der pfälzischen Eisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn, den Stationen der auf badischem Gebiet liegenden Linien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft sowie mit Basel Bad. Bahn, Basel Reichsbahn und Basel-St. Johann einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Frankfurt a/M., den 24. Januar 1905. (267)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badische Staatseisenbahnen.
Zum Expreßguttarif badische Staatsbahnen-badische Lokal- und Nebenbahnen vom 1. Mai 1903 erscheint mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 der Nachtrag II. Durch denselben werden die Nebenbahnen Mannheim - Weinheim-Heidelberg - Mannheim, Biberach - Oberharmersbach und Mosbach-Mudau sowie die Stationen Bischweier, Brombach, Dürrheim, Haueneberstein, Sachsenflur und Petershausen der badischen Staatsbahnen in den Tarif einbezogen. Die Sätze für die Station Bischweier gelten ab dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Personenverkehr und die Sätze für die Nebenbahn Mosbach - Mudau ab dem Tage der Betriebseröffnung dieser Bahnstrecke.

Die im Nachtrag enthaltenen besonderen Bestimmungen sind gemäß I, 3 der Verkehrsordnung genehmigt.

Karlsruhe, den 25. Januar 1905. (268)
Gr. Generaldirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. Februar 1905 wird der Artikel „Kieselerde (kieselhaltiger Sand)" in den Ausnahmetarif Nr. 34 des bad. Binnengütertarifs einbezogen. Die Bestimmungen über die Frachtberechnung nach dem Ladegewicht der gestellten Wagen finden auf Kieselerde mit der Maßgabe Anwendung, daß bei der im Schlußsatz vorgesehenen Frachtberechnung nach dem wirklichen Gewicht nicht der Sp.-T. III, sondern der Rohstofftarif in Betracht zu ziehen ist.

Karlsruhe, den 26. Januar 1905. (269)

Gr. Generaldirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarifteil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Glaubersalz von Hönningen a. Rhein nach Helenenschacht-Station.

Mit Gültigkeit vom 5. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, gelangt für Transporte von Glaubersalz (schwefelsaures Natron, Natriumsulfat), kalziniert oder kristallisiert, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von Hönningen a. Rhein nach Helenenschacht-Station ein Frachtsatz von 1,48 ℳ. für 100 kg zur Einführung.

Wien, am 27. Januar 1905. (270)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung im Tarif, Teil VI, Ausnahmetarif für Kohlen, vom 1. Januar 1905.

Auf Seite 30 des in der Überschrift bezeichneten Tarifes sind die Frachtsätze für die Relationen Mähr.-Ostrau - Bern-Weißenbühl und „sämtlichen Gruben- resp. Koksanstalten des Ostrau-Karwiner Reviers"-Bern-Weißenbühl von 213 Cts. auf 313 Cts. für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 28. Januar 1905. T. A. B. Zl. 1823 ex 1905. (271)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Tarif-Teil II, Heft 1 und 2. Einführung je eines Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 tritt je ein Nachtrag I zum Teil II, Heft 1 und 2, des vorbezeichneten Verbandstarifes in Kraft.

Der Nachtrag I zum Teil II, Heft 1 enthält eine Ergänzung der Bestimmungen über die Bahnhofverhältnisse in einzelnen deutschen Stationen, Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, und zwar geänderte Schnittfrachtsätze des Klassenguttarifes einzelner bayerischer Stationen, Aufnahme neuer deutscher und rumänischer Stationen in den Klassenguttarif und in einzelne Ausnahmetarife, einen neuen Ausnahmetarif Nr. 62 für die Beförderung von unedlen Metallen und Metallwaren, sowie Berichtigungen.

Der Nachtrag I zum Teil II, Heft 2 enthält Änderung der Schnittfrachtsätze für Getreide und Mais im Verkehr mit einzelnen Stationen der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, Einbeziehung der Station Laupheim Stadtbahnhof in den Tarif, Erweiterung der Nomenklatur des Ausnahmetarifes Nr. 6/C, sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Insoweit durch diese Nachträge Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1905 in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge sind zum Preise von 18 ₰ = 20 Hellern = 20 Centimes resp. 10 ₰ = 12 Heller = 12 Centimes für das Stück bei den Verbandsverwaltungen erhältlich.

Wien, am 25. Januar 1905. T. A. B. Zl. 1106/05. (272)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Einführung von Frachtsätzen für Lokomobilen nach Österreich.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905, werden für Lokomobilen bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief von deutschen Hafenstationen nach österr. Stationen für die in die Abteilung I E c des Ausnahmetarifes 18 des Verbandstarifes Teil II, Heft 1 aufgenommenen Verkehrsbeziehungen die Frachtsätze dieser Ausnahmetarif-Abteilung angewendet.

Wien, am 21. Januar 1905. (273)

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an:

1. Eisen und Eisenwaren;
2. Werkzeug, Bürsten und Klempnerwaren;
3. Schmiedekohlen, Holzkohlen, Braunkohlenbriketts und Koks;
4. Nutz- und Brennholz;
5. Schmieröl, Rüböl, Petroleum, Seifen, Talg und Verpackungsmaterialien;
6. Farben, Lacken, Firnissen, Chemikalien und Drogen etc.

für das Rechnungsjahr 1905 soll vergeben werden. Angebote sind postmäßig verschlossen und auf der äußeren Adresse mit dem Vermerk „Angebot auf Lieferung von . . . ." versehen zu dem

für Los 1 u. 2 am 16. Februar 1905,
„ „ 3 „ 4 „ 17. „ 1905,
„ „ 5 „ 6 „ 24. „ 1905,

jedesmal vormittags 10 Uhr, anberaumten Verdingungszeitpunkt an die unterzeichnete Abteilung einzureichen.

Angebotsformulare, in denen der Gesamtbedarf der zu liefernden Gegenstände vorgetragen ist, sowie die Lieferungsbedingungen können im Geschäftszimmer der Kassenverwaltung der Betriebsabteilung eingesehen, auch gegen post- und bestellungsfreie Einsendung von 1,00 ℳ. für Los 1 und 50 ₰ für jedes andere Los bezogen werden.

Die laut Angebotsnachweisung geforderten Proben sind

für Los 1 und 2 spätestens bis 10. Februar 1905,
für Los 3 und 4 spätestens bis 11. Februar 1905,
für Los 5 und 6 spätestens bis 13. Februar 1905

für jedes Los bis nachmittags 3 Uhr kostenfrei einzureichen.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Schöneberg, den 26. Januar 1905. (274)
Kolonnenstraße 31.
Betriebsabteilung der Militär-Eisenbahn.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien für das Etatsjahr 1905:

3 000 Stück Piassavabesen,
5 000 Stück Reiserbesen,
3 000 kg gewöhnlicher Bindfaden,
800 kg Plombenschnur,
18 000 m Lampendocht,
10 000 kg Holzkohlen,
5 000 kg Torfkohlen,
50 000 Stück Lampenzylinder,
26 000 Schachteln Streichhölzer.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 7. Februar d. J., vormittags 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis zum 23. Februar d. J.

Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen sind gegen postgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) vom Vorstand unseres Zentralbureaus zu beziehen.

Münster i/W., den 25. Januar 1905. (275)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung eines Bedarfes von 700 q gut abgelagerten, doppelt gekochten prima Leinölfirnis für Werkstättenzwecke der österr. Linien, mit Optionsrecht zum Bezuge einer Mehrlieferung bis zu 20 %, im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Effektuierung der Lieferung hat verzollt und franko einer beliebigen Südbahnstation sukzessive nach Maßgabe des Bedarfes über Einberufung in Partien von zirka 60 Meterzentner pro Monat ab März l. J. zu erfolgen.

Die der Ausschreibung zugrunde liegenden Bedingnisse nebst Schiedsgerichtsordnung können bei der Materialverwaltung in Wien, X., Südbahnhof, Administrationsgebäude, 4 Stiege, Parterre, Tür Nr. 27, während der Amtsstunden eingesehen und behoben, eventuell gegen Einsendung des Postportos brieflich bezogen werden.

Die Offerte sind gestempelt, versiegelt und mit der Aufschrift „Offert auf Leinölfirnis" versehen, nebst 2 Handmustern von je zirka 1 kg Flascheninhalt, spätestens bis 10. Februar l. J., 12 Uhr mittags, bei der Materialverwaltung einzubringen. Die Bedingnisse und die Schiedsgerichtsordnung sind dem Offerte nicht beizuschließen, sondern es hat der Offerent im Offerte zu erklären, daß er dieselben vollinhaltlich anerkennt.

Offerte, welche diese Erklärung nicht enthalten, welche ohne Vadiumerlagschein oder verspätet einlangen, bleiben unberücksichtigt.

Es steht den Offerenten frei, eventuell nur auf einen Teil des ausgeschriebenen Quantums Offerte einzubringen; die k. k. priv. Südbahngesellschaft behält sich vor, die Lieferung ganz oder geteilt an einen oder mehrere Offerenten zu vergeben.

Die Offerenten haben mit ihrem Anbote bis Ende Februar im Worte zu bleiben.

Wien, im Januar 1905. (276)

Die k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 10. | 4. Februar 1905. | **XLV. Jahrgang.**

Inhalt:

Dienstdauer und Ruhe des Personals der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Der vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten veröffentlichte Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahr 1903 gibt Anlaß, eine Angelegenheit, die in unserem Zeitalter der Sozialpolitik gerade im Eisenbahnwesen eine große Rolle spielt, eingehender zu erörtern. Wir meinen das Maß der täglichen Dienstdauer und die Ruhetage des Eisenbahn-Betriebspersonals. Dem Fachmann geben die Anlagen 9 und 10 des erwähnten Berichts erschöpfende Auskunft über den Stand der Angelegenheit. Dem Fernerstehenden gegenüber erscheint es aber angebracht, die Zahlen des Berichts an der Hand der eigenartigen Verhältnisse des Eisenbahnbetriebes noch näher zu betrachten. Nur zu oft bilden sich leider bei dem Nichtfachmann falsche Urteile über das Maß der tatsächlichen Leistung des Eisenbahn-Betriebspersonals. Er kennt die Eigenart des Eisenbahndienstes nicht; er vergegenwärtigt sich nicht, daß hier vielfach nicht fabrikmäßig in ununterbrochener Folge gearbeitet werden kann, sondern daß nicht selten der tägliche Dienst sich aus mehreren Leistungen, deren jede vielleicht nur wenige Stunden beträgt, zusammensetzt. Zu wenig wird auch anerkannt, wie schwierig es für die leitenden Stellen ist, in Anbetracht aller örtlichen Verschiedenheiten die Diensteinteilung gerecht zu regeln, gerecht gegenüber dem Personal, das nicht überanstrengt werden darf, gerecht aber auch gegenüber dem Dienst, der nach keiner Richtung, auch nicht in bezug auf die Sicherheit und Ordnung, gewinnt, wenn die wirkliche Leistung des Personals zu sehr hinter der vollen Arbeitsleistung eines Mannes zurückbleibt.

Wer unter diesen Gesichtspunkten die statistischen Ziffern betrachtet und die Mühe nicht scheut, auch die Dienstdauerstatistik früherer Jahre zur Hand zu nehmen, wird anerkennen, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung unausgesetzt bemüht ist, die Dienstdauer und Ruhe des Personals den tatsächlichen Verhältnissen immer mehr anzupassen, und daß sie dabei auch Geldopfer von Bedeutung nicht scheut.

Die statistische Übersicht des Betriebsberichts über den Stand der Diensteinteilungen bringt die Zahl der Dienstleistungen von einer Dauer von 8 Stunden, 9 Stunden usw. bis 16 Stunden. Wo der Dienst keine oder nur geringe Unterbrechungen aufweist, z. B. bei dem Telegraphenpersonal großer Stationen, in den Stellwerken an verkehrsreichen Punkten, da endet der Dienst nach achtstündiger Dauer. Wenn aber der Dienst leicht ist und, wie z. B. auf Nebeneisenbahnen, große, arbeitsfreie Pausen aufweist, reicht eine so kurze Dauer nicht aus; er erstreckt sich auf 9, 10, 11 und 12 Stunden, ja er übersteigt auch noch diese Zeit und endet in seltenen Fällen mit 16 Stunden. Vor 12 Jahren, als man mit der planmäßigen Regelung dieser Frage begann, betrug die Höchstdauer 18 Stunden; Dienstschichten von dieser Dauer waren gar nicht selten. Heute ist der Dienst von 15 bis 16 Stunden für das Strecken- und Stationspersonal eine Ausnahme; er kommt nur dort vor, wo auf einer Nebenbahn nur einige wenige Züge mit vielstündiger Unterbrechung verkehren; nur 0,27 % der Bahnwärter, 0,26 % der Weichensteller, 0,05 % der Rangiermeister und 0,03 % der Stationsbeamten sind an solchem Dienst beteiligt. Er ist trotz seiner Länge manchmal der leichteste und bequemste, jedenfalls viel leichter, als der halbsolange oder nur wenig mehr als halbsolange Dienst auf verkehrsreichen und schwierigen Stationen und Bahnstrecken. Einen etwas größeren Anteil an den langen Dienstschichten hat das Zugbegleitungspersonal (2,85 %) und das Lokomotivpersonal (1,67 %). Darunter befinden sich aber Fahrtouren mit stundenlangen Unterbrechungen und ferner Bereitschaftsdienste, die bekanntlich darin bestehen, daß das Personal sich in dem ihm zugewiesenen Aufenthaltsraum für gewisse Bedarfsfälle bereit zu halten hat und nur für den Rest der Schicht in Tätigkeit tritt, wenn die regelmäßigen Züge und Personale nicht ausreichen. Der Betriebsbericht weist für den ganzen

Gemeinschaftsbereich von 366 962 nur 1690 Tagesleistungen mit einer Dauer von 15 bis 16 Stunden auf. Diese 1690 Tagesleistungen haben aber nach den erläuternden Bemerkungen des Betriebsberichts nicht etwa dieselben Bediensteten ständig zu leisten, vielmehr nimmt daran im ständigen Dienstwechsel eine große Zahl von Bediensteten derart teil, daß die längeren Touren zwischen kürzere Diensttouren und längere Ruhepausen fallen. Das sind Grundsätze, die bei allen deutschen Staatsbahnverwaltungen gelten und deren Durchführung an der Hand der Diensteinteilungen, die dem Personal zugefertigt werden, sorgfältig überwacht wird. Es kann nicht oft genug hierauf hingewiesen werden, wenn von übelwollender Seite gerade diese meistens nur scheinbar anstrengenden Dienstleistungen als Merkmal für die Überbürdung des Personals bezeichnet werden.

Wie die Zahl der zulässig längsten Dienstschichten sich fortgesetzt vermindert hat, so zeigen auch im übrigen die statistischen Ziffern eine stete Erleichterung für das Personal. Beispielsweise hatten von dem gesamten Personal Dienstschichten von mehr als

im Jahre	10 Stunden	11 Stunden	12 Stunden
1900	52,26 %	29,99 %	8,68 %
1901	53,77 „	30,46 „	8,78 „
1902	53,00 „	29,62 „	7,87 „
1903	50,76 „	26,36 „	7,26 „
1904	50,53 „	24,58 „	6,99 „

Das Jahr 1904*) weist somit innerhalb des fünfjährigen Zeitraumes in allen Verhältnissen den günstigsten Stand auf; bemerkenswert ist, daß die Verminderung, also Verbesserung vor allem bei den mehr als 11 stündigen und mehr als 12 stündigen Dienstschichten vorliegt. Ähnlich wie bei dem Gesamtpersonal liegen die Verhältnisse im wesentlichen auch bei den einzelnen Bedienstetenklassen. So hatten von den Bahnwärtern Dienstschichten von mehr als

im Jahre	10 Stunden	11 Stunden	12 Stunden
1900	97,06 %	91,87 %	21,23 %
1901	97,31 „	91,81 „	19,30 „
1902	97,13 „	91,16 „	19,68 „
1903	97,41 „	89,67 „	16,09 „
1904	97,53 „	85,95 „	15,57 „
desgleichen von den Weichenstellern:			
1900	84,14 %	76,37 %	11,35 %
1901	85,60 „	77,17 „	11,50 „
1902	85,39 „	76,38 „	11,58 „
1903	84,52 „	70,43 „	10,14 „
1904	83,66 „	63,64 „	9,05 „
desgleichen von den Stationsbeamten:			
1900	47,04 %	27,92 %	4,62 %
1901	47,60 „	26,73 „	4,13 „
1902	46,32 .	25,80 „	4,32 „
1903	43,02 „	23,14 „	3,98 „
1904	39,56 „	18,97 „	2,68 „
desgleichen von den Rangiermeistern:			
1900	64,43 %	43,10 %	1,02 %
1901	69,84 „	46,06 „	1,19 „
1902	69,12 „	48,95 „	2,22 „
1903	64,76 „	32,95 „	2,12 „
1904	63,54 „	27,00 „	0,85 „

Hierbei sei auf das Verhältnis hingewiesen, in welchem diese vier Bedienstetenklassen an den längeren Dienstschichten — ganz der Schwere oder Verantwortlichkeit und auch der Gefährlichkeit ihres Dienstes entsprechend — beteiligt sind.

Für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal, dessen Dienst so geregelt ist, daß es abwechselnd Züge von kürzerem und längerem Lauf bedient, ist der tägliche Dienst im monatlichen Durchschnitt der Gradmesser der Leistung. Diese Leistung darf 11 Stunden nicht übersteigen. Es hatten in Wirklichkeit nicht mehr als 10 stündigen Dienst:

im Jahre	Zugbegleitungspersonal	Lokomotivpersonal
1900	25,62 %	71,79 %
1901	29,73 „	71,73 „
1902	28,39 „	68,83 „
1903	43,86 „	85,54 „
1904	42,51 „	88,13 „

Auch hier deckt sich wieder die Verschiedenheit des Dienstes beider Bedienstetenklassen mit dem verschiedenen Grade ihrer Inanspruchnahme; ebenso ist auch hier wieder eine augenfällige Abkürzung des Dienstes seit dem Jahre 1900 zu verzeichnen. Denn innerhalb der verflossenen fünf Jahre sind 17 % des gesamten Zugbegleitungs- und 16 % des gesamten Lokomotivpersonals von dem mehr als 10 stündigen Dienst entbunden worden.

Man wird in der Annahme nicht fehlgehen, daß die Dienstabkürzungen prozentual noch mehr zur Erscheinung gekommen wären, wenn nicht alljährlich etwa 500 km neue Nebeneisenbahnen in Betrieb genommen würden. Auf solchen Bahnen ist, wie schon bemerkt, der Dienst verhältnismäßig leicht, die Dienstpausen sind lang und der Nachtdienst ist fast ganz ausgeschlossen. Es ist darum selbstverständlich, daß die Dienstschichten des Personals solcher Bahnstrecken länger bemessen sind, als die des Personals der Haupteisenbahnen. Auch die vor einigen Jahren vom Staate erworbenen Privatbahnen hatten ungünstigere Ziffern als die Staatsbahnen; sie sind im Staatsbetriebe ebenfalls nicht unbeträchtlich verbessert worden.

Mit der Abkürzung und Erleichterung des Dienstes haben sich die Ruhetage nicht etwa vermindert, sondern es ist mit jener Maßnahme auch eine Vermehrung der Ruhetage Hand in Hand gegangen. Es erhielten nämlich monatlich mindestens zwei volle Ruhetage:

im Jahre	Bahnwärter	Weichensteller	Stationsbeamte	Rangiermeister	Zugbegleitungspersonal	Lokomotivpersonal
	%	%	%	%	%	%
1900	78,34	81,57	82,36	90,72	96,74	98,73
1901	76,85	82,79	84,56	91,08	97,04	99,62
1902	77,98	84,09	84,92	92,20	95,81	99,63
1903	86,64	88,98	90,02	96,28	100,00	100,00
1904	87,66	90,05	91,84	97,02	100,00	100,00

Zum erstenmal wurde im Jahre 1892, nicht lange nach dem Amtsantritt des Staatsministers v. Thielen, im preußischen Staatsbahnbereiche eine Erhebung über die Dienstdauer und Ruhe des Personals veranlaßt. Damals betrug, wie schon oben bemerkt ist, die höchste Dienstdauer 18 Stunden. Wenn man die Ergebnisse der damaligen Erhebung und die neuesten statistischen Ziffern — soweit es überhaupt möglich ist — miteinander vergleicht, ergibt sich folgendes Bild:

Bedienstetenklasse	höchste Dienstdauer 14—18 Stunden	höchste Dienstdauer 14—16 Stunden	mithin Verbesserung	dagegen Dienstdauer von 10 Stunden und weniger		mithin Verbesserung
	1892	1904	in 1904	1892	1904	in 1904
	Prozentsatz des Personals					
			rund			rund
Bahnwärter . . .	6,28	0,91	5	3,89	2,47	—
Weichensteller . .	4,95	0,83	4	8,09	16,34	8
Stationsbeamte . .	8,57	0,15	8	13,00	60,44	47
Rangiermeister . .	2,98	0,10	3	12,14	36,46	24
Zugbegleitungspersonal	32,07	8,64	23	28,97	36,60	8
Lokomotivpersonal	24,71	5,95	19	26,64	44,87	18

In dem gleichen Zeitraum ist die Zahl des Personals, das monatlich mehr als zwei Ruhetage erhält, gestiegen bei den

*) Der neueste Betriebsbericht der preußisch-hessischen Staatsbahnen ist für das Jahr 1903 erstattet. Der Bericht weist aber hinsichtlich der Dienstdauer und Ruhe bereits den neuesten Stand, nämlich den vom Herbst 1904, nach.

Bahnwärtern von rund 21 % auf 48 %, den Weichenstellern von rund 30 % auf 53 %, den Stationsbeamten von rund 29 % auf 59 %, den Rangiermeistern von rund 44 % auf 70 %, den Zugbegleitungsbediensteten von rund 81 % auf 83 % und den Lokomotivbediensteten von rund 92 % auf 94 %.

Alles in allem genommen ist das ein Bild des Fortschrittes, das jeden Einsichtigen mit Befriedigung erfüllen muß, zumal die Verbesserungen allen Dienstklassen und allen Dienstbezirken zugute gekommen sind; in dieser Beziehung sind die Untersuchungen, die der gegenwärtige Leiter der Staatsbahnen, Staatsminister v. Budde, durch Kommissare der verschiedenen Fachrichtungen in regelmäßiger Folge vornehmen läßt, von nicht zu unterschätzendem Nutzen begleitet gewesen. Die Fortschritte auf dem Gebiete der Diensterleichterung machen sich aber auch in den Etats der Staatseisenbahnverwaltung bemerkbar; von Jahr zu Jahr werden Ausgabesummen mit der ausdrücklichen Begründung neu aufgenommen, dem Personal weitere Diensterleichterungen zu gewähren. Vor wenigen Jahren wurde von dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten bei der Etatsberatung im preußischen Abgeordnetenhaus die Summe der Aufwendungen, die der Staatseisenbahnverwaltung aus der Durchführung der Grundsätze für die Dienstdauer und Ruhe des Personals entstanden sind, auf rund 10 000 000 *M.* beziffert. Nimmt man die Verbesserungen der letzten Jahre hinzu, so wird es sich jetzt um eine Mehrausgabe von jährlich etwa 12 000 000 *M.* handeln. Wahrlich eine Aufwendung, die erkennen läßt, daß es der Staatseisenbahnverwaltung mit einer gerechten Regelung dieser wichtigen Frage voller Ernst ist! H . .

Die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands.

Über diesen wichtigen Gegenstand veröffentlicht Herr Geheimer Oberbaurat Blum, vortragender Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, im „Zentralbl. d. Bauverw.“ einen höchst lehrreichen Aufsatz, den wir mit Genehmigung des Herrn Verfassers nachstehend zum Abdruck bringen:

Auf Grund der Artikel 42 und 43 der Reichsverfassung hatte der Bundesrat für den Bau, die Ausrüstung und die Betriebsführung der deutschen Eisenbahnen drei Verordnungen erlassen, von denen die „Normen für den Bau und die Ausrüstung der Haupteisenbahnen“ — Nrm. — sowie die „Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen“ — Betr.-O. — nur für die Hauptbahnen galten, während die „Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen“ — Bhn.-O. — nur für Nebenbahnen galt. Diese Verordnungen waren den fortschreitenden Bedürfnissen entsprechend allmählich vielfach ergänzt worden; man hatte es aber bisher immer vermieden, grundlegende Änderungen im Aufbau und der Gliederung der Verordnungen vorzunehmen, und hatte besonders an der Trennung von Neben- und Hauptbahnen sowie auch daran festgehalten, daß die gesamten Bestimmungen für die Nebenbahnen in einer Verordnung vereint waren, während für die Hauptbahnen die Vorschriften für die Gestaltung der Bahn und ihrer Fahrzeuge einerseits und für die Betriebsführung anderseits je besonders herausgegeben waren.

Diese ungleiche Behandlung der beiden Bahnarten und das Festhalten an der ursprünglichen Gliederung der Verordnungen, in die so manche neuere Bestimmung nur schwer hatte eingefügt werden können, hatte den Gebrauch der genannten reichsgesetzlichen Vorschriften vielfach erschwert, und als daher abermals Ergänzungen notwendig erschienen, wurde von den deutschen Bundesregierungen auf Anregung des Reichseisenbahnamtes beschlossen, den Versuch zu machen, die sämtlichen Bestimmungen in einer Verordnung zusammenzufassen und diese von Grund aus neu zu gliedern. In langwierigen Beratungen wurde dann diese neue Verordnung von Vertretern der Bundesregierungen unter Leitung des Reichseisenbahnamtes bearbeitet und schließlich vom Bundesrat durch Beschluß vom 3. November 1904 gutgeheißen. Sie trägt die in der Überschrift genannte Bezeichnung, kann aber abgekürzt einfach mit „Betriebsordnung“ oder auch nur „BO“ benannt werden. Sie wird am 1. Mai d. J. in Kraft treten; dieser Zeitpunkt ist gewählt worden, weil es wünschenswert erschien, die neue Verordnung, die z. T. recht tief eingreifende Änderungen enthält, bei Gelegenheit eines allgemeinen Fahrplanwechsels zur Einführung zu bringen.

In der neuen Betriebsordnung ist die Gültigkeit der Vorschriften für die verschiedenen Bahnarten dadurch gekennzeichnet, daß die nur für Haupteisenbahnen gültigen Bestimmungen nur die linke, die nur für Nebeneisenbahnen gültigen nur die rechte Hälfte der Seite einnehmen, während die allgemein geltenden Vorschriften über die ganze Breite der Seite hinüberreichen, wie nachstehend angedeutet:

Allgemein gültige Vorschriften;
nur für Hauptbahnen gültig. | nur für Nebenbahnen gültig.

Für schmalspurige Nebenbahnen gelten die Vorschriften über die Bahnanlagen und die Fahrzeuge nur so weit, als dies ausdrücklich bemerkt ist, im übrigen sind die einschlägigen Vorschriften von den Landesaufsichtsbehörden zu erlassen. Es würde zu weit führen, wenn wir hier in eine eingehende Besprechung der neuen Betriebsordnung eintreten wollten; wir wollen uns vielmehr darauf beschränken, das wesentlichste über die neue Gliederung und die gegen die bisherigen Vorschriften eintretenden Änderungen und Ergänzungen hervorzuheben.

Im ersten Abschnitt sind die Bestimmungen über Geltungsbereich, Befristungen, zulässige Ausnahmen, Aufsichtsbehörden usw., die bisher größtenteils am Schlusse standen, zusammengefaßt.

Der zweite Abschnitt handelt von den Bahnanlagen und beginnt mit einigen wichtigen Begriffsbestimmungen. So werden die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten, allgemein als Stationen bezeichnet, und diese werden, wenn sie mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr versehen sind, als Bahnhöfe, und wenn keine solche Weiche vorhanden ist, als Haltepunkte bezeichnet. Die bisher außerdem noch übliche Bezeichnung Haltestelle für Bahnhöfe mit geringerem Verkehr fällt also für die Folge fort. Außerdem wird neben dem Begriff der Hauptgleise, das sind alle Gleise, die von geschlossenen Zügen im regelmäßigen Betrieb befahren werden, der Begriff der durchgehenden Hauptgleise festgestellt, als die Hauptgleise der freien Strecke und ihrer Fortsetzung durch die Bahnhöfe. Der Abschnitt enthält auch alle Bestimmungen über elektrische Verbindungen sowie über die Anordnung der Signale, die sich bisher zum Teil im Abschnitt über die Betriebshandhabung der Betriebsordnung und über das Signalwesen der Bahnordnung befanden.

Im einzelnen ist besonders folgendes zu bemerken: Für das sichere und ruhige Fahren der Züge wird sich die Bestimmung als sehr wohltätig erweisen, daß die Neigung der Überhöhungsrampen gekrümmter Gleise, die nach den Normen nicht steiler als 1:200 sein durfte, demnächst auf mindestens 1:300 abgeflacht werden muß (§ 10). Weiter wird im Interesse der Sicherheit besonders des Lokomotiv- und Verschiebepersonals bestimmt, daß bei Neubauten außerhalb der Umgrenzung des lichten Raumes in der Höhe von 1,20 bis 3,05 m über Schienen-Oberkante noch seitliche Spielräume freizuhalten sind, die je nach der Örtlichkeit 0,20 bis 0,50 m betragen müssen (§ 11 [2]), und es sei hier gleich hinzugefügt, daß sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen redlich bemühen, diese Sicherheitsspielräume nach Möglichkeit auch bei bestehenden Anlagen nachträglich zu gewinnen.

Der erhöhten Sicherheit dient ferner die Vorschrift, daß Kreuzungen von Hauptbahnen mit anderen Bahnen außerhalb der Einfahrsignale der Bahnhöfe in Schienenhöhe nicht angelegt werden dürfen (§ 13). Bisher galt diese Bestimmung nach den Normen nur für Kreuzungen von Hauptbahnen untereinander; demnächst gilt sie allgemein, und nur für Kreuzungen mit Kleinbahnen können Ausnahmen mit besonderer Genehmigung durch die Landesaufsichtsbehörde zugelassen werden.

Von wesentlicher Bedeutung ist ferner die Einführung eines höheren Raddruckes für die Tragfähigkeit des Oberbaues und einer bestimmten Belastungsfolge für die Berechnung neuer und zu erneuernder Brücken. Auf besonders stark beanspruchten Strecken soll der Oberbau bei Neubauten und in zusammenhängenden Strecken erfolgender Erneuerung eine Tragfähigkeit für mindestens 9 t — gegen bisher 8 t —, im Stillstand gemessen, erhalten (§ 16 [2]), und auch diese Bestimmung wird sich für die Sicherheit, ruhige Fahrt und günstige Weiterentwicklung unserer Bahnen als segensreich erweisen.

Zu den Bahnanlagen sei endlich noch darauf hingewiesen, daß die Bestimmung, wonach die Höhe der Bahnsteige bisher das Maß von 0,38 m über Schienen-Oberkante in der Regel nicht überschreiten durfte, dahin geändert ist, daß auch eine Höhe von 0,76 m über Schienen-Oberkante — wie sie bei den Bahnsteigen der Berliner Stadt- und Vorortbahnen üblich ist — allgemein angewendet werden darf (§ 23). Hierdurch wird das Ein- und Aussteigen wesentlich erleichtert.

Eine Reihe von Bestimmungen, die bisher für Nebenbahnen nicht galten, sind auf diese ausgedehnt. Es erschien dies um so unbedenklicher, als es sich um Vorschriften handelt, die in der Regel schon bisher tatsächlich zur Anwendung kamen, und weil die Zulassung von Ausnahmen gegen früher vielfach erleichtert ist. Ferner sollen gewisse für die militärische Leistungsfähigkeit der Bahnen besonders wichtige Forderungen auf Nebenbahnen Anwendung finden, wenn die Landesaufsichtsbehörde im Einvernehmen mit dem Reichseisenbahnamt das für notwendig erklärt.

Der dritte Abschnitt handelt von den Fahrzeugen; diese Bezeichnung ist statt des früher üblichen Ausdrucks „Betriebsmittel" gewählt. Verschiedene Bestimmungen aus den „Technischen Vereinbarungen" des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen haben hier Aufnahme gefunden, und die ganze Neubearbeitung trägt der Absicht Rechnung, den Bau der Fahrzeuge immer mehr zu vervollkommnen und ihre Unterhaltung zu verbessern. Alle die Betriebshandhabung der Fahrzeuge betreffenden Bestimmungen sind in den nächsten Abschnitt verwiesen. Der ganze Abschnitt gilt auch für vollspurige Nebenbahnen; in den Fahrzeugen dieser und denen für Hauptbahnen wird also für die Folge kein Unterschied mehr gemacht werden.

Der vierte Abschnitt befaßt sich mit dem Bahnbetrieb, und hier sind auch alle Bestimmungen aufgenommen, die die Bewachung der Bahn, die Bedienung der Wegeschranken und Signale u. dergl. m. betreffen und bisher zum Teil im ersten Abschnitt der Betriebsordnung über Zustand, Unterhaltung und Bewachung der Bahn enthalten waren. Ebenso die Vorschriften über die Ausrüstung der Züge mit Bremsen und mit Gerätschaften zur Beseitigung von Schäden sowie über ähnliche die Betriebshandhabung betreffende Dinge, die sich bisher im Abschnitt über Zustand, Unterhaltung und Untersuchung der Betriebsmittel befanden. An Ergänzungen und Änderungen ist namentlich das folgende hervorzuheben:

An Stelle der bisher üblichen, wenig glücklichen Bezeichnung „diensttuender Stationsbeamter" für den für die Handhabung des Betriebes in erster Linie verantwortlichen Beamten ist der Ausdruck „Fahrdienstleiter" getreten mit der Erklärung, daß es der Beamte ist, der die Zugfolge innerhalb eines Bezirks unter eigener Verantwortung regelt (§ 51).

Ganz neu aufgenommen sind u. a. Vorschriften, die den Zweck verfolgen, die Zugfahrten gegen das Rangieren auf und neben den Hauptgleisen zu sichern (§ 51) sowie über die Aufstellung einer Bahnhoffahrordnung auf allen den Bahnhöfen, wo in einer Fahrrichtung mehrere Fahrstraßen in Betracht kommen (§ 53 [3]); weitere Bestimmungen, die die Fahrt eines Zuges, dessen planmäßiger Durchfahrt durch einen Bahnhof ein Hindernis entgegensteht, durch die Stellung des Einfahrsignals oder die Anbringung eines Ausfahrvorsignals sichern sollen (§ 65 [4]) und die die Prüfung der Fahrstraße bei fehlenden Ausfahrsignalen (Hauptbahnen) oder Einfahrsignalen (Nebenbahnen) betreffen (§ 65 [3]).

Von ganz besonderer Bedeutung sind die Änderungen über die Stärke und die Fahrgeschwindigkeit der Züge, die in gewissem Zusammenhang stehen (§§ 54 und 66). Während bisher als höchste Geschwindigkeit auf Haupteisenbahnen für Personenzüge mit durchgehender Bremse im allgemeinen 80 km/Std. und unter besonders günstigen Verhältnissen mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde 100 km/Std. zulässig waren, ist die erste Grenze jetzt auf 100 km/Std. erhöht worden und die zweite überhaupt ganz gefallen. Zugleich sind die zulässigen Zugstärken bei Geschwindigkeiten von 61 bis 80 km/Std. und von mehr als 80 km/Std. von 50 auf 52 und von 40 auf 44 Wagenachsen erhöht, um Schwierigkeiten, die tatsächlich bei der Auswechslung schadhafter Wagen auf Zwischenstationen öfter vorgekommen sind, vorzubeugen, und es ist außerdem zugelassen, diese Zugstärken bei Verwendung sechsachsiger Wagen für jeden solchen um zwei Wagenachsen bis zur Höchststärke von 60 und 52 Achsen zu überschreiten.

Bei Nebenbahnen war die Geschwindigkeit von Personenzügen mit durchgehender Bremse auf 40 km/Std. beschränkt, wobei aber die Zugstärke nicht mehr als 26 Wagenachsen betragen durfte. Diese Zugstärke darf nunmehr bis auf 40 Wagenachsen erhöht werden, und außerdem ist für Personenzüge mit durchgehender Bremse und einer Stärke von höchstens 16 Wagenachsen eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/Std. zugelassen. Auch hier dürfen die Zugstärken von 40 und 16 Achsen bei Verwendung sechsachsiger Wagen wie bei Hauptbahnen bis zu 48 und 20 Achsen erhöht werden.

Endlich sind die in Gefällen und Krümmungen zulässigen Geschwindigkeiten gleichfalls angemessen erhöht, und es sind in dieser Hinsicht wegen der für Nebenbahnen zugelassenen Geschwindigkeitserhöhung nun auch für diese Bahnen entsprechende Vorschriften erlassen.

Durch alle diese Änderungen wird den Verkehrsbedürfnissen in viel wirksamerer Weise Rechnung getragen werden können, als bisher; namentlich werden sich die zugelassenen Geschwindigkeitserhöhungen, insbesondere auf den Nebenbahnen, in dieser Hinsicht als recht nützlich erweisen. Auch wird durch die Möglichkeit, auf hierzu geeigneten Strecken, so namentlich auf mäßigen Gefällen, durch rascheres Fahren etwa entstandene Verspätungen einzufahren, der Pünktlichkeit und damit auch der Sicherheit des Betriebes ein wesentlicher Dienst geleistet werden können. Und auch die Bestimmungen über die Verwendung der sechsachsigen Wagen, durch die ihre Benutzung erleichtert wird, sind zu begrüßen, denn diese Wagen zeichnen sich ohne wesentliche Gewichtsvermehrung durch ruhigere Fahrt aus, wodurch der Annehmlichkeit des Reisens und der Sicherheit des Betriebes in gleicher Weise gedient wird.

Es möge hier noch ausdrücklich darauf hingewiesen sein, daß für die Nebenbahnen, auf denen Züge mit mehr als 40 km/Std. Geschwindigkeit gefahren werden sollen, zwar im ersten Abschnitt über die Bahnanlagen Vorschriften über die unter gewissen örtlichen Verhältnissen notwendige Aufstellung von Einfahrsignalen und Wegeschranken gegeben sind, daß durch diese die Nebenbahnen allerdings etwas belastenden Bestimmungen aber doch am Grundcharakter der Nebenbahnen eine Änderung nicht herbeigeführt werden soll.

Der Betriebssicherheit kommen ferner die neuen Bestimmungen über die Ausrüstung der Züge mit Bremsen zugute (§ 55), die, gestützt auf die Ergebnisse der vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angestellten ausgedehnten Bremsversuche, fast durchweg verschärft und den Geschwindigkeitserhöhungen entsprechend natürlich auch ergänzt sind. Anderseits können für Geschwindigkeiten und Neigungen zwischen den in den Verzeichnissen aufgeführten die Bremswerte für die Folge durch Zwischenschaltung ermittelt werden, während bisher in solchem Falle die größte der in Betracht kommenden Bremszahlen anzuwenden war, und hierin liegt zweifellos eine sachlich durchaus berechtigte Erleichterung. Auch bei der Bestimmung der Geschwindigkeit in Gefällen und Krümmungen ist Zwischenschaltung anzuwenden, während nach den bisherigen Vorschriften je nur die kleinere der zulässigen Geschwindigkeiten statthaft war.

Da beim Übergang von Nebenbahnzügen auf Hauptbahnen, auch bei Anwendung einer Geschwindigkeit von 40 km/Std., die Freilassung eines Schutzabteils von Reisenden schon bisher nicht notwendig war, ohne daß sich hieraus irgendwelche Unzuträglichkeiten ergeben hätten, ist von der Freihaltung eines Schutzabteils bei Geschwindigkeiten bis zu 40 km/Std. auch in Hauptbahnzügen in den neuen Vorschriften allgemein abgesehen; auch ist als Geschwindigkeitsgrenze für die Einstellung eines besonderen Schutzwagens 50 km/Std., an Stelle der bisher gültigen 45 km/Std., festgesetzt worden. Außerdem ist aber noch weiter zugelassen, auch in Zügen, die bis zu 60 km/Std. Geschwindigkeit haben, nur ein Schutzabteil statt eines ganzen Schutzwagens mitzuführen, wenn diese Züge mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind, nicht mehr als 40 Wagenachsen führen und auf zweigleisigen Strecken verkehren, wo alle Züge einander mit derselben Geschwindigkeit folgen (§ 57). Diese den Betrieb wesentlich erleichternden Neuerungen, die nach den auf den Berliner Vorortbahnen gemachten Erfahrungen ganz unbedenklich sind, werden dem Nahverkehr, besonders dem Vorortverkehr bei Großstädten, wesentlich zugute kommen.

Endlich sei als eine Betriebserleichterung noch erwähnt, daß die bei Zügen ohne durchgehende Bremse anzubringende Zugleine nach den neuen Vorschriften nur so weit über den Zug zu führen ist, daß der Zugführer oder ein anderer an der Aufsicht über den Zug beteiligter Beamter ein auf der Lokomotive hörbares Signal zu geben imstande ist; die bisher vorgeschriebene Führung über die ganze Länge der Personenzüge, die sich im Betriebe oft als außerordentlich lästig erwies, ohne jemals irgendwelchen Vorteil zum Besten der Betriebssicherheit gebracht zu haben, weil mit der Leine ein wirksames Zeichen auf größere Entfernungen doch nicht gegeben werden konnte, ist also glücklich gefallen.

Die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung stellt sowohl in ihrer einheitlichen Fassung und zweckmäßigen Gliederung, wie in ihren sachlichen Änderungen und Ergänzungen einen erfreulichen Fortschritt dar, der sich sowohl für die Gestaltung der Bahnanlagen, wie für die Betriebsführung der deutschen Bahnen segensreich erweisen wird. Wenn zum Schluß noch bemerkt werden kann, daß sich die neuen Vorschriften auch durch eine klare und reine deutsche Sprache auszeichnen, so ist auch das gewiß recht erfreulich.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bekämpfung ansteckender Krankheiten im Eisenbahnverkehr.** In dem Reichsgesetze betreffend die Bekämpfung gemeingefährlicher Krankheiten vom 30. Juli 1900, das sich auf Pest, Aussatz, Cholera, Fleckfieber, Gelbfieber und Pocken erstreckt, und in den vom Bundesrate zu diesem Gesetze erlassenen Ausführungsbestimmungen sind viele den Eisenbahnverkehr berührende wichtige Vorschriften enthalten, von deren strenger Durchführung gegebenenfalls die erfolgreiche Bekämpfung einer Seuche abhängen wird. Um den Eisenbahnbehörden und -beamten die Kenntnis dieser Vorschriften zu vermitteln und um deren einheitliche Anwendung zu erleichtern, hat, wie wir hören, das Reichseisenbahnamt die bezüglichen, im Gesetz und in den Ausführungsbestimmungen verstreuten Vorschriften zusammengestellt und zugleich mit den auch auf Typhus, Diphtherie, Scharlach, Ruhr, Masern und Keuchhusten sich erstreckenden Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung zu einer Anweisung zur Bekämpfung ansteckender Krankheiten im Eisenbahnverkehr vereinigt. Die Anweisung ist dem Vernehmen nach schon den Bundesregierungen mitgeteilt worden und wird demnächst in vielen Tausenden von Exemplaren gedruckt und bei den Verwaltungen eingeführt werden. Sie enthält im Abschnitt I die auf alle genannten Krankheiten bezüglichen gemeinsamen Bestimmungen, behandelt dann in den Abschnitten II und III die Maßnahmen im Eisenbahnverkehr und die Behandlung der Eisenbahnwagen beim Auftreten gemeingefährlicher Krankheiten und gibt im Abschnitt IV eine Desinfektionsanweisung. Als Anhänge sollen der Wortlaut des Seuchengesetzes und eine Zusammenstellung der amtlichen Bezeichnungen der in den einzelnen Bundesstaaten als beamtete Ärzte geltenden Ärzte und Medizinalbeamten beigegeben werden.

— **Die südwestafrikanischen Bahnbauten im Reichstag** sind schließlich in den letzten Januartagen nach den Regierungsanträgen bewilligt, nachdem die in der Budgetkommission so heiß umstrittene und abgelehnte Forderung von 200000 *M.* für die Vorarbeiten der Bahn von Windhuk nach Rehoboth von der Regierung zurückgezogen war. Diese Forderung soll den Gegenstand einer besonderen Vorlage bilden. Aus den Verhandlungen hervorzuheben ist die Kritik, die an dem von der Regierung mit der Unternehmerfirma Koppel & Cie. geschlossenen Vertrage über die Beschleunigung des Baues der Otavibahn bis Omaruru geübt wurde. Diesen Angriffen gegenüber betonte Kolonialdirektor Stübel die Notlage der Regierung. Der geforderte Betrag von 1750000 *M.* wurde schließlich mit dem von der Budgetkommission beschlossenen Vermerk bewilligt, daß solche Ausgabebeträge, welche nicht lediglich durch die Mehrkosten der Beschleunigung des Bahnbaues verursacht seien, von der Otavigesellschaft zurückzufordern seien; der Kolonialdirektor sagte eine Prüfung in dieser Richtung zu.

— **Ermäßigung der Frachtsätze für Steinkohlen usw. in Wagenladungen von den Nordseehafenstationen und Kiel.** Um die durch den Ausstand der Bergarbeiter im Ruhrgebiet entstandene Kohlennot zu lindern und zu verhüten, daß zahlreiche Arbeiter anderer Industrien beschäftigungslos werden, ist nach einer von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Essen namens der beteiligten Verwaltungen erlassenen Bekanntmachung mit Gültigkeit vom 1. bis einschl. 28. d. M. für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Wagenladungen von mindestens 10 t beim Versand von den deutschen Nordseehafenstationen und der Station Kiel nach Stationen im Geltungsbereich der Staatsbahngütertarife links der Elbe auf Entfernungen über 120 km die Fracht des Spezialtarifs III um 25 % ermäßigt. Der ermäßigte Frachtsatz für 121 km wird auf die vorgelegenen Stationen übertragen, soweit die vollen Frachtsätze des Spezialtarifs III höher sind.

Zu diesem Notstandstarif schreibt die Köln. Ztg.: „Auf Antrag der Cölner und anderer rheinischer und westfälischer Handelskammern hat sich das Ministerium für öffentliche Arbeiten, wie gemeldet, entschlossen, für Kohlen, die in Nordseehäfen zur Einfuhr nach Deutschland gelandet werden, Frachtermäßigungen für das Gebiet links der Elbe eintreten zu lassen. Es waren auch Notstandstarife für die Versendung schlesischer Kohlen nach dem Westen vorgeschlagen worden, aber ein Eingehen auf diesen Vorschlag lehnte das Ministerium ab in erster Linie aus dem Grunde, weil Schlesien zur Zeit wirtschaftlich gar nicht in der Lage ist, den westlichen Gegenden Kohlen in erheblichen Mengen zuzuführen. Durch größere Kohlenversendungen aus Schlesien würde diese Provinz, in der in letzter Zeit auch schon in geringerem Umfange Kohlengrubenstreiks aufgetreten sind, selbst in wirtschaftliche Unannehmlichkeiten kommen können. Belgische Kohle komme für uns wegen der auch dort in größerem Umfange ausgebrochenen Arbeiterausstände zur Zeit ebenfalls für die Kohlenbeschaffung wenig mehr in Betracht. Alles wies demnach darauf hin, schnell, ehe die Not größer wird, die Kohlenausfuhr aus England zu beschleunigen und zu erleichtern."

— **Zusammenstoß zweier Güterzüge am 20. Januar d. J. zwischen den Bahnhöfen Wedding und Putlitzstraße der Berliner Ringbahn.** Wir hatten über diesen Unfall in Nr. 7 S. 103 d. Ztg. eine hiesigen Tageszeitungen entnommene Darstellung gebracht, die in mehreren Punkten der Richtigstellung bedarf. Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin teilt uns dieserhalb folgendes mit:

„Zur Verstärkung der Eisenkonstruktion des zweigleisigen Überführungsbauwerkes im Zuge der Ringgüterbahn über die Lehrter Bahn muß die Ringbahn über das Bauwerk während der Dauer der Verstärkungsarbeiten eingleisig betrieben werden. Zur Sicherung des eingleisigen Betriebes ist eine provisorische Station in der Nähe des Bauwerks errichtet worden, die auf jeder Seite mit einem Deckungssignal und dem zugehörigen Vorsignal ausgerüstet ist. Jeder Zug, der sich dem Bauwerk nähert, muß nach einer allen beteiligten Beamten, insbesondere dem Lokomotivpersonal, zur Kenntnis gebrachten Dienstanweisung vor dem Deckungssignal unter allen Umständen anhalten und darf erst weiter fahren, wenn an diesem Signal das Zeichen ‚Freie Fahrt' erschienen ist."

„Nachdem am 20. Januar 5.35 nachm. der Güterzug 9527 von Moabit nach Wedding, wie vorgeschrieben, vor der provisorischen Station zum Halten gebracht worden war, erhielt er Fahrzeichen zur Weiterfahrt und fuhr langsam über die Brücke in der Richtung nach Station Wedding. Inzwischen näherte sich der Brücke vom Wedding her, also aus der entgegengesetzten Richtung, der Güterzug 8960, und zwar mit unverminderter Geschwindigkeit, obgleich das für ihn geltende Deckungssignal mit dem zugehörigen Vorsignal die Durchfahrt verbot, obgleich der Lokomotivführer nach der ihm bekannt gegebenen Dienstvorschrift unter allen Umständen an dem Deckungssignal halten mußte und obgleich ihm ein an diesem Signal aufgestellter Posten unausgesetzt mit der Handlaterne Haltezeichen gab. So ist es geschehen, daß der Zug 8960 in den letzen Teil des Zuges 9527 hineingefahren ist. Hierbei wurde die Lokomotive des zuerst erwähnten Zuges umgeworfen. Zwei mit Heu und Stroh beladene Güterwagen — nicht aber der Packwagen — gerieten, wahrscheinlich durch Funkenauswurf der Lokomotive, in Brand. Unerheblich verletzt wurden zwei Zugbeamte. Die Personenzuggleise sind nur etwa 15 Minuten gesperrt gewesen, weil die Feuerwehr die Schläuche zum Löschen des Brandes über die Schienen gelegt hatte."

Die Darstellung in Nr. 7, die entwickelte Hitze sei so gewaltig gewesen, daß die eiserne Eisenbahnbrücke zu schmelzen angefangen habe, enthält selbstverständlich eine Übertreibung; die Streichung dieses Satzes ist bei der Übernahme aus der betreffenden Tageszeitung leider versehentlich unterblieben.

Die Schriftl.

— **Verkehrsschwierigkeiten im Kohlenbezug von Belgien.** Zu dieser von uns bereits mehrfach berührten Angelegenheit veröffentlicht die Köln. Ztg. vom 1. d. M. folgendes Schreiben der Königlichen Eisenbahndirektion zu Cöln:

„Seit Beginn des Bergarbeiterausstandes im Ruhrrevier sind die westdeutschen Industriebezirke, soweit sie nicht ihren Kohlenbedarf aus den Revieren an der Saar, bei Aachen und von der Zeche Rheinpreußen bei Homberg decken können, mit Kohlenbezügen naturgemäß auf die belgische Steinkohlenproduktion auf dem Hochplateau von Herve bei Lüttich und in den Revieren bei Charleroi und Mons sowie auf das benachbarte französische Kohlenrevier als die nächstliegenden Bezugsquellen angewiesen. Die Zuführung aus diesen belgisch-französischen Produktionsrevieren nach den westlichen und nordwestlichen deutschen Verbrauchsgebieten kann in der Hauptsache nur erfolgen über die ohnedies schwer belasteten Eisenbahnlinien im belgischen Industriebezirke. Sie verdichtet sich auf den hauptsächlich beanspruchten belgisch-preußischen Grenzübergangspunkten Welkenraedt (Herbesthal) und Bleyberg (Aachen T.). Dem letzteren Bahnhofe laufen auch diejenigen Sendungen zu, die ihren Weg über Lanaeken-Mastricht-Richterich nehmen. Zieht man in Betracht, daß es sich hierbei für die belgische Verwaltung um eine tägliche Mehrleistung von schätzungsweise 2500 beladenen Wagen gegenüber der sonstigen Leistung in der stärkeren Verkehrszeit handelt, denen annähernd eine gleiche Zahl von leeren Rückläufen nach den Kohlenproduktionsgebieten zuzurechnen ist, und daß hiervon rund 2000 beladene und annähernd ebensoviel leere Wagen den belgisch-preußischen Grenzübergängen zufallen, so werden Schwierigkeiten und vorübergehende Stockungen in der Bewältigung dieser Transporte nicht auffällig erscheinen können. Dies umsoweniger, als diese

Massenanforderung belgischer Kohlen für westdeutsche Verbrauchsstellen bei der raschen Entwicklung des Ausstandes im Ruhrrevier nicht lange vorhergesehen und für ihre Befriedigung nicht vorgesorgt werden konnte.“

„Es konnte daher nicht auffallen, daß in der ersten Woche seit dem Ausbruch des Ausstandes aus den Kreisen der westdeutschen Industrie vielfache Klagen über Störungen im Zulauf der französisch-belgischen Kohlenbezüge laut wurden. Wenn aus den Kreisen der belgischen Versender die Schuld an diesen Stockungen den preußischen Grenzübergangsstationen beigemessen wurde, so kann dahingestellt bleiben, ob die Erklärung dafür in der Veröffentlichung der belgischen Staatsbahn vom 20. Januar d. J. zu finden ist, wonach die Annahme von Frachtgütern nach Deutschland über Welkenraedt-Herbesthal und Bleyberg-Aachen T. mit der tatsächlich nicht zutreffenden Begründung eingestellt wurde, die preußische Staatsbahn könne die ihr angebrachten Wagen auf diesen Grenzstationen nicht übernehmen, sowie in der Presse, in der auf ihre Herkunft nicht nachprüfbaren Mitteilung in der Presse, die belgische Staatsbahn habe der preußischen Staatseisenbahnverwaltung Lokomotiven zur Aushilfe angeboten. Die Angelegenheit hat durch die Berichtigung in Nr. 79 der Kölnischen Zeitung Aufklärung und durch Verhandlungen zwischen den beiden Verwaltungen ihre Erledigung gefunden. Die Verwaltungen sind fortgesetzt beiderseits bemüht, die Zu- und Abführung der außerordentlichen Massentransporte auf ihren Linien möglichst zu regeln und zu beschleunigen und den Übergabeverkehr auf den Grenzpunkten zu beeilen und zu vereinfachen. In dieser Beziehung ist unter entgegenkommender Mitwirkung der beteiligten Zollverwaltungen die zollamtliche Behandlung, insbesondere der Kohlen- und Leerzüge, auf das äußerst Zulässige vereinfacht worden. Die Prüfung des zu übergebenden Wagenmaterials wird — selbstverständlich unter Wahrung der Interessen der Betriebssicherheit — gemildert und beschleunigt. Das Anbringen der Kohlen- und Leerwagentransporte geschieht beiderseits in Sonderzügen, die möglichst unmittelbar nach der Ankunft am Grenzpunkte übergeben und übernommen werden. Um die Grenzbahnhöfe von den Transporten rascher zu befreien, werden die eintreffenden Züge unrangiert nach Binnenstationen vorgeschoben, auf denen ihre Zerteilung für die verschiedenen Richtungen erfolgt. Die Grenzpunkte sind beiderseits mit Lokomotiven, Zugbeförderungs- und Begleitungspersonal so reichlich ausgestattet, daß auch den wechselnden und nicht vorherzusehenden Anforderungen eines solch außerordentlichen Massenverkehrs entsprochen werden kann. Um endlich der belgischen Staatsbahn auch die Benutzung weniger belasteter Linien je nach dem Bedürfnis ihres Betriebs und damit die Entlastung der übermäßig in Anspruch genommenen Hauptlinien nach den westdeutschen Empfangsgebieten zu ermöglichen, ist unter den beteiligten Verwaltungen inzwischen die Ablenkung eines Teiles der Transporte von den Linien Lüttich-Herbesthal und Bleyberg auf die Linien Visé-Mastricht-Aachen, Hasselt-Mastricht-Aachen sowie über die Grenzübergänge Dalheim und Venlo vereinbart worden. Eine Verständigung mit der beteiligten niederländischen Staatsbahn ist erfolgt. Die Fracht wird über den regelmäßigen Tarifleitungsweg berechnet, d. h. gegenüber der normalen Fracht nicht erhöht.“

„Durch diese Maßnahmen ist für den gegenwärtigen Ausnahmezustand alles geschehen, was zur Bewältigung und Beschleunigung dieses Massenverkehrs geeignet ist. Trotzdem ist es nicht ausgeschlossen, daß zur Behebung von Verstopfungen auf dem belgischen Eisenbahnnetz Ausnahmemaßregeln einschneidender Natur vorübergehend getroffen werden müssen. So hat sich am 29. Januar d. J. die belgische Staatsbahnverwaltung genötigt gesehen, die Annahme von Kohlen- und Kokssendungen für Deutschland über die deutschen, niederländischen und luxemburgischen Grenzpunkte einstweilen einzustellen. Sie hat dem Vernehmen nach auch die Annahme französischer Kohlentransporte über die belgischen Linien vorübergehend sistiert. Diese Maßnahmen sind lediglich dazu bestimmt, das durch die massenhafte Aufgabe angeschwollene Versandmaterial an Kohlen und Koks aufzuarbeiten und zum Ablauf zu bringen, damit Verstopfungen der Linien und Bahnhöfe mit ihren viel schwereren und lästigeren Folgen vermieden werden. Sobald auf diese Weise dem Betriebe wieder Luft geschafft ist, wird die belgische Staatsbahnverwaltung Kohlen- und Kokssendungen wieder annehmen, was jetzt bereits geschehen sein dürfte.“

— **Bayerischer Eisenbahnrat.** Am 31. Januar d. J. fand in München unter dem Vorsitze des Generaldirektors v. Ebermayer die 55. Sitzung des Eisenbahnrates statt. Nach einem dem verstorbenen Regierungsdirektor Dr. Wehrmann von dem Vorsitzenden gewidmeten Nachrufe wurde in die Verhandlung über die Tagesordnung eingetreten. Die dem Eisenbahnrate vorgelegte Zusammenstellung der in der Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1904 eingeführten oder aufgehobenen Ausnahmetarife gab zu besonderen Ausführungen keinen Anlaß. Ebenso wurde die erfolgte Gewährung der Reexpeditionsbefugnis an die genossenschaftlichen Lagerhäuser in Tirschenreuth und Kötzting ohne Erinnerung zur Kenntnis genommen. Ein vom Stadtmagistrat Augsburg eingebrachtes Gesuch, für das im städtischen Schrannengebäude zu Augsburg mit 1. Juli d. J. zu errichtende öffentliche Getreidelagerhaus die gebührenfreie Reexpedition zu gewähren, fand nach längeren Verhandlungen die einstimmige Begutachtung des Eisenbahnrates.

Hierauf gelangte der Entwurf des Sommerfahrplanes 1905 zur Verhandlung. Bei den allgemeinen Erörterungen hierüber wurde von dem Vorsitzenden die Notwendigkeit betont, mit den Zugvermehrungen, wie dies in den letzten Jahren geschehen, auch im Sommerfahrplan 1905 nur langsam vorzugehen, da die allgemeine wirtschaftliche wie die finanzielle Lage der Staatsbahnverwaltung eine raschere Entwicklung nicht gestatte. Es werde deshalb im Personenzugverkehr eine Mehrung um etwa $1\frac{0}{0}$ der täglich gefahrenen Zugkilometer in jeder Fahrordnung vorgesehen und sei für den Sommerfahrplan 1905 sogar eine etwas höhere Leistung an Personenzugkilometern für den Fall des Zustandekommens größerer internationaler Verbindungen in Aussicht genommen. Die hieran anschließenden Auseinandersetzungen behandelten u. a. noch die Ausgestaltung des amtlichen bayerischen Kursbuches und des diesem beigegebenen Verkehrsbuches. Des weiteren wurde der Entwurf des Sommerfahrplanes im einzelnen durchberaten und alsdann endgültig festgesetzt.

— **Die IV. Wagenklasse.** Wir hatten in Nr. 9 S. 135 d. Ztg. einer süddeutschen Stimme Raum gegeben, die sich in der Münch. Allg. Ztg. lebhaft für die Einführung der IV. Wagenklasse in Bayern aussprach. Zu derselben Frage bringt nun die genannte Zeitung eine Äußerung in entgegengesetztem Sinne, die in oft gehörten Ausführungen darauf hinweist, daß die Vorliebe für die IV. Klasse nicht auf deren Einrichtungen, sondern auf ihrem billigen Fahrpreis beruhe. Es heißt dort zum Schluß: „In Summa: das Fahrzeug des ‚gemeinen Mannes‘ — in Bayern fahren sehr hohe Herren gelegentlich, manche sogar grundsätzlich III. Klasse — darf nicht verschlechtert, es muß vielmehr verbessert werden. Und der Fahrpreis muß auf den der IV. Klasse heruntergesetzt werden. Nicht die Einführung einer IV. Klasse, sondern einer vervollkommneten III. Kasse mit dem Preis der IV. wird von dem wirklichen Fortschritt und der tatsächlichen Lage gefordert. Die süddeutschen Verwaltungen aber werden eine wahre Kulturarbeit leisten, wenn es ihnen gelingt, ein Betriebsmittel aus den deutschen Bahnen wieder zum Verschwinden zu bringen, das entweder unsere Technik oder unsere Rechenkunst, jedenfalls aber unser Selbstbewußtsein der ganzen Kulturwelt in so ungünstigem Lichte zeigt.“ — Wir sind in diesem Punkte anderer Ansicht.

— **Württembergisches Gesetz über die Bahneinheiten** Als Drucksache der Kammer der Standesherren ist der Entwurf eines Gesetzes betreffend die Bahneinheiten erschienen. Der Artikel 1 besagt folgendes:

„Eine Eisenbahn, welche dem öffentlichen Verkehre dient und deren Unternehmer verpflichtet ist, für die Dauer der ihm erteilten Genehmigung das Unternehmen zu betreiben, bildet mit den dem Bahnunternehmer gewidmeten Gegenständen eine Einheit (Bahneinheit).“

In der Begründung ist gesagt: Eine Eisenbahn stellt mit ihren Bestandteilen einen von der Summe des Werts der einzelnen Bestandteile verschiedenen Wert dar, der so lange besteht, als die Eisenbahn im Betrieb ist und dieser Betrieb nicht beeinträchtigt oder unmöglich gemacht wird. Dieser durch die Betriebsfähigkeit geschaffene Wert ist in der Regel weit höher, als die Einzelwerte der Bestandteile der Bahn zusammen. Der Bauunternehmer hat daher ein großes Interesse, diesen höheren wirtschaftlichen Wert der Bahn als Ganzes zum Gegenstand des privatrechtlichen Verkehrs, insbesondere zur Unterlage seines Realkredits machen zu können. Anderseits liegt es nicht nur im Interesse der Gläubiger des Bahnunternehmers, sondern zugleich im öffentlichen Verkehrsinteresse, daß die Bahn im betriebsfähigen Zustande erhalten bleibt und daher Verfügungen des Bahneigentümers oder Einzelangriffe von Gläubigern, welche den Betrieb beeinträchtigen, gesetzlich verboten werden. Aus diesem doppelten Gesichtspunkt machte sich schon seit längerer Zeit das Bedürfnis geltend, das wirtschaftliche Ganze einer betriebsfähigen Bahn, die Gesamtheit der einem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögensgegenstände (Sachen und Rechte) auch privatrechtlich zu einer Einheit (Bahneinheit) zusammenzufassen und diese Einheit zum selbständigen Gegenstand des Privatrechtverkehrs, der Veräußerung, Verpfändung und Zwangsvollstreckung auszubilden, auch deren Fortbestand durch privatrechtliche Verfügungsbeschränkungen zu sichern. Diesem Zweck dient der vorliegende Entwurf. Er umfaßt 58 Artikel. Auf Bahnen, deren Unternehmer der Staat, ein anderer Bundesstaat oder das Reich ist, finden die Vorschriften des Entwurfs keine Anwendung.

— **Unfälle bei dem württembergischen Eisenbahnbetrieb.** Nach dem Verwaltungsbericht kamen im Jahre 1903 vor: Ent-

gleisungen auf freier Strecke 1, auf Stationen 9, zusammen 10 (im Vorjahre 11), Zusammenstöße auf freier Strecke keine, auf Stationen 9, zusammen 9 (4); sonstige Betriebsunfälle auf freier Strecke 24, auf Stationen 78, zusammen 102 (114). Außerdem sind zu verzeichnen Achsbrüche an eigenen Lokomotiven und Wagen 4 (3), Radreifenbrüche an Eisenbahnfahrzeugen 11 (26), Schienenbrüche 99 (125).

Bei sämtlichen Betriebsunfällen wurden 3 Reisende und zwar sämtlich infolge eigener Schuld getötet (im Vorjahre 8) und 10 (6) verletzt. Auf je 1 000 000 beförderte Reisende kommen Tötungen 0,08 (0,23), Verletzungen 0,25 (0,25). Bahnbedienstete und Bahnarbeiter wurden im Dienst getötet 11 (14), verletzt 67 (70), Post-, Steuer-, Polizei- und sonstige im Zug befindliche Beamte getötet 1 (2), verletzt 1 (1); fremde Personen 7 (4) getötet, 13 (8) verletzt, im ganzen 22 (28) getötet, 91 (88) verletzt, davon infolge eigener Unvorsichtigkeit getötet 22, verletzt 84. Nicht eingerechnet sind hierbei 7 Fälle von vollendetem und 2 von versuchtem Selbstmord.

Infolge von Unfällen beim Bahnbetrieb sind Entschädigungen auf Grund des Haftpflichtgesetzes an die Verunglückten und deren Hinterbliebenen bezahlt worden: an Bahnbeamte laufende Zahlungen 27 160 ℳ, Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung 600 ℳ, an Bahnarbeiter laufende Zahlungen 3168 ℳ, Kosten des Heilverfahrens usw. 891 ℳ, an sonstige Personen einmalige Abfindungen 13 576 ℳ, laufende Zahlungen 35 051 ℳ, Kosten des Heilverfahrens 4750 ℳ, an Versicherungsanstalten laufende Zahlungen 5444 ℳ.

— **Württembergische Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.** Im Etatsjahre 1903 bestanden nach dem Verwaltungsbericht die Betriebsmittel der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt aus 7 Dampfschiffen (darunter 1 Salonschiff und 4 Halbsalonschiffe), 1 Dampfbarkasse, 4 eisernen Schleppbooten, 2 eisernen Trajektkähnen. Es führten aus die Dampfschiffe 4001 Fahrten mit 170 666 km Weglänge, die Trajektkähne 795 Fahrten mit 27 018 km, die Schleppboote 420 Fahrten mit 8656 km Weglänge. Mittels der Trajektkähne wurden 5803 beladene und 4209 leere Eisenbahnfahrzeuge über den See verbracht (1089 beladene und 668 leere Wagen mehr als im Vorjahre). Mit württembergischen Dampfschiffen wurden von und nach sämtlichen Uferplätzen befördert 300 726 (im Vorjahre 280 201) Personen, mit Dampfschiffen sämtlicher am Verkehr auf dem Bodensee beteiligten Verwaltungen von und nach württembergischen Uferplätzen 338 473 (304 655) Personen. Güter wurden mit württembergischen Fahrzeugen von und nach sämtlichen Uferplätzen befördert 63 985 630 (52 032 070) kg, mit Fahrzeugen sämtlicher Verwaltungen von und nach württembergischen Uferplätzen 98 749 955 (95 220 870) kg. Über das Ergebnis des Rechnungsabschlusses für das Etatsjahr 1903 haben wir in Nr. 2 d. Ztg. bereits berichtet. Der Aufwand für Anschaffung der Schiffe und des sonstigen Eigentums der württembergischen Dampfschiffahrtsverwaltung betrug bis zum letzten März 1903 im ganzen 2 135 896,31 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Regierungsrat Dr. Redlich, bisher in Essen a. Ruhr, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Berlin, der Regierungsassessor Pauly, bisher in Frankfurt a/M., zur Eisenbahndirektion nach Essen a. Ruhr, und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Kellner, bisher in Schweidnitz, nach Schrimm als Vorstand der dort errichteten Eisenbahn-Bauabteilung. — Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Heinrich Pösentrup aus Enniger, Kreis Beckum, Hermann Stange aus Metz (Eisenbahnbaufach); Georg Landsberg aus Stettin, Max Göldner aus Magdeburg und Wilhelm Neumann aus Danzig (Maschinenbaufach). — Aus dem preußischen Staatsbahndienste ausgeschieden ist der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufachs Otto Winkelhaus infolge Ernennung zum Kaiserlichen Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Dem Vorstand der Bauabteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, Direktor v. Fuchs, ist der Titel eines Präsidenten mit dem Rang auf der dritten Stufe der Rangordnung verliehen worden.

Der Geheime Rat Robert Stutz, Vorstand der Rechnungsabteilung der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen, ist gestorben.

Österreich.

— **Der Eisenbahnminister über die jüngsten Eisenbahnunfälle.** Der Eisenbahnminister beantwortete die in Nr. 9 S. 137 d. Ztg. bereits erwähnte Anfrage in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 30. Januar in eingehendster Weise. Er führte aus, daß die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen ihrer Obliegenheit gemäß auch anläßlich der erwähnten beiden Entgleisungen — ohne erst einen Auftrag des Eisenbahnministeriums abzuwarten — mit aller Beschleunigung die hierzu berufenen Organe zur Feststellung der maßgebenden Umstände an Ort und Stelle entsendet habe. Aus den erstatteten Berichten ergab sich zunächst bezüglich des Unfalles bei Hohenau, daß an der betreffenden Stelle der Bahn Schienen von 35,23 kg/m Gewicht liegen, welche aus dem Witkowitzer Eisenwerke stammen und im Jahre 1884 erzeugt wurden. Die gebrochene Schiene habe nicht eine einzelne, sondern zahlreiche Bruchstellen aufgewiesen und sei in fast dreißig Bruchstücke zerfallen, zeige also die charakteristische Form eines Frostbruches. Die Untersuchung habe nicht den geringsten Anhaltspunkt ergeben, welcher auf eine mangelhafte Herstellung oder Unterhaltung des Oberbaues oder der Fahrbetriebsmittel schließen ließe. Bei der letzten Begehung der betreffenden Strecke, welche etwa vier Stunden vor dem Unfalle ordnungsgemäß erfolgt war, sei keinerlei Gleisgebrechen vorgefunden worden. An der Unfallstelle bei Sudomeric liege das bei den Staatsbahnen für die stärkstbefahrene Linie mit dem besten Erfolg verwendete Oberbausystem X. Die Schienen dieses Systems weisen eine Länge von 7,5 m und ein Gewicht von 35,4 kg/m auf, stammen aus Kladno und seien im Jahre 1886 erzeugt. Die Abstände, in welchen die Schwellen eingezogen sind, betragen 50, 80 und 90 cm. Die Befestigung der Schienen an den Schwellen erfolge mittels Unterlagsplatten und je dreier Nägel. Die bei der Entgleisung eingetretene Schienenzerstörung erstreckte sich auf zwei hintereinanderliegende Schienen, von denen die in der Fahrtrichtung des ersten Zuges liegende als Ersatz für eine ausgewechselte, schadhafte Schiene erst am 16. Januar d. J. in die Bahn eingelegt worden war; diese Schiene habe also zur Zeit des Unfalles erst elf Tage an Ort und Stelle gelegen, habe aber aus demselben Material wie die übrigen Schienen bestanden. Die letzte Streckenbegehung durch den Bahnwärter hatte in der Zeit von 11 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags, also etwa vier Stunden vor dem Unfalle, stattgefunden, und hatten seit dieser Begehung bis zum Unfalle vier Züge die betreffende Stelle anstandslos befahren. Die Lufttemperatur habe am Unfalltage um 8 Uhr früh — 2° R., am Vortage aber — 12° und wenige Tage vorher — 24° R. betragen. Ebenso wie bei Hohenau habe die gebrochene Schiene auch bei Sudomeric nicht eine einzelne, sondern zahlreiche gleichmäßige Bruchstellen aufgewiesen und sei auch in diesem Falle keinerlei Mangel und keine Unterlassung in bezug auf die Herstellung oder die Unterhaltung des Oberbaues zu verzeichnen gewesen.

Mit Rücksicht hierauf, ferner auf das in beiden Fällen festgestellte Zusammentreffen der starken Fröste und Temperaturschwankungen mit der für Frostbrüche eigentümlichen Form der Schienenzerstörungen sei mit Sicherheit anzunehmen, daß beide Entgleisungen ausschließlich auf Temperatureinflüsse zurückzuführen seien. Die vernommenen Fachleute stimmen übrigens in dem Urteil überein, daß die gedachten Zerstörungen auch bei Verwendung eines stärkeren Schienenprofils nicht ausgeblieben wären, weil durch die Wirkungen der Kälte die Gesetze, denen die Festigkeit des Schienenmaterials im allgemeinen folge, unabhängig von der Stärke des Materials unberechenbare Änderungen erleiden.

Der Minister ging sodann auf die Einzelheiten der Ausführung und Erhaltung des Eisenbahnoberbaues näher ein. Er teilte hierbei mit, daß die Schienen des Systems X der österreichischen Staatsbahnen die schwersten unter den auf den österreichischen Hauptbahnen normal in Verwendung stehenden Schienen seien und daß dieses System, welches im Laufe der letzten Jahre durch Vermehrung der Schwellen und sonstigen Verbesserungen wesentlich verstärkt wurde, allen und zwar auch jenen erhöhten Anforderungen entspreche, welche die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen in jüngster Zeit vereinbarten Normen stellen.

Die Erzeugung der Schienen unterliege der sorgfältigsten Kontrolle, und werden nur jene Schienen übernommen, welche den vorgeschriebenen strengen Proben entsprochen haben.

Selbstverständlich werde nicht nur der ersten Anlage neuer Gleise und der Erhaltung bestehender Strecken alle denkbare Sorgfalt zugewendet, sondern es werden auch an den vorhandenen Gleisen alle durch den Fortschritt der Eisenbahntechnik gebotenen Verbesserungen und durch die Anforderungen des Verkehrs bedingten Verstärkungen angebracht, wie überhaupt ohne Ansehung der Kosten nichts versäumt werde, was zur Wahrung der Betriebssicherheit erforderlich erscheine.

Bei diesem Anlaß erwähnte der Minister, daß von der österreichischen Eisenbahnverwaltung und in hervorragender Weise auch der Staatsbahnverwaltung Versuche über die Feststellung eines verstärkten Schienenprofils gepflogen werden. Aus dieser Tatsache sei aber keineswegs zu folgern, daß etwa die in Verwendung stehenden Schienenprofile hinsichtlich ihrer Festigkeit und Sicherheit unzureichend wären. Es handle sich hierbei vielmehr zunächst um Untersuchungen in der Richtung, ob die Einführung einer stärkeren Form, abgesehen von den etwaigen Verkehrsanforderungen einer ferneren Zukunft, nicht schon jetzt gewisse Vorteile in bezug auf die Erhaltung bieten würde.

Rücksichtlich der ständigen Überwachung des Bauzustandes der Gleise verwies der Minister darauf, daß sämtliche Hauptbahnen täglich mehrere Male von Streckenwärtern begangen werden, welche die Verpflichtung haben, den Oberbau genau zu besichtigen, wahrgenommene Mängel zu beseitigen oder nötigenfalls den Zugverkehr einzustellen. Um die Aufmerksamkeit und das Interesse der Wärter zu erhöhen, wurde ihnen eine Prämie für jeden entdeckten Schienenbruch zugesichert. Die Vornahme der Streckenrevisionen durch die Wärter stehe unter strenger und wirksamer Kontrolle, welche durch die Bahnmeister und Streckeningenieure ausgeübt werde. Erstere haben die ihnen zugewiesenen Strecken alltäglich, letztere so oft als möglich zu begehen; hierbei sei der Zustand der Strecke, insbesondere der Gleise, und die Durchführung der Erhaltungsarbeiten zu überwachen, zu welchen im Winter namentlich auch die Beseitigung der Frostauftriebe gehöre. In maßgebendster Weise sei schließlich an der Beaufsichtigung des Bauzustandes der Bahnlinie die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen beteiligt, welcher als ausschließliche Aufgabe die Handhabung der Aufsicht und Kontrolle über die Ordnung und Sicherheit des Bahnverkehrs obliege.

Die Erhebungen, welche insbesondere bezüglich der beiden Entgleisungen bei Hohenau und Sudomeric gepflogen worden sind, haben gezeigt, daß allen geltenden Vorschriften für die Beaufsichtigung des Bahnzustandes in vollem Umfange entsprochen worden und daß keinerlei Versäumnis vorgekommen sei. Solange es der Wissenschaft nicht gelungen sein werde, die dunklen Beziehungen zwischen dem Verhalten des Schienenstahls und den Einflüssen niedriger Temperaturen aufzuklären, müssen Vorkommnisse der in Rede stehenden Art auf die Einwirkung höherer Gewalt zurückgeführt werden.

Die Eisenbahnverwaltungen müssen sich ihrerseits bei dem Bewußtsein bescheiden, alles angewendet zu haben, um das Vorkommen derartiger Fälle auf ein Mindestmaß zu beschränken. Daß diese Bestrebungen nicht ohne Erfolg geblieben sind, erhelle aus der Tatsache, daß die Folgen von Schienenbrüchen, welche in früheren Zeiten nahezu allgemein ein unheilvolles Gepräge zeigten, durch die Einrichtung einer besonderen für diese Fälle berechneten schärferen Bahnaufsicht und durch die durchgeführten baulichen Verbesserungen großenteils der Gefahr entkleidet wurden, so daß gegenwärtig in der Hauptsache nur noch die Bekämpfung jener vereinzelten elementaren Erscheinungen erübrige, welche sich nicht als einfacher Schienenbruch, sondern als eine Schienenzersplitterung infolge scharfer Temperaturwechsel darstellen.

Es stehe zu hoffen, daß es den vereinten Bemühungen aller Bahnverwaltungen gelingen werde, auch dieses letztere Gefahrmoment unschädlich zu machen.

— **Das neue Lokalbahngesetz.** Die dritte Abteilung des Industrierats beschäftigte sich in ihrer letzten Sitzung mit dem dem Abgeordnetenhause vorliegenden Regierungsentwurf eines neuen Lokalbahngesetzes und beschloß eine Resolution, daß durch den neuen Gesetzentwurf den gewonnenen Erfahrungen Rechnung getragen zu sein scheine und daher von einer Einzelberatung des Gesetzentwurfes abzusehen sei. Die Staatsbahnverwaltung möge bei Erstellung der Tarife für Lokalbahnen nicht nur das fiskalische Interesse, sondern auch das Interesse der Landwirtschaft und Industrie im Auge behalten. Vom Eisenbahnministerium sei bei Konzessionierung von Lokalbahnen die Verwendung österreichischer Erzeugnisse zur Bedingung zu machen.

— **Der Dank der Bahnmeister der Südbahn.** Eine Abordnung von Bahnmeistern der Südbahn erschien dieser Tage beim Baudirektor dieser Bahn, um diesem den Dank für die beim Verwaltungsrat der Bahn erwirkte Erhöhung der Streckenpauschalien für die Bahnmeister abzustatten. Der Sprecher der Abordnung brachte den Dank der Bahnmeister zum Ausdruck und schloß mit der Versicherung, daß sie nach wie vor bestrebt sein werden, ihrem schweren, verantwortungsvollen Dienst genauestens nachzukommen. Hierauf wurde die Abordnung vom Generaldirektor der Südbahn empfangen, dem sie gleichfalls ihren Dank für die Erhöhung der Streckenpauschalien aussprach.

Ungarn.

— **Änderungen bei den ungarischen Staatsbahnen.** Das Ergebnis der kürzlich durchgeführten Neuwahlen in den ungarischen Reichstag hat das ungarische Ministerium veranlaßt, seine Entlassung zu erbitten. Der sonach bevorstehende Ministerwechsel stellt naturgemäß auch die Durchführung jener Reformen in Frage, welche das abtretende Ministerium hinsichtlich der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen vorbereitet hat.

— **Eisenbahnen, Post und Telegraph.** In einer kürzlich unter diesem Titel im „Pester Lloyd“ erschienenen längeren Abhandlung wird die Notwendigkeit einer innigeren Vereinigung der mit unzähligen Fäden zusammenhängenden Eisenbahnen, Posten und Telegraphen vertreten.

Das mit festem Gehalt angestellte Personal der Staatsbahnen umfaßt nach dem Kostenvoranschlage für das laufende Jahr 37 285 Bedienstete, welche eine Gesamtentlohnung in der Höhe von 54 216 230 Kr. beziehen. Das staatliche Personal der Posten und Telegraphen weist einen Gesamtstand von 10 169 Bediensteten mit 17 806 700 Kr. Bezügen auf. Beide Anstalten zusammen haben sonach eine stattliche Armee von 47 454 Köpfen und bezahlen 72 022 930 Kr. Gehälter. Das sogen. nichtärarische Personal der Post besteht aus rund 13 000 Angestellten, und da die mit Taggeld angestellten Bediensteten der Eisenbahn sich auch auf wenigstens 10 000 Personen belaufen dürften, so weisen beide Verkehrsanstalten einen Gesamtstand von wenigstens 70 000 Bediensteten auf.

Schon aus diesen Zahlen lasse sich, wie in der Abhandlung hervorgehoben wird, der außerordentliche Umfang der Geschäfte der staatlichen Verkehrsanstalten ersehen, welcher es rechtfertigen würde, deren oberste Leitung einem besonderen Ministerium zu übertragen, da es wohl einleuchtend sei, daß ein Ministerium, welches sich nur mit dem Verkehrswesen zu befassen habe, Ersprießlicheres leisten und dessen Entwicklung nachdrücklicher fördern könne, als wenn ganz unzusammengehörige Geschäfte von derselben Oberbehörde versehen werden.

Wenn aber für Post, Telegraph und Eisenbahnen ein eigenes Ministerium vorläufig nicht geschaffen werden könnte, so möge ein Kommunikationsministerium errichtet werden, wie es bis zum 15. Juni 1889 bestanden hat, und unter dessen oberster Leitung die Eisenbahnen, Posten und Telegraphen zu einer einheitlichen Verwaltung verschmolzen werden.

Übrige europäische Länder.

— **Güterverkehrsstockungen in Belgien.** (Siehe auch die betreffende Nachricht auf Seite 149.) Am 31. Januar d. J. kamen die von uns erwähnten Schwierigkeiten im Güterverkehr nach Deutschland in der belgischen Kammer zur Sprache. Der liberale Abgeordnete von Lüttich frug nach den Maßregeln für die Beförderung belgischer Kohlen nach Deutschland. An Stelle des verhinderten Eisenbahnministers erklärte der Ackerbauminister: „Infolge des Ausstandes im Ruhrkohlengebiet sei die Beförderung belgischer Kohle nach Deutschland nach und nach in einem Maße gestiegen, daß, um den gewöhnlichen Personen- und Wagenverkehr zu schützen, Beschränkungen hätten eingeführt werden müssen. So sei am 24. Januar eine Mehrleistung von 2000 Wagen zu bewältigen gewesen, was auf Hin- und Rückfahrt 160 Züge auf belgischen Linien ausmache. Vom 20. bis 22. Januar sei die Beförderung von Frachtgütern von Deutschland über Herbesthal und Bleyberg aufgehoben gewesen. Es sei aber unzutreffend, daß diese Maßnahme auf Veranlassung der deutschen Verwaltung eingestellt worden sei. Am 25. Januar hätte die Maßregel erneuert werden müssen, da die Regelmäßigkeit und Sicherheit des inneren Verkehrs beeinträchtigt zu werden drohte. Es sei auch irrtümlich, anzunehmen, daß englische und belgische Kohle fortgesetzt ohne Störung über die holländische und schweizerische Grenze nach Deutschland abgegangen sei. Am 28. Januar sei die belgische Linie nach Deutschland so überlastet gewesen, daß der regelmäßige Verkehr ernstlich gelitten hätte. Unter diesen Umständen sei auf Grund des Art. 28 und 34 des Transportgesetzes vom 30. Januar morgens ab die Kohlenbeförderung nach Deutschland eingestellt worden. Diese, wie die vorherigen Maßnahmen seien ohne vorangegangene Verständigung mit anderen Bahnverbindungen getroffen worden. Der Minister versichert, daß die belgische Verwaltung in Übereinstimmung mit den fremden Bahnverwaltungen alles aufbiete, um die unbeschränkte Wiederaufnahme zu ermöglichen. In gewöhnlicher Zeit gingen über Bleyberg und Welkenraedt 300 Wagen, gegenwärtig 850. Der Verkehr habe sich also verdreifacht. Über Rosendal sollten täglich fünf Züge mehr zugelassen werden, und von morgen (1. d. M.) ab solle in Haumont Nachtverkehr eingeführt werden.“

Der Minister sprach den Beamten angesichts ihrer tüchtigen Leistungen in der ungewöhnlichen Zeit seine Anerkennung aus und stellte ihnen eine Vergütung in Aussicht.

— **Die rechtliche Stellung der Verwaltung der französischen Staatsbahnen** ist in einer Entscheidung des Staatsrats festgelegt worden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hatte einen Zahlbefehl (arrêté) gegen einen Kohlenhändler erlassen, der dem Staatsschatz 52 000 Fr. schuldete, wegen Nichtausführung einer Kohlenlieferung, die er sich der Staatsbahn zu machen verpflichtet hatte. Der Staatsrat aber erklärte, daß die Verwaltung der Staatsbahnen mit einer juristischen Persönlichkeit bekleidet ist, welche von der des Staats getrennt ist, und

daß jene allein die Fähigkeit besitzt, Entschädigung für eine Beeinträchtigung zu fordern, die ihr von einem ihrer Vertragschließenden angetan ist. Der Minister könne weder sich an die Stelle der Staatsbahnverwaltung setzen, um die von dem Lieferanten etwa schuldige Entschädigung zu verfolgen, noch von seiner Vollmacht als Vertreter des Staats Gebrauch machen, um den Lieferanten als Schuldner des Staats zu erklären. Der Erlaß des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde demnach als nichtig erklärt.

— **Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1904.** Die Betriebseinnahmen der schweizerischen Bundesbahnen im ganzen Jahre 1904 betragen rund 114 000 000 Fr. oder 2 729 361 Fr. mehr als im Vorjahre, die gesamten Betriebsausgaben $70^2/_3$ Millionen Franken oder 3 375 280 Fr. mehr als im Vorjahre; der reine Überschuß beträgt 43 246 753 Fr. oder 945 923 Fr. weniger als im Vorjahre. Der Personenverkehr hat gegen den Budgetvoranschlag 1 855 185 Fr. mehr, der Güterverkehr 1 520 445 Fr. weniger erbracht. Die verschiedenen Einnahmen sind um rund 200 000 Fr. höher, so daß sich schließlich 585 000 Fr. mehr gegen den Budgetvoranschlag ergeben.

— **Schweizerische Nebenbahnen.** Der schweizerische Bundesrat hat in Ausführung des Gesetzes über den Bau und Betrieb der Nebenbahnen — die bekanntlich in die Verstaatlichung durch den Bund nicht eingeschlossen sind — ein Verzeichnis der Bahnen aufgestellt, die im Sinne des Bundesgesetzes von 1899 anzusehen sind. Es sind das außer sämtlichen Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Seilbahnen, Straßenbahnen und Trambahnen auch eine Reihe von Vollspurbahnen, die bei Erlaß des Bundesratsbeschlusses von 1900 noch nicht im Betrieb waren.

— **Schweizerische Abonnementsfahrkarten.** Zur Erleichterung des Bezuges von solchen für den inneren Verkehr der Bundesbahnen ist seit 1. d. M. einer Anzahl Stationen die direkte Ausfertigung übertragen. Diese Ausgabestationen sind: Genf, Lausanne, Sitten, Neuenburg, Biel, Delsberg, Freiburg, Bern, Neu-Solothurn, Olten, Basel, Luzern, Aarau, Baden, Zürich, Winterthur, Schaffhausen, Romanshorn, Wil, St. Gallen, Glarus und Chur.

— **Staatsbetrieb auf den italienischen Bahnen.** Die Einbringung von Vorlagen über die Einführung des Staatsbetriebes auf den Netzen der Mittelmeerbahnen, der Adriatischen und der Sizilischen Bahnen ist vom Minister Tedesco am 1. d. M. in der Deputiertenkammer angekündigt worden. Die Annahme muß durch die beiden Häuser des Parlaments vor dem 30. Juni d. J. erfolgen, da mit diesem Zeitpunkte die Verträge mit den Eisenbahngesellschaften ablaufen.

Fremde Weltteile.

— **Der Präsident der Vereinigten Staaten über Eisenbahnfragen.** Wir entnehmen „Railr. Gaz." Auszüge aus der Jahresbotschaft des Präsidenten Theodor Roosevelt an den Kongreß, die seine Ansichten über brennende Eisenbahnfragen enthalten. Der Präsident erblickt in der immer umfangreicher werdenden Unfallstatistik der Eisenbahnen eine Sache von größtem öffentlichen Interesse, die dringend nach Betätigung seitens des Kongresses verlange. Die amerikanischen Bahnen ständen in bezug auf Fahrgeschwindigkeit und Ausstattung mindestens auf gleicher Höhe mit denen anderer Völker, und es sei kein Grund vorhanden, um nicht auch die Betriebssicherheit so vollkommen zu machen, wie es nur menschlicher Geist irgend ersinnen könne. Trotzdem die Hauptbahnen zum Schutz der Reisenden und Eisenbahnbediensteten mit Einführung der bewährtesten Sicherheitsvorrichtungen (safeguards) vorangegangen wären, sei doch die Liste der zweifellos zu vermeidenden Unfälle eine ungebührlich große. Der Präsident befürwortet deshalb aufs wärmste die Verabschiedung eines Gesetzes über die Einführung eines Blocksystems, die dem Kongreß vorgeschlagen worden sei, und legt dieser Körperschaft im Interesse der öffentlichen Sicherheit die dringende Notwendigkeit einer Gesetzgebung nahe, die die Arbeitszeit der Eisenbahnbediensteten im Zugbetriebe derjenigen Eisenbahnen, die sich im zwischenstaatlichen Verkehr bewegen, begrenzt; er fordert weiter den Kongreß auf, dafür zu sorgen, daß nur im Betrieb geübte und erfahrene Personen in verantwortlichen Stellungen des Betriebes verwendet werden dürfen. Unfälle, die durch menschliche Schwäche hervorgerufen seien, werden sich nie vermeiden lassen, doch sollten Bedienstete, die durch falsche Befehle oder durch Nichtbeachtung gegebener Verordnungen Unglücksfälle veranlaßt haben, aufs empfindlichste gestraft werden. Das Gesetz von 1901, durch welches die zwischenstaatlichen Bahnen zur Ausgabe monatlicher Unfallberichte verpflichtet werden, sollte nach Ansicht des Präsidenten so umgeändert werden, daß die Regierung ermächtigt wird, durch eigene Beamte eine persönliche Untersuchung aller Unfälle ausführen zu lassen, die Menschenleben betreffen und der Untersuchung zu bedürfen scheinen; die Ergebnisse dieser Untersuchung müßten dann veröffentlicht werden. Das Sicherheitsgesetz („Safety Appliance Law") hat sich für die Bediensteten als segensreich erwiesen. Aber die Machtbefugnisse der für die Untersuchungen zuständigen Inspektoren sollten bedeutend verstärkt werden. Diese Einrichtung habe die Probe bestanden und sich als nützlich erwiesen und könne wohl die großmütige Anerkennung durch den Kongreß erhalten.

In betreff der Gütertarife solle danach gestrebt werden, die Verkehrswege allen Beteiligten zu gleichen Tarifen offen zu halten; dazu sei es aber nötig, alle Refaktien vollständig zu verbieten. Ob der Verfrachter oder die Eisenbahn die Schuld trage, sei gleichgültig, der Refaktie und den Vergünstigungen aller Art müsse ein Ende gemacht werden, der Mißbrauch der Privatwagen, der Privatanschlüsse und der Zweiggleissysteme müsse aufhören; ein Gesetz, welches es für ungesetzlich erkläre, wenn irgend eine Person oder Körperschaft eine Refaktie anbiete, gewähre oder annehme, müsse unbedingt durchgesetzt werden. Jetzt besäße die Interstate Commerce Commission nur die Macht, irgend einen einzelnen Tarif für unzulässig (unreasonable) zu erklären, während sie die Befugnis erhalten müsse, zwar nicht die Eisenbahntarife aufzustellen — das wäre gegenwärtig weder wünschenswert noch durchführbar —, wohl aber bei allgemeiner Verurteilung eines gegebenen Tarifes unter Vorbehalt juristischer Nachprüfung zu entscheiden, welcher neue geeignetere Tarif an dessen Stelle zu treten habe. Dieser Entscheidung sei dann sofort Folge zu leisten, bis das Prüfungsamt (court of review) seine Entscheidung getroffen habe. Die Regierung muß nach Ansicht des Präsidenten in immer stärkerem Grade die Angelegenheiten der Eisenbahnen, die sich im zwischenstaatlichen Verkehr bewegen, überwachen und regeln. Die wichtigste gesetzgeberische Tat in bezug auf die Überwachung der Gesellschaften sei die, dem zwischenstaatlichen Verkehrsamt (Interstate Commerce Commission) die Macht zu geben, Tarife und Dienstbefehle zu verbessern, so daß der verbesserte Tarif sofort in Kraft tritt und so lange in Kraft bleibt, bis das Prüfungsamt ihn verwerfe.

In betreff der Haftpflicht der Arbeitgeber wünscht der Präsident dringend, daß das bestehende Gesetz verbessert und verstärkt werde. Wo immer die Regierung die Macht besitzt, sollte ein strenges Haftpflichtgesetz für Arbeitgeber bestehen, welches auch für die Regierung verbindlich wäre, wenn sie selbst Arbeitgeber sei. Der Präsident empfiehlt dem Kongreß, eine Kommission für das umfassende Studium der Haftpflichtfragen für Arbeitgeber zu ernennen mit der Aussicht, daß die Wohltaten eines umfassenden Gesetzes auf alle Beschäftigungen innerhalb der Grenzen der Bundesmacht ausgedehnt werden.

Ähnlich, wie in dieser Botschaft, hat sich Präsident Roosevelt nach einem Telegramm aus Philadelphia dort bei einem Festessen am 31. Januar d. J. ausgesprochen. Er betonte, daß eine größere bundesstaatliche Beaufsichtigung des Handelsverkehrs, insbesondere der Eisenbahnen, stattfinden müsse; kein freies Volk würde auf die Dauer dulden, daß eine gewaltige Machtstellung, geschaffen durch eine gewaltige Kapitalansammlung, in einer gesellschaftlichen Form vereinigt sei, die nicht irgendwie der Aufsicht durch die Regierung unterliege. Er hob die Notwendigkeit hervor, die Befugnisse der bundesstaatlichen Regierung zu erweitern, um die großen Verkehrswege des Handels unter angemessenen billigen Bedingungen für alle gleich offen zu halten, wobei er sich anderseits gegen ein übereiltes, feindseliges Vorgehen aussprach. Die Machtvollkommenheit über die Tarife, besonders über die Refaktien, müsse in einer gemäßigten, fest bestimmten Form einem Gerichtshofe zugeteilt werden, um die Eisenbahnen und die Schiffahrt gleichmäßig zu schützen, indem man die großen und kleinen Schiffer mit gleichem Maß messe.

— **Rückgang von Industrie und Verkehr in Amerika.** Es kann jetzt als unzweifelhaft gelten, daß im Jahre 1904 ein Rückgang in der Industrie und demzufolge auch im gesamten Verkehr in den Vereinigten Staaten eingesetzt hat. Dieser Rückgang wird noch immer verschiedenartig beurteilt; während die einen meinen, er sei nur vorübergehender Natur gewesen, und habe bereits sein Ende erreicht, glauben andere, er sei nur der Anfang des großen Rückschlages, den die übermäßige Spekulation in den Jahren 1901, 1902 und 1903 naturnotwendig nach sich ziehe, und der sich erst 1905 in voller Kraft geltend machen werde. Sicher ist, daß die geradezu sprunghafte Fortentwicklung im Eisenbahnwesen in Nordamerika im Jahre 1904 nicht nur stillgehalten hat, sondern gewaltig zurückgegangen ist; hierfür liefern verschiedene statistische Zusammenstellungen vollen Beweis. Die „Railroad Gazette" gibt eine Übersicht des Wagenbaues in den Vereinigten Staaten während der letzten Jahre und zeigt, wie gering die Fortentwicklung, ja vielmehr wie groß der Rückschritt im Jahre 1904 gegenüber den voran-

gegangenen letzten Jahren war. Im Jahre 1904 wurden 62 950 Wagen erbaut, darunter 2144 Personen- und 60 806 Lastwagen. Wagen für elektrische Straßen- und Hochbahnen sind darin nicht miteinbegriffen, auch nicht solche, die von der Eisenbahn in ihren Werkstätten hergestellt wurden; doch dürften es nur sehr wenige sein, denn die Bahnen gebrauchen ihre Werkstätten meist nur zur Herstellung von Reparaturen, nicht aber zur Erzeugung neuer Fahrzeuge. Von allen diesen Wagen gingen 1955 ins Ausland und blieben 60 995 im Inland. Überblickt man die Leistung der vorangegangenen fünf Jahre, so findet man, daß sie zwei- bis dreimal die des Jahres 1904 übertrifft, denn es wurden erzeugt:

im Jahre	Güterwagen	Personenwagen	zusammen
1899	119 886	1305	121 191
1900	115 331	1635	116 966
1901	130 950	2055	133 005
1902	162 599	1948	164 547
1903	153 195	2007	155 202
1904	60 806	2144	62 950

Auch der Lokomotivbau hat gewaltige Rückschritte gemacht. Die gekürzten Einnahmen veranlaßten viele Bahnen, selbst schon geplante Lokomotivbestellungen zu unterlassen, und die New Jersey Centralbahn hat keine einzige Neubestellung gemacht, dafür aber 600 Lokomotiven in Reparatur gegeben.

Die besagte Zeitschrift verfolgt den Lokomotivenbau bis 1892 zurück. Es wurden erbaut in den Vereinigten Staaten:

1892:	2012	Lokomotiven	1899:	3473	Lokomotiven
1893:	1011	„	1900:	3153	„
1894:	675	„	1901:	3384	„
1895:	1101	„	1902:	4070	„
1896:	1175	„	1903:	5152	„
1897:	1251	„	1904:	3441	„
1898:	1875	„			

Noch deutlicher kommt die stillstehende oder gar rückschreitende Richtung in einer Zusammenstellung zum Ausdruck, die das „Railway Age“ in bezug auf die neu ausgebauten Bahnstrecken veröffentlicht. Die Missouri Pacific-Eisenbahn war die einzige, welche die verhältnismäßig noch bedeutende Bahnstrecke von 361 engl. Meilen im Jahre 1904 fertigstellte und dem Gebrauch übergab. Sonst wurden nur ganz kleine Zweiggleise und kurze Verbindungsstrecken erbaut. Der Ausbau neuer Eisenbahngleise stellt sich innerhalb der letzten Jahre folgendermaßen dar:

1895:	1803	engl. Meilen	1900:	4437	engl. Meilen
1896:	1848	„	1901:	5222	„
1897:	1880	„	1902:	5684	„
1898:	3083	„	1903:	5786	„
1899:	4588	„	1904:	4168	„

Infolge der Minderbeschäftigung durch das Inland sahen sich die Lokomotiv- und Wagenfabriken genötigt, im Auslande mit in Wettbewerb zu treten, und „Railway Age“ teilt mit, daß die American Car & Foundry Company nach heißem Kampfe mit englischen Gesellschaften die Lieferung der Wagen für die Backer Street & Waterloo Underground Railroad erworben habe. Allerdings wird die Ausführung nur zum Teil der amerikanischen Industrie zugute kommen, denn die Gesellschaft hat einen Bauplatz in Trafford Park (Manchester) erstanden und errichtet vorläufig Werkstätten zum Zusammenstellen der Wagen. Die Eisen- und Metallbestandteile werden aber in fertigem Zustande aus Amerika zugeführt. Ob aus diesen einstweiligen Werkstätten mit der Zeit ständige werden, hängt davon ab, ob es der amerikanischen Gesellschaft gelingt, noch weitere Lieferungen zu erlangen.

— **Schneller Vortrieb des Hudson Rivertunnels der New York- & New Jersey-Eisenbahn.** Einen Untermeertunnel im Flußschlamm mit der Geschwindigkeit von 14,6 m in 24 Stunden vorzutreiben, ist gewiß eine bemerkenswerte Ingenieurleistung und ganz ohne Vorgang, soweit bekannt. Wenn hinzugefügt wird, daß dabei nicht eine Wagenladung von Abraum durch den Tunnel zurückgeschafft wurde, so liegt gerade in dem Fehlen der Behinderungen durch die Ausschachtungszüge die Erklärung für das schnelle Vordringen.

Der hier besprochene Tunnel ist derjenige, welchen die New York & New Jersey-Bahn unter dem Hudson River hindurchtreiben läßt. Das ist die alte Hudson Rivertunnel-Unternehmung, welche bereits Ende der siebziger und Anfang der achtziger Jahre begonnen wurde, dann aber liegen blieb. In den Jahren 1889 und 1890 versuchte eine englische Gesellschaft, das Werk zu vollenden, gelangte aber nur bis zur Fertigstellung eines eingleisigen Tunnelrohres nahezu unter der ganzen Breite des Flusses. Die neue Gesellschaft, welche die Unternehmung 1903 fortsetzte, hat die unter dem Fluß belegene Strecke dieses Tunnelrohres (des nördlichen) vollendet, und die Arbeit, auf welche oben Bezug genommen wurde, ist diejenige, welche jetzt für das südliche Tunnelrohr geleistet wird. Die alte Gesellschaft hatte das südliche Tunnelrohr nur eben begonnen, aber die jetzige Gesellschaft hat von März bis November 1904 dieses Rohr von dem New Jersey-Ufer schon um 760 m vorgetrieben. Von dieser Länge können die ersten 485 m als fertig bezeichnet werden. Dann folgt die Luftschleuse und darauf die zur Berichtszeit 275 m lange Arbeitsstrecke bis zum „Schilde“. Wie „Engineering News“ mitteilen, wird dieses in dem weichen Schlick des Flußbettes, welchen es zur Seite drängt, mit geschlossenen Klappen vorgetrieben. Hierzu sind (bei einem Schilddurchmesser von 5,18 m) 16 hydraulische Pressen von je 0,203 m Durchmesser erforderlich. Diese sind auf einen Druck von 350 Atm. berechnet, arbeiten in der Regel aber nur mit 250 Atm. Dem vorrückenden Schilde folgt unmittelbar das Einsetzen der gußeisernen Tunnelringe, deren jeder 0,61 m lang ist und aus 9 Segmenten besteht. Die Zeit zum einmaligen Vorschieben des Schildes betrug 96 Sekunden, die Zeit zum Einsetzen eines Tunnelringes 35 Minuten; so ist die oben angegebene tägliche Durchschnittsleistung von 14,6 m für den Tunnelvortrieb wohl erklärlich. Die Tiefe des Schlickes über dem Scheitel des Tunnels war im November 1904 ungefähr 7,5 m, dessen Festigkeit ist ungefähr die von plastischem Glaserkitt.

Noch schwieriger als diese Tunnelung unter Wasser ist diejenige für die Zufahrtrampen auf der Newyorker Seite. Die Zufahrt für das nördliche Tunnelrohr wird jetzt vorgetrieben. Das Schild durchschneidet dort losen Sand in einer Tiefe von 9—12 m unter der Straßenoberfläche. Die Straße ist eng und besetzt mit Speichern und anderen Gebäuden, die alle auf dem Sand weit über dem Tunnel gegründet sind. An einer Stelle unterfährt der Tunnel sogar die Ecke eines großen Ziegelgebäudes. Doch ist nicht die geringste Senkung der berührten Häuser vorgekommen. Erhöht werden die Schwierigkeiten noch durch eine Kurve mit 45,7 m Halbmesser, durch welche der Tunnel in seine Endstation einschwenkt.

Der Fortschritt in diesem Sande ist viel langsamer als im weichen Schlick. Denn der Sand muß ausgeschachtet und durch die Türen im Schilde rückwärts geschafft werden. Dabei muß der Sand stets mit Bohlen abgesteift werden, und zwar werden die Bohlen abwechselnd mit kurzen Steifen gegen das Schild abgestützt, und, wenn das Schild vorgeschoben werden soll, durch lange Steifen, die durch die Türöffnungen im Schilde gehen und sich gegen die gußeisernen Tunnelringe stützen.

Große Sorgfalt wird verwendet auf das Ausfüllen etwaiger Hohlräume zwischen den gußeisernen Tunnelringen und dem Sandboden. Hier wird dünnflüssiger Zementmörtel durch kleine Löcher in dem gußeisernen Tunnelrohr unter einem Druck von 10,5 Atm. eingepreßt.

Der Erfolg dieses Tunnelbaues unter Anwendung des Schildes wird im allgemeinen drei Faktoren zugeschrieben: 1. äußerster Sorgfalt im Messen und Verzeichnen der Lage jedes Ringes des Tunnelrohres, so daß die geringste Verdrehung bemerkt wurde, 2. der peinlichen Ausfüllung jedes Hohlraumes hinter dem Tunnelrohr mit dünnem Zementmörtel und 3. der Absteifung des Sandes vor dem Schilde in solcher Weise, daß jede Loslösung von Sandmassen vermieden wurde, sei es während der Ruhe oder der Bewegung des Schildes. H—e.

— **Verkehrsmittel und Verkehrswege in Argentinien.** Hierüber entnimmt die B. B.-Ztg. einem Bericht des deutschen Generalkonsuls in Buenos-Aires folgende Mitteilungen: Die Regierung des Präsidenten Roca hatte ihre besondere Aufmerksamkeit der Ausgestaltung der Mittel und Wege des Verkehrs in Argentinien zugewandt. Für den Austausch und die Beförderung der Waren und Landeserzeugnisse innerhalb Argentiniens war durch den Ausbau eines nunmehr bereits sich auf rund 20 000 km belaufenden Eisenbahnnetzes Sorge getragen worden; der Verkehr mit dem Ausland sollte durch größere Hafenbauten gefördert werden. Von diesen ist allerdings nur der Kriegshafen in Puerto Belgrano bei Bahia Blanca annähernd vollendet worden; ob er, wie es vielfach gewünscht wird, auch dem Handelsverkehr zugängig gemacht wird, ist noch eine offene Frage. In Rosario ist ein Hafen im Bau begriffen, von dessen Fertigstellung man sich für den Ausfuhrhandel der Provinz Santa Fé einen großen Aufschwung verspricht. Auch für den Bau eines Hafens in dem am Rio Uruguay gelegenen Städtchen Concordia ist eine bereits in der Ausübung begriffene Konzession erteilt worden. Alle diese Bauten verfolgen einen doppelten Zweck: einmal soll die Entlastung des für die Bedürfnisse des Außenhandels nicht mehr zureichenden Hafens von Buenos-Aires vorbereitet werden — ein Ziel, dem auch die Vereinigung mit dem Hafen von La Plata zustrebt —, sodann soll der Tarifpolitik der privaten, den Binnenhandel monopolisierenden Eisenbahngesellschaften ein Gegengewicht geschaffen werden. Die letzte Tat der vergangenen Regierung auf diesem Gebiet war die Inangriffnahme des Hafens von Santa Fé im Rio Paraná, dessen Bau bereits durch Gesetz vom 5. November 1903 be-

schlossen worden war. Die Provinz Santa Fé soll danach mit Beihilfe der Nationalregierung einen für den Überseeverkehr geeigneten Hafen bauen, der nach Ablauf von 40 Jahren in das Eigentum der Nation übergeht. Die Provinz hat diesen Bau der altbewährten, durch die Hafenbauten in La Plata und Puerto Belgrano bekannten holländischen Firma Dirks & Dates übertragen. Diese hat die Arbeiten bereits begonnen; das hierzu erforderliche Kapital ist ihr zum Teil von der Deutschen Überseeischen Bank in Buenos-Aires und dem Bankhaus Ernesto Tornquist & Co. zur Verfügung gestellt worden. Erwähnt sei noch, daß nach Ziffer 3 des Artikels 1 des obengedachten Gesetzes vom 5. November 1903 „die zum Bau und Betrieb bestimmten Materialien, welche das Land nicht in genügender Menge und Beschaffenheit hervorbringt, zollfrei eingeführt werden".

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

In der Nacht vom 30./31. Januar verschied plötzlich, infolge eines Schlaganfalls, das Mitglied der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen

Herr Regierungsrat **Franz Kriesche**

im Alter von 48 Jahren. Der Verstorbene ist im Juni 1886 als Regierungsbaumeister in den Dienst der Reichseisenbahnverwaltung getreten und hat dieser seitdem in verschiedenen Stellungen, zuletzt als Mitglied der Generaldirektion, in aufopfernder Hingebung, unterstützt durch reiche Kenntnisse und Erfahrungen, treue Dienste geleistet.

Seinen Mitarbeitern ein bewährter Freund, seinen Untergebenen ein stets wohlwollender Vorgesetzter, ein Mann von edelster Gesinnungsart, hat er sich die Liebe und Hochschätzung der weitesten Kreise erworben.

Sein Andenken wird uns stets teuer bleiben.

Straßburg, den 31. Januar 1905. (277)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

2. Änderung von Stationsnamen.

Neue Benennung der Station Brandenburg.

Die an der Strecke Potsdam-Magdeburg belegene Station Brandenburg führt fortan die Bezeichnung „Brandenburg (Staatsbahnhof)".

Magdeburg, den 31. Januar 1905. (278)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf der bisher für die Ver- und Entladung von Fahrzeugen geschlossenen Station Ruß-Hersbach werden künftig kleinere Fahrzeuge, welche von den Langseiten der Wagen ver- und entladen werden können, zur Abfertigung zugelassen.

Straßburg, den 26. Januar 1905. (279)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Güterverkehr.

Um die durch den Ausstand der Bergarbeiter im Ruhrgebiet entstandene Kohlennot zu lindern und zu verhüten, daß zahlreiche Arbeiter anderer Industrien beschäftigungslos werden, wird mit Gültigkeit vom 1. bis einschließlich 28. Februar 1905 für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Wagenladungen von mindestens 10 t im Versande von den deutschen Nordseehafenstationen und der Station Kiel nach Stationen im Geltungsbereiche der Staatsbahngütertarife links der Elbe auf Entfernungen über 120 km die Fracht des Spezialtarifs III um 25 % ermäßigt.

Der ermäßigte Frachtsatz für 121 km wird auf die vorgelegenen Stationen übertragen, soweit die vollen Frachtsätze des Spezialtarifs III höher sind.

Essen, den 31. Januar 1905 (280)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrikaverkehr über Hamburg.

Am 10. Februar wird die Station Rothenburg o/T. der bayerischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 31. Januar 1905. (281)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-belgischer und bayerisch-belgischer Güterverkehr.

Die für die Weltausstellung in Lüttich 1905 bestimmten Ausstellungsgüter müssen an den Bahnhof Liège (Exposition), und zwar an die Adresse des Ausstellungskommissars für das betreffende Herkunftsland gerichtet werden und daselbst frei von allen Fracht- usw. Kosten anlangen.

Für die Ausstellungsgüter wird auf dem Hinwege ein für die Beförderung von und nach dem Ausstellungsgelände geltender Frachtzuschlag von einem Franken für die Tonne, mindestens 50 Centimes für die Sendung, erhoben, wobei angefangene Mengen von 100 kg für voll gerechnet werden.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 25. Januar 1905. (282)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Binnengütertarif für die vollspurigen Linien der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, Heft 2 (Entfernungszeiger), erhält die Vorbemerkung unter I, 2 folgenden Zusatz: Sendungen nach Chemnitz ohne Bahnhofsvorschrift werden nach Chemnitz Hauptbahnhof abgefertigt.

Dresden, am 30. Januar 1905. (283)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die für die Beförderung von Zigarren in Wagenladungen von 5000 kg ab Brissago (Schweiz) nach überseeischen Ländern für die Strecke Magadino-Basel Bad. Bhf. transit auf 19. April 1889 im Rückvergütungswege eingeführte Ausnahmetaxe von 324,6 Cts. für 100 kg tritt mit dem 31. März 1905 außer Kraft.

Karlsruhe, den 30. Januar 1905. (284)
Gr. Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Vom 1. Februar d. J. an werden die Reichsbahnstationen Hördt und Merzweiler in den Ausnahmetarif Nr. 1 b für Stammholz aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 31. Januar 1905. (285)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr. Oberschlesischer und niederschlesischer Steinkohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar d. J. werden in den obenbezeichneten Gütertarifen die Frachtsätze der Station Gostkowo der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn für sämtliche Wagenladungsgüter von 5 und 10 t im Übergangsverkehr von und nach der Gostyner Kreisbahn um 2 ₰ für 100 kg gekürzt.

Breslau, den 30. Januar 1905. (286)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der sächsischen Staatsbahnen.

Mit dem 10. Februar d. J. wird die Verkehrsstelle Chemnitz-Hilbersdorf der sächsischen Staatsbahnen in den vorgenannten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Breslau, den 30. Januar 1905. (287)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 15. Februar 1905 ist auf Seite 51 des Nachtrages I im Eil-

gut-Spezialtarif für lebende Fische und kleine Seetiere aller Art der Frachtsatz von 15,50 Franken für 100 kg, gültig für Sendungen von Triest nach Hamburg H., nachzutragen.

München, den 27. Januar 1905. (288)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil VI (Ausnahmetarif für die Beförderung von Obst) vom 1. Juni 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 gelangt der Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält: Änderung des Vorwortes, Ergänzung der Tariftabellen und Stationsnamen-Änderungen.

München, den 27. Januar 1905. (289)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar d. J. werden die bayerischen Stationen Burgweinting und Wutzlhofen in den Ausnahmetarif 10 a für Mais (Tarifnachtrag IV) als Empfangsstationen einbezogen.

Näheres bei den Dienststellen.

München, den 28. Januar 1905. (290)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. März d. J. werden die Stationen Dorfgütingen und Feuchtwangen in den Tarif vom 1. März 1904 einbezogen.

Die bisherigen Tarifentfernungen des bayerischen Vizinal- und Lokalbahn-Schnittarifs vom 1. Oktober 1903, die um 1 km niedriger sind als die neuen, bleiben bis dahin in Kraft. — Mit dem gleichen Zeitpunkte werden die Tarifentfernungen für Nürnberg Nordbahnhof und Nürnberg Nordostbahnhof um 1 km erhöht.

Cöln, den 23. Januar 1905. (291)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife I/IV, II/IV und III/IV, rhein.-westf.-südwestdeutscher Verband, rheinisch-westfälisch-bayerischer Verkehr.

Die seither der Güterabfertigungsstelle Coblenz (Moselb.) unterstellte Eilgutabfertigungsstelle Coblenz wird als selbstständige Dienststelle eingerichtet und mit der Bezeichnung „Coblenz Hauptbahnhof" und den Frachtsätzen von Coblenz (Moselb.) mit sofortiger Gültigkeit in die Gütertarife einbezogen. Sie dient dem Eilgutverkehr (Stückgut und Ladungen), die Güterabfertigung Coblenz (Moselb.) dagegen der Abfertigung von Frachtgut in Wagenladungen.

Cöln, den 25. Januar 1905. (292)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die neueröffneten Stationen Augny, Coin-Cuvry, Krüt, Louvigny (Lothr.), Marly Lothr.), Odern, Pommérieux-Verny, Secourt-Solgne und Vigny der Reichseisenbahnen für den Verkehr mit Heidingsfild, Wertheim und Würzburg in den Tarif einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

München, den 25. Januar 1905. (293)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts
(nach Hafenplätzen der Levante).
Einbeziehung des Hafens Haidar-Pacha (Haidar-Pascha) in die Tarife.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur einschlägigen Ergänzung der bezüglichen Tarife durch Nachträge, wird der Hafen Haidar-Pacha (Haidar-Pascha) in die Tarife für den direkten österreichischen und ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) einbezogen und gelangen für nach dem genannten Hafenplatze zur Aufgabe kommende Sendungen die für Hafenplätze der Tarifgruppe B—I vorgesehenen direkten Frachtsätze mit einem Zuschlage (Anstoße) von 25 (zwanzigfünf) Centimes für 100 kg zur Berechnung.

Die Versicherung der nach Haidar-Pacha (Haidar-Pascha) abgefertigten Transporte erfolgt hinsichtlich der Seebeförderung nach Maßgabe der Pos. III der auf Seite 52/53 des bezüglichen Tarifes, Teil I vorgesehenen Versicherungs-Prämientabelle.

Wien, am 1. Februar 1905. (294)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.
(Tarif Teil II, Heft 1.)
(Einführung eines Nachtrages VI.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905, soweit ein anderer Zeitpunkt nicht besonders angegeben ist, gelangt zu dem vom 1. November 1901 gültigen Tarif Teil II, Heft 1, für den obengenannten Verkehr ein Nachtrag VI zur Einführung.

Derselbe enthält:
1. Änderung des Vorwortes.
2. Ergänzung der Besonderen Bestimmungen.
3. Neue, teilweise erhöhte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 B (Eier). — Die bezüglichen Erhöhungen der Frachtsätze gelten ab 18. März 1905.
4. Teilweise ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 B (Maschinen und Maschinenteile).
5. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den beteiligten Eisenbahnverwaltungen zu dem auf dem Titelblatte angesetzten Preise zu beziehen.

Wien, am 31. Januar 1905. T. A. B. Zahl 2913 ex 1905. (295)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn. Gostyner Kreisbahn.

Im Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn und Stationen der Gostyner Kreisbahn treten mit dem 20. März 1905 geringe Erhöhungen der Militärfahrpreise und der Gepäckfrachten zwischen einzelnen Stationen ein. Auskunft erteilen die Dienststellen.

Kinderfahrkarten werden nach den Bestimmungen des Tarifs der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn ausgegeben.

Rawitsch, den 4. Februar 1905. (296)
Direktion der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn,
gleichzeitig im Namen der Gostyner Kreisbahn.

6. Effektenverkehr.

Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Durch Beschluß der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Dividende für das Jahr 1904 auf 5 %, das ist 8 ℳ 60 ₰ für jede Aktie, festgesetzt.

Dieselbe kann vom Mittwoch, den 8. Februar 1905 ab bei dem Bankhause der Herren Carl Conrad Cnopf & Sohn hier vormittags von 9—12 Uhr und nachmittags von 2—4 Uhr gegen Abgabe der Anweisung (Coupon) pro 1904 erhoben werden.

Nürnberg, den 2. Februar 1905. (297)
Das Direktorium.
Ley.

7. Verdingungen.

Lieferung von Betriebsmaterialien.

Die Lieferung von **Piassavabesen, Reiserbesen, Bindfaden, Lampendochten, Hanf, Holzkohlen, Lampenzylindern, Zugleinen, Plomben, Putzcreme, Schreibkreide** und **Streichhölzern** für das Etatsjahr 1905 soll vergeben werden. Termin hierzu ist auf den 11. Februar 1905, vormittags 11 Uhr, im Direktionsgebäude hier, Zimmer 72, anberaumt. Die Angebote sind postfrei, versiegelt mit der Aufschrift: „Angebot auf Betriebsmaterialien" bis zum angegebenen Termin an das Zentralbureau der Eisenbahndirektion in Mainz, Zimmer 51, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen können daselbst eingesehen, bezw. gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) daher bezogen werden. Die Materialien, für welche Bedingungen gewünscht werden, sind bei der Anforderung der Angebotsbogen zu bezeichnen.

Mainz, im Januar 1905. (298)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung von Eisenguß, Roststäben, Feilen, Firnis, Gummischläuchen, weißer Lackfarbe, Asbestfilzmänteln, Glas, Glasglocken, Leder, Hammerstielen, Pinseln und eisernen Rohren am 24. Februar 1905, nachm. 4 Uhr. Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterial, Termin den 24. Februar" bis zum bezeichneten Tage postfrei einzusenden. Die Ausschreibungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau (Louisenstr. 10) eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ in bar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 15. März 1905.

Posen, im Januar 1905. (299)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 11. | 8. Februar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 4 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Schnellverkehr mit Dampfbetrieb.

Vom Ingenieur Fr. Winter in Berlin.

Der Wunsch, die Fahrgeschwindigkeit im Schnellverkehr auf Eisenbahnen, wenn auch nur unter besonderen Verhältnissen, erheblich steigern zu können, hat Veranlassung gegeben, daß die Fachwelt sich vielfach mit der Frage beschäftigt hat, welche Geschwindigkeiten mit den uns heute zur Verfügung stehenden Mitteln wohl erreichbar sind. Zahllos sind die Erfindungen, die durch Verbesserung des Kessels, der Dampfmaschine, deren Steuerung und des Triebwerkes den wachsenden Ansprüchen gerecht zu werden suchten. Die Anwendung überhitzten Dampfes ist, wie vielfach berichtet worden (siehe auch den Bericht in Nr. 46 und 47 Jahrg. 1904 d. Ztg.), eins von den Mitteln, die gerade in letzter Zeit außerordentlich dazu beigetragen haben, die Leistungsfähigkeit der Dampflokomotive in bezug auf Geschwindigkeit und Zugkraft zu erhöhen. Insbesondere der Wettbewerb mit dem elektrischen Betriebe, der auf der Versuchsstrecke Marienfelde-Zossen glänzende Erfolge zeitigte, hat den Erfindungsgeist des Lokomotivbaues noch mehr angeregt, und man kann wohl annehmen, daß die bedeutsamen Neuerungen auf dem Gebiete des Lokomotivwesens mit der Einführung des überhitzten Dampfes ihren Abschluß noch nicht gefunden haben. Bei dem allgemeinen Interesse, das infolge der neueren Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven nicht allein die Fachwelt, sondern auch das nicht fachmännische Publikum gewonnen hat, erscheint, um einen allgemeinen Überblick über das „Einst“ und „Jetzt“ des Eisenbahnbetriebes zu gewinnen, die Beantwortung folgender Fragen von Bedeutung:

I. Welchen Umständen ist das Wachsen der Betriebsgeschwindigkeit zuzuschreiben?
II. Welche Geschwindigkeiten hat man bisher erreicht?
III. Welche Mittel sind erforderlich, um eine den Verhältnissen angepaßte hohe Geschwindigkeit der Züge zu erreichen?
IV. Wie stellt sich der Dampfbetrieb zum elektrischen Betriebe?

I. Als vor ungefähr 70 Jahren die Eisenbahnen ins Land kamen, staunte alles über die Schnelligkeit der Fahrt, und mit überschwenglichen Worten priesen die Berichte jener Zeit den Schnellverkehr, der durch die Eisenbahnen ins Leben gerufen worden war. Man fuhr mit 30 km in der Stunde, also etwa der dreifachen Geschwindigkeit, die man damals mit Landfuhrwerken anzuwenden gewöhnt war. Die fortschreitende Entwicklung der Eisenbahntechnik, die Vervollkommnung der Bahnanlagen, Ausgestaltung der Betriebsmittel und Vermehrung der Sicherheitsvorkehrungen haben, den Bedürfnissen der Zeit Rechnung tragend, etwa nach 30 Jahren zur Einführung der Schnellzüge geführt, welche die Beförderung von und nach bedeutenderen Orten wesentlich beschleunigten. Die Fahrgeschwindigkeit war hierbei auf das doppelte der ursprünglichen, also auf etwa 60 km/Std., erhöht worden. Den Wünschen des Publikums und der Einflußnahme öffentlicher Stellen weiter folgend, wurde, von der Eisenbahntechnik unterstützt, die Fahrgeschwindigkeit nach und nach weiter erhöht, so daß am Ende des vorigen Jahrhunderts mit einzelnen Schnellzügen eine Geschwindigkeit von 90 km/Std. erreicht wurde, die die Schnelligkeit der Postbeförderung zu Beginn des vorigen Jahrhunderts um das Neunfache übertraf. In den letzten Jahren des vorigen Jahrhunderts ist das Bedürfnis nach weiterer Erhöhung der Geschwindigkeit immer stärker geworden.

Wie sich die Lokomotiven von einst und jetzt zueinander verhalten, wird durch Gegenüberstellung der Abmessungen von Stephensons „Rocket“ und der Maschine des „Atlantic City Express“ gut verdeutlicht:[1])

[1]) Dinglers Polyt. Journ. 1901, Bd. 316, S. 325.

		Rocket (1829)	Atlantic (1896)
Zahl der	Achsen überhaupt	2	5
	Triebachsen	1	2
Totalgewicht		7,54 t	64,7 t
Kesselüberdruck		3,5 Atm.	14,1 Atm.
Heizfläche		12,8 qm	170 qm
Kolbendurchmesser		203 mm	331/558 mm
Kolbenhub		420 „	660 mm
„ -Durchmesser		1435 „	2140 „
Höchste	Dauerzugkraft	1700 kg	5500 kg
	Leistung	15 PS	1300 PS
Normale	Geschwindigkeit	24 km/St.	130 km/St. (!)
	Tourenzahl/Min.	90	330
Zuglast		12 t	210 t

Besser als durch diese Gegenüberstellung lassen sich die Anforderungen, welche heute an die Betriebsmittel gestellt werden, nicht beleuchten. Die beförderte Last ist bei Schnellzügen auf das 20 fache, die Geschwindigkeit auf das 5 fache erhöht worden. Dementsprechend mußte die Leistung von 15 auf 1300 PS steigen, also auf das beinahe 100 fache. Dabei ist aber die Maschine nicht 100 mal, sondern nur 9 mal schwerer geworden, was beweist, daß die Vergrößerung der Abmessungen allein bei der Bemessung der Leistung nicht in die Wagschale fällt, denn die Heizfläche ist nur auf die 13 fache Größe angewachsen. Der Fortschritt muß in einem Ineinandergreifen vieler Umstände gesucht werden, unter denen die hohe Umdrehungszahl eine Hauptrolle spielt.

In nicht geringem Maße spiegelt sich die Steigerung der Ansprüche an die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn bezw. ihrer Betriebsmittel in den Fahrplänen ab. Von dem erwähnten Beispiel abgesehen, das in gewissen Beziehungen als außerordentlich bezeichnet werden darf, aber doch treffend beweist, was schon erreicht worden ist, ist die Beanspruchung der Bahnen allgemein ins Ungeheuerliche gewachsen. Nicht nur die fahrplanmäßige Geschwindigkeit der Züge hat besonders auf einzelnen bevorzugten Strecken eine bedeutende Höhe erreicht, sondern auch die Zahl der schnellfahrenden Züge ist beträchtlich gestiegen, so daß gewisse Bahnen mit Schnellzügen überhäuft erscheinen. Ein Beispiel für viele: In dem Kopfbahnhof Frankfurt a/M. gehen täglich 244 Personenzüge ab, kommen täglich 256 Personenzüge an, darunter zusammen mehr als 150 Schnellzüge.

Die Eisenbahntechnik bemüht sich angestrengt, dem Verkehrsbedürfnis gerecht zu werden, und der Erfolg ist der, daß die gestellten Forderungen übertroffen werden. Es entsteht umgekehrt wieder eine neue Triebfeder zur Hebung des Verkehrs, weil es sich darum handelt, die Leistungsfähigkeit der technischen Erzeugnisse, welche dem Verkehr dienen sollen, in letzterem möglichst weitgehend auszunutzen. Der Fortschritt der Technik macht also eine weitere Erhöhung der an die Technik tretenden Ansprüche selbst möglich. Da diese Wechselbeziehungen zwischen Fortschritt und Anspruch, Leistung und Forderung, oder noch allgemeiner zwischen Angebot und Nachfrage eine dauernde ist, so kann auch kein Stillstand in der Entwicklung des einen oder anderen der beiden Faktoren eintreten, sondern der eine ist in seiner jeweiligen Höhe stets die Verstärkungsursache des anderen.

Es kann auch sein, daß der erste Anstoß zu der plötzlich eingetretenen Hebung der Eisenbahnbautätigkeit vom Lokomotivbau selbst ausgegangen ist und nicht vom unmittelbaren Verkehrsbedürfnis. War doch durch die stetig wachsende Zahl der Lokomotivbauanstalten der Wettkampf innerhalb desselben Landes immer größer geworden. Wie dem auch sein mag, Zweifel gegenüber dieser Annahme sind nur zu leicht vorzubringen, umsomehr, als die erwähnte Wechselwirkung auch noch anderen Einflüssen, als den durch die gegenseitige Abhängigkeit bedingten, unterworfen ist. So werden Schwankungen in der Verkehrsgröße durch wirtschaftliche und soziale Fragen (Tarifreform usw.), solche in der technischen Leistungsfähigkeit durch besondere technische Ursachen (Erfindungen usw.) hervorgerufen.

Vornehmlich den Weltausstellungen sind jedenfalls tiefgehende Anregungen im Eisenbahnwesen zu verdanken. Zum Beweise für diese Annahme gelte nur die Tatsache, daß die Verbundlokomotive jedes Systems, besonders aber die Doppelverbundlokomotive System Mallet[2]), ausgestellt auf der Pariser Weltausstellung 1889, erst durch diese Ausstellung Empfehlung und deshalb allgemeinere Anwendung erlangte. Die Weltausstellung 1889 bildete den mittel- und unmittelbaren Lehrmeister, indem sie die Praxis vieler Länder und die Geisteserzeugnisse vieler Ingenieure sammelte und einander gegenüberstellte. Dadurch leitete sie die Technik aus manchen verfahrenen Gleisen in neue und lehrte die Techniker voneinander das Beste zu lernen und Schlechteres dafür auszumerzen, so daß die Ergebnisse technischen Schaffens auch eine hohe Stufe der Vollendung und Brauchbarkeit in sich haben.

Dasselbe kann wohl von der Ausstellung in Chicago 1893 gerühmt werden, deren Ausbeute, abgesehen von den Studienreisen hervorragender Fachmänner, wie z. B. von v. Borries, für die europäische Technik im Eisenbahnfach nicht zu unterschätzen gewesen ist.

Weniger wichtig für die Hebung des Eisenbahnwesens scheint die Weltausstellung 1900 in Paris gewesen zu sein, weil die Eisenbahntechnik vielfach das nationale Gepräge verloren hat und wichtige Grundlagen internationales Gemeingut geworden sind. Es muß aber besonders hervorgehoben werden, daß die Ausstellung ein getreues Bild der Bestrebungen des Lokomotivbaues im Schnell- und Fernverkehr bot. Der größte Teil aller ausgestellten Lokomotiven waren solche für Schnell- bezw. Personenzüge.

Auch auf der Düsseldorfer Ausstellung von 1902 war eine große Anzahl von Lokomotiven für Schnell- bezw. Personenzüge ausgestellt. Die beiden letzten Ausstellungen zeigten viele Neuerungen, die darauf hinzielen, die Wirtschaftlichkeit der Lokomotive zu erhöhen. Eine der wichtigsten war die Einführung der Dampfüberhitzer, die (wie aus dem eingangs erwähnten Aufsatz und den dort angeführten Veröffentlichungen hervorgeht) wesentlich zur Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge beitragen.

Die Weltausstellung in St. Louis von 1904 war ebenfalls mit zahlreichen Personen- und Schnellzuglokomotiven beschickt.[3]) An Personen- und Schnellzuglokomotiven sind von den Vereinigten Staaten von Nordamerika im ganzen 17 Stück ausgestellt, von denen zwei ($^2/_4$-gekuppelte Personenzuglokomotive der Hicks Locomotive and Repair Shops und die $^2/_4$-gekuppelte Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive [Bauart Vauclain] der Baltimore and Ohio R. R.), die schon auf der Ausstellung in Chicago vorgeführt worden sind, als Vertreterinnen des heutigen Lokomotivbaues nicht gelten können. Der bei weitem größere Teil entfällt auf die $^2/_5$-gekuppelte Schnellzuglokomotive mit vorderem Drehgestell und hinterer Laufachse (Atlantic-Type). Die noch vor wenigen Jahren allenthalben verwendete $^2/_4$-gekuppelte „American Type“ ist aus den Schnellzugfahrplänen fast verschwunden, da ihre Heizfläche für schwere Züge nicht ausreicht.

Von fremden Nationen war außer England, das eine kleine schmalspurige $^2/_4$-gekuppelte Personenzuglokomotive vorführte, nur Deutschland vertreten, und zwar dieses durch zwei seiner größten Lokomotivfabriken, die Firma Henschel & Sohn-Cassel und die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. vormals Georg Egestorff in Linden-Hannover.[4]) Erstere Firma hatte drei Lokomotiven ausgestellt, und zwar:

1. die $^2/_6$-gekuppelte Dreizylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive, die an den bereits besprochenen Versuchsfahrten auf der Militärbahn Berlin-Zossen teilgenommen hatte;

[2]) Vorstehende Gesichtspunkte sind im wesentlichen aus dem Aufsatz: „Schnellbetrieb auf den Eisenbahnen der Gegenwart“ von Ingenieur Richter, Dinglers Polyt. Journ. 1901, S. 325 u. ff., entnommen.

[3]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1904, S. 1693.

[4]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1904, S. 1597.

2. eine $^2/_2$-gekuppelte Tenderlokomotive für normale Spurweite mit 7 t Raddruck für Anschlußgleise und Verschiebezwecke in industriellen Werken;

3. eine $^3/_3$-gekuppelte Tenderlokomotive für 914 mm Spurweite mit $1\frac{1}{2}$ t Raddruck für leichten Oberbau, Plantagenbetrieb, Kleinbahnen usw.

Die Hannoversche Maschinenbau-A.-G. vormals Georg Egestorff hatte eine $^2/_5$-gekuppelte Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive, Bauart v. Borries, mit Pielock-Überhitzer im Langkessel ausgestellt, die einen Zug von 180 t mit einer Geschwindigkeit von 100 km/Std. fortzubewegen vermag.

Die Art der Beschickung der drei zuletzt erwähnten Ausstellungen zeigt deutlich, daß die Bahnverwaltungen und Lokomotivfabriken unter den beiden Leistungsgrößen (Geschwindigkeit und Zugkraft) der ersteren bei der Bemessung der Bedeutung für den Betrieb höheren Wert beilegen. Dies nimmt umsoweniger Wunder, als das Hauptinteresse, welches das reisende Publikum dem Bahnwesen entgegenbringt, der Geschwindigkeit der Beförderung zugewandt wird. Die Erhöhung der Zuglast ums Doppelte erregt nie in so hohem Maße die Bewunderung, wie die Erhöhung der Geschwindigkeit um vielleicht nur ein Fünftel der bisherigen. Stets wird ein mit 100 km/Std. durch eine Station rasender Zug in dem Beschauer einen ganz anderen Eindruck hervorrufen, als ein mit 40 km/Std. laufender, aus 75 Wagen bestehender Güterzug.

Welche Ursachen es auch gewesen sein mögen, die auf eine Erhöhung der Geschwindigkeit drängten: Tatsache ist, daß die Geschwindigkeiten der Schnellzüge fast von Jahr zu Jahr gestiegen sind.

II. Was die Höhe der Geschwindigkeiten auf europäischen Bahnen betrifft, so muß zunächst ausgesprochen werden, daß Geschwindigkeiten von mehr als 130 km/Std. in Europa sowohl im täglichen Betriebe als auch bei Sonder- und Probefahrten zu den Seltenheiten gehören. Die Grenze von 125 bis 130 km (80 engl. Meilen) in der Stunde wird besonders in England bei den fahrplanmäßigen Zügen, natürlich nur mit Benutzung von Gefällen, wozu den Führern völlig freie Hand gelassen ist, schon seit 1850 fast täglich gestreift, z. B. auf der Strecke London-Bristol-Plymouth der Großen Westbahn. Bekannt ist das große „Wettrennen" von London nach Aberdeen, das im Sommer 1875 zwischen den Eisenbahnen der Ost- und der Westküste zum Austrag kam.[5] Den Sieg trug zum Schluß die Westküste davon (Nordwestbahn und Caledonische Bahn), indem die ganze Strecke von 870 km in 8 Std. 32 Min. einschließlich der Aufenthalte zurückgelegt wurde, d. h. mit einem Durchschnitt von 102 km/Std. Um diesen Durchschnitt bei den vielen ungünstigen Steigungsverhältnissen, dem Aufenthalt- und Anfahrverlust bei der Zuglast von etwa 100 t hinter dem Tender zu erzwingen, mußte auf Gefällen stellenweise mit einer sogar für englische Begriffe fürchterlichen Geschwindigkeit gefahren werden, die 140 km/Std. streifte.

Unter den Sonderzugfahrten der Neuzeit verdient an erster Stelle die Fahrt des Prinzen und der Prinzessin von Wales von London nach Plymouth über Exeter auf der Großen Westbahn am 14. Juli 1903 genannt zu werden. Der Zug fuhr die Strecke mit einer Reisegeschwindigkeit von 109 km in der Stunde. Die London-, Brighton- und Südküstenbahn hat am 26. Juli 1904 eine bemerkenswerte Sonderzugfahrt von London nach Brighton gemacht. Die Strecke hat günstige Verhältnisse; ein Teil wurde mit 129 km, der zweite Teil mit 145 km Reisegeschwindigkeit in der Stunde durchfahren.

Angeregt durch die günstigen Erfolge, welche der unter dem Namen „Flyer" bekannte Schnellzug auf der Strecke Bristol-London erzielte, hat die Große West-Eisenbahn neuerdings drei neue Lokomotiven bauen lassen, die auf der Strecke Bristol-Paddington in den Dienst gestellt wurden.[6] Diese Lokomotiven haben drei gekuppelte Achsen, Triebräder mit einem Durchmesser von 2,14 m und Zylinder von 45 cm Durchmesser. Bei den mit dieser Lokomotivgattung unternommenen Schnellfahrten bestand die Belastung aus fünf vierachsigen Wagen.

Das vorstehende Diagramm zeigt in seinem oberen Teil die bei der Fahrt mit einer der vorgenannten Lokomotiven („Hobart") aufgenommenen Geschwindigkeitskurven und in seinem unteren Teil die Steigungsverhältnisse der Strecke.

Man sieht, daß auf der Teilstrecke von Bristol bis Swindon bedeutende Steigungen mit starkem Gefälle wechseln. Insbe-

---

[5]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1902, S. 67.

[6]) „Engineering", 29. April 1904, S. 612–614.

sondere der erste Teil der Strecke hat eine ziemlich große Steigung von 1 : 75, trotzdem zeigt die Geschwindigkeitskurve, daß die Anfahrgeschwindigkeit eine verhältnismäßig große war. Die höchste Geschwindigkeit, die der Zug erlangte, betrug 139 km/Std. Die ganze Strecke wurde in 111 Min. und 15 Sek. bei einer mittleren Geschwindigkeit von 102 km/Std. zurückgelegt. Wenn man berücksichtigt, daß eine so hohe Reisegeschwindigkeit erzielt wurde und daß die Geschwindigkeit an vier Stellen der Strecke hat gehemmt werden müssen, so kann man wohl behaupten, daß die Lokomotive eine Leistung zu verzeichnen hat, wie sie im fahrplanmäßigen Betriebe selten erreicht worden ist.

In Frankreich sind wie in England den Lokomotivführern bestimmte Vorschriften bezüglich der Fahrgeschwindigkeit nicht gegeben. Sie waren daher bestrebt, den Geschwindigkeitsrekord der anderen Bahnen zu schlagen. Mit den Bestrebungen der Führer gingen die der Lokomotivbauer Hand in Hand. Bei den französischen Lokomotiven wurden seit den letzten Jahren mit einer erheblichen Steigerung der Konstruktionsverhältnisse und unter Anwendung des weit verbreiteten vierzylindrigen Verbundsystems „De Glehn" noch weitere gesteigerte Zugleistungen erreicht, die bei den aus vier bis sechs Wagen von 35 t bestehenden internationalen Luxus- und Expreßzügen zu mittleren Fahrgeschwindigkeiten bis nahe an 100 km/Std. geführt haben.

Aus den im Bulletin des internationalen Kongresses enthaltenen Berichten der Eisenbahnverwaltungen sind in der nachstehenden Übersicht die Leistungen für drei der hervorragendsten französischen Privatbahnen zusammengestellt, wozu bemerkt wird, daß ähnliche Leistungen auch im Staatsbetriebe und bei anderen französischen Bahnen vorkommen:

	Midibahn	Nordbahn	Paris-Orléansbahn
Zugnummer	40	67	Süd-Expreß A und C
Strecke	(Bayonne-) Morçeux-Bordeaux	Paris-Amiens	Paris-Bordeaux-Aubrais-(Orléans-) St. Pierre (-Tour)
Steigung ‰	5	5	horizontal
Länge km	108,2	130,6	111,8
Fahrdauer Min.	66	81	72
Mittlere Fahrgeschwindigkeit km/Std.	98,3	96,7	94
Belastung t	135	170	136
Bauart	$^2/_4$-gek. zweizylindrige Verbund amerikanischer Bauart	$^2/_4$-gek. vierzylindrige Verbund-De Glehn	$^2/_4$-gekupp. Orléans-Bauart
Heizfläche qm	175	175	126
Dampfdruck Atm.	14	15	15
Triebachslast	16,4	15,5	14,6 und 14,1

Die Lokomotiven gehören, wie ersichtlich nach Heizfläche, Dampfspannung und Achsdruck, keineswegs zu den großen, bei der Orléansbahn sogar nur zu den kleinen Bauarten, so daß die ganz außerordentliche Leistungsfähigkeit immerhin hoch zu veranschlagen ist.

Bekannt ist der „Rekord" der in Paris 1889 und 1900 ausgestellten $^2/_4$-gekuppelten Zwillings-Schnellzuglokomotive der französischen Westbahn, die bei Probefahrten spielend 137 km/Std. erreichte und zwar nicht im Leerlauf. Endlich fanden in Frankreich im Jahre 1890 große Rennversuche statt, wobei die Cramptonsche $^1/_3$-gekuppelte Schnellzuglokomotive der Ostbahn den Sieg mit 144 km/Std. errang.

Außer Frankreich und England ist bisher kein europäisches Land, auch Deutschland nicht, mit ähnlichen Leistungen im regelmäßigen Dienste hervorgetreten. Ganz anders steht die Sache in Nordamerika. Dort sind dem Führer gerade wie in England nicht die geringsten Beschränkungen auferlegt; die Lokomotiven selbst sind aber mit ihren großen Heizflächen (bis 300 qm) und Rostflächen (bis 9 qm) zu den höchsten Leistungen befähigt. So gehören Geschwindigkeiten bis 140 km/Std. zu den täglichen Erscheinungen im Betriebe, und bei Sonderfahrten werden bis zu 190 km/Std. erreicht[7]), zwar nur im Gefälle, aber nicht im Leerlauf, sondern mit Belastung. Von fahrplanmäßigen Zügen, bei denen man an solche Leistungen geradezu gewöhnt ist, sei nur der berühmte „Atlantic Flyer" erwähnt, ein Blitzzug auf der Philadelphia und Readingbahn, der die Stadt Camden (vor Philadelphia) mit dem Seebad Atlantic City verbindet und in den Monaten Juli und August täglich, mit Ausnahme des Sonntags, seit 1896 fährt. Die Strecke ist 89,4 km lang und wird fahrplanmäßig in 50 Minuten durchfahren, d. h. im Durchschnitt mit 107,4 km/Std. Diese höchste Durchschnittsgeschwindigkeit wird durch eine Beharrungsgeschwindigkeit von 130 km/Std. erreicht. Tatsächlich ist aber die vorschriftsmäßige Zeit von 50 Minuten noch nie gebraucht worden, sondern wird von Tag zu Tag um einige Minuten gekürzt. Die bisher schnellsten Fahrten des Zuges dauerten $45^1/_4$ Minuten, d. h. es wurden 118,5 km/Std. im Durchschnitt zurückgelegt. In solchen Fällen steigt die Geschwindigkeit auf der freien Strecke bis 180 km/Std., gewöhnlich aber auf 138 bis 145 km/Std.

Daß Schnellfahrten von 140 km/Std. und darüber in Amerika nicht zu den Seltenheiten gehören, zeigt die nachfolgende Zusammenstellung[8]).

In Deutschland ist man schrittweise mit der Erhöhung der Geschwindigkeit der Schnellzüge vorgegangen. Bis vor Jahresfrist durfte der Schnellzug die vorgeschriebene Normalreisegeschwindigkeit von 90 km/Std. nicht überschreiten. Verstöße gegen diese Vorschrift wurden von den Bahnverwaltungen unnachsichtlich geahndet. Neuerdings hat der Bundesrat eine Steigerung der Geschwindigkeit auf 100 km/Std. zugelassen, und vom 1. Mai d. J. an kann die Landesaufsichtsbehörde auch über diese Grenze hinausgehende Geschwindigkeiten genehmigen. Erst in diesem Jahrhundert kam man zu der Erkenntnis, daß man sich dem immer stärker werdenden Drängen des Publikums nach Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit nicht mehr verschließen könne. Vor allem die glänzend verlaufenen Versuche der Studiengesellschaft auf der Strecke Marienfelde-Zossen mit elektrischen Motorwagen haben große Erregung in allen Ländern hervorgerufen und zum Ruhme der deutschen Technik die Erreichbarkeit sehr hoher Fahrgeschwindigkeiten bei Anwendung der elektrischen Kraftübertragung nachgewiesen. Man war daher in Fachkreisen bald darüber einig[9]), daß die nächste Wirkung dieser Versuchsfahrten nicht sowohl der Bau elektrischer Schnellbahnen, als vielmehr die allmähliche Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit unserer mit Dampfkraft betriebenen Schnellzüge sein werde. Nach dem Ergebnis der elektrischen Schnellfahrten sah man die bislang fast für unmöglich gehaltenen Fahrgeschwindigkeiten von 200 km in der Stunde und mehr mit ganz anderen Augen an als früher; es lag auf der Hand, daß in rein technischer Hinsicht ein erheblicher Teil der Erfolge des elektrischen Schnellbetriebes auch mit dem Dampfbetriebe der Vollbahnen zu erreichen sein würde, ohne die Betriebssicherheit und die Wirtschaftlichkeit des Dampfbetriebes zu gefährden. Der direkte Anschluß an die gegebenen Bau- und Betriebsverhältnisse unserer Vollbahnen zwingt indessen dazu, die Anforderungen an die Leistungen des Dampfbetriebes nicht ins Ungemessene zu steigern, vielmehr die Aufmerksamkeit auf praktisch und fahrplanmäßig erreichbare Ziffern zu richten, welche schließlich dem allgemeinen Verkehrswesen doch erheblich größeren Nutzen bringen, als reine Versuchsfahrten mit ihren von aller Welt angestaunten Geschwindigkeitsziffern.

Um nun die Verwendbarkeit der modernen Bauarten der Schnellzuglokomotiven für höhere Fahrgeschwindigkeiten nach

---

[7]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1902, S. 67.

[8]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1902, S. 67.

[9]) Frankf. Ztg. vom 1. März 1904 (Schnellfahrten mit Dampfbetrieb).

Datum	Bahngesellschaft	Bahnstrecke	Weglänge	Zeit		Geschwindigkeit
			m	Min.	Sek.	km/Std.
27. August 1891	Philadelphia & Reading	Camden-Atlantic City	8045	3	27	140
21. April 1895	Pennsylvania	Philadelphia-Atlantic City	1609	—	41	141
18. November 1892	Philadelphia & Reading	Camden-Atlantic City	8045	3	25	141,3
7. Juni 1884	Baltimore-Ohio	Belmont-Warnock	9654	4	—	144,9
25. Juni 1901	Canada Pacific	Ottawa-Montreal	1609	—	39 3/8	146
26. Februar 1892	Central New-Jersey	Jersey City-Philadelphia	1609	—	39 1/4	147,5
24. Oktober 1895	L. S. Michigan Southern	Erie-Buffalo	1609	—	39	148,5
26. Juli 1890	Philadelphia & Reading	Skilmans B. Meade	6600	2	30	158,5
1. März 1901	Charleston Savannah Western	Fleming-Jacksonville	8045	2	30	192

den Erfordernissen des praktischen Eisenbahndienstes festzustellen, hatte das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingehende Versuchsfahrten angeordnet, über deren Ergebnisse bereits in Nr. 47 S. 770 Jahrg. 1904 d. Ztg. berichtet worden ist. Vergleicht man die Ergebnisse dieser Versuchsfahrten, so muß ganz unparteiisch festgestellt werden, daß die Dreizylinder-Verbundmaschine trotz ihrer riesigen Abmessungen einen sonderlichen Erfolg nicht erzielte. Die 2/4-gekuppelte Heißdampflokomotive von Borsig hat nur ein Gesamtgewicht von 99 t nebst Tender von 16 cbm Wasserinhalt, wovon 54,5 t auf die eigentliche Lokomotive entfallen. Die Heizfläche des Kessels mit Einschluß des Überhitzers beträgt nur 131 qm. Diese Borsigsche Heißdampfmaschine einfachster Bauart ohne den für die Verminderung des Luftwiderstandes so wichtigen Überbau erzielte mit demselben Sechswagenzug eine höchste Geschwindigkeit von 128 km/Std. und mit dem Dreiwagenzug sogar 136 km/Std.

Wenn auch die viel zu kurze Strecke der Versuchsbahn noch kein endgültiges Urteil zuläßt, so erfordert doch die Gerechtigkeit, anzuerkennen, daß bislang die bezeichnete Heißdampflokomotive sich als weitaus am leistungsfähigsten unter den vorgeführten Lokomotivbauarten erwiesen hat. Gewisse Unvollkommenheiten in der Konstruktion des Überhitzers und in der Anordnung der Rauchkammer werden allerdings noch zu beseitigen sein, ehe ein wirklicher Dauerbetrieb mit so hohen Geschwindigkeiten und so großen Zuggewichten eingeführt werden kann. Immerhin dürfte für die Zukunftsmaschine die Bauart der Heißdampfzwillingsmaschine wohl in erster Linie in Betracht kommen.

Die von Henschel & Sohn in Cassel gebaute Dreizylinder-Verbundmaschine (Bauart Wittfeld) hat gegenüber der leichteren Heißdampfmaschine keinen Vorteil zu verzeichnen. Die äußere Erscheinung der Henschelschen Lokomotive ist eigenartig genug. Mit der Spitze, die des geringen Luftwiderstandes wegen vorn an der Maschine angebracht ist, und dem eisernen Überbau über Maschine und Tender hat die Maschine das Aussehen eines Panzerwagens erhalten. Mit solchem Überbau hat man übrigens dem Maschinenpersonal gewiß keinen Gefallen getan; denn es herrscht am Führerstand sowohl als am Heizerstand eine dauernde Hitze, die in der heißen Jahreszeit noch weniger angenehm sein wird. Dieses Urteil über die Wittfeldsche Maschine findet seine Bestätigung auch in einem vor kurzem in der „Yorkshire Post" erschienenen Aufsatz. Die Gesamtlänge der Maschine mit Tender beträgt 27 m, von dem Gesamtgewicht von 145,5 t sind etwa 20 t auf den erwähnten eisernen Überbau zu rechnen.[10]) Der Führerstand befindet sich an der Spitze der Lokomotive unter dem Überbau; von hier aus kann der Führer sich mit dem Heizerpersonal durch ein Sprachrohr verständigen. Der Hochdruckzylinder, in den der frische Dampf mit 14 Atm. Spannung eintritt, liegt in der Mitte des Rahmens; seine Kolbenstange arbeitet auf die vordere gekröpfte Achse, die beiden Niederdruckzylinder dagegen liegen beiderseits außerhalb des Rahmens. Ihre Kolbenstangen arbeiten gleichgerichtet auf die zweite gerade Treibachse, die Kurbeln beider Treibachsen sind um 90° gegeneinander versetzt. Die Anordnung des Treibwerkes sichert ein völlig gleichartiges Arbeiten der beiden Niederdruckzylinder, und in der Tat läuft die Maschine bei einer verhältnismäßig guten Verteilung der großen Gewichte auch bei den größten Geschwindigkeiten recht ruhig. Wenn man berücksichtigt, daß die gesamte Heizfläche dieser Maschine 245 qm beträgt, während die Heißdampflokomotive von Borsig nur 131 qm Heizfläche hat, so ist die Leistungsfähigkeit der letzteren umsomehr anzuerkennen. Wäre die Heißdampflokomotive mit den für die Verminderung des Luftwiderstandes so wichtigen Windschneiden versehen, und hätte sie statt der ihr wenig günstigen Brikettfeuerung gewöhnliche Kesselkohle verwenden dürfen, so würde ihre Mehrleistung aller Voraussicht nach noch erheblich größer sein. Hat sie doch schon nach 6 Minuten Fahrzeit die Geschwindigkeit von 120 km in der Stunde erreicht, während die Henschelsche Lokomotive nach 10,5 Minuten erst 110 km Fahrgeschwindigkeit erlangte.

[10]) Frankf. Ztg. vom 3. März 1904.

Nach einer Mitteilung der Berliner Börsenzeitung vom 18. Juni 1904 ist bei späteren, auf der Strecke Berlin-Hannover vorgenommenen Versuchen zur Bestimmung der Leistungsfähigkeit verschiedener Maschinengattungen die 2/5-gekuppelte Vierzylinder-Verbundschnellzuglokomotive der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft als Siegerin hervorgegangen. Die mit in Konkurrenz getretenen Lokomotiven waren eine fünfachsige der Grafenstadener Maschinenfabrik und eine vierachsige Schnellzuglokomotive mit Schmidtschem Dampfüberhitzer aus der Borsigschen Maschinenfabrik. Da die erzielten Geschwindigkeiten sich bei der Maschine, die den Sieg davon trug, bis zu 143 km in der Stunde steigerten, so kann damit ein Erfolg festgestellt werden, der denen der englischen und amerikanischen Maschinen nicht nachsteht.

Denselben großen Erfolg hatte eine 2/5-gekuppelte Vierzylinder-Verbundlokomotive (Maffeische Bauart) der badischen Staatsbahnen, die auf der Strecke Offenburg-Freiburg eine höchste Zuggeschwindigkeit von 144 km erzielte und über deren Versuchsfahrten Baurat Courtin in Nr. 39 d. Ztg. vom 18. Mai 1904 eingehend berichtet hat. Diese Lokomotive arbeitete selbst bei dem schnellsten Lauf mit 354 Umlaufsminuten noch vollkommen zufriedenstellend, nur die Flachschieber der Niederdruckzylinder zeigten Anfressungen, trotzdem sie reichlich und unter Druck geschmiert und mit guten Entlastungen ausgerüstet waren. Zur Beurteilung der Leistung der Lokomotive ist noch besonders zu berücksichtigen, daß

1. die Maffeische Lokomotive einen Zug zu befördern hatte, der einen D-Wagen mehr enthielt, als der Probezug für die Henschelsche Lokomotive,

2. die Linie Offenburg-Freiburg nahezu dreimal so lang als die Militäreisenbahn ist und fast gänzlich in Steigungen liegt, während die Militär-Eisenbahnlinie Marienfelde-Zossen eben ist.

Hieraus ergibt sich, daß die Schnellfahrt der Maffeischen Lokomotive unter ungünstigeren Verhältnissen stattgefunden hat, als die der Henschelschen Schnellbahnlokomotive; trotzdem hat sie sowohl an Schnelligkeit wie an Zugkraft die Henschelsche Maschine, welche letztere eigens für Schnellfahrten und besonders große Leistungen gebaut worden ist, überholt. Der Umstand, daß die bayerische Lokomotive nicht für diese hohen Leistungen gebaut worden ist, veranlaßt Baurat Courtin zu der Bemerkung:

„Berücksichtigt man, daß beim Bau der Lokomotive keineswegs an so hohe Geschwindigkeiten, wie sie hier geleistet wurden, gedacht war, daß es aber kaum erheblichen Schwierigkeiten begegnet wäre, durch angemessene Vergrößerung der Treibrad- und Zylinderdurchmesser, Einbau von Kolbenschiebern auch in die Niederdruckzylinder usw. die Bauart der Lokomotive den höheren Geschwindigkeiten völlig anzupassen, so eröffnet sich der erfreuliche Ausblick, daß der Dampflokomotive noch ziemlich weit über die heutigen höchsten Fahrgeschwindigkeiten hinaus eine Zukunft beschieden ist."

Einen ähnlichen Erfolg wie bei der Versuchsfahrt auf der Strecke Offenburg-Freiburg hatte eine andere, auch von der Lokomotivfabrik J. A. Maffei gelieferte $^2/_5$-gekuppelte Schnellzuglokomotive mit vierzylindriger Verbundmaschine, die am 14. Juli 1904 auf der Strecke München-Rosenheim auf Anordnung des bayerischen Verkehrsministers eine Versuchsfahrt machte. Die 65 km lange Strecke wurde in der Richtung München-Rosenheim in 43 Minuten und in der Richtung Rosenheim-München in 40 Minuten zurückgelegt. Von Station Kirchseon bis München-Ost wurde mit 130 bis 135 km/Std. gefahren. Das Gleis ist auf dieser Strecke bereits für Schnellfahrten umgebaut. Lokomotive sowohl als Wagen liefen bei den hohen Geschwindigkeiten sehr ruhig.

(Schluß folgt.)

Das Reisen auf den Eisenbahnen Siams.

Vom Regierungsbaumeister Dr.-Ing. Blum.

Siam ist ein noch wenig erschlossenes Land. Die europäische Kultur ist über die Grenzen Bangkoks kaum herausgedrungen und die Eisenbahnen sind im Innern des Landes das einzige, was an Europa erinnert. Die Eisenbahnen gehören zum größten Teil dem Staat oder vielmehr dem König persönlich und gehen sämtlich von Bangkok aus; die wichtigste Staatsbahn ist die 264 km lange Bahn nach Korat, von der in Ban Phaji eine nach Norden zunächst bis Lopburi führende Strecke abzweigt. Diese wird jetzt im Menamtale nordwärts in einer Länge von 300 km verlängert, die teilweise bereits im Bau sind. Diese Linien sind normalspurig. Im Gegensatz dazu hat die dritte Staatsbahnlinie, die von Bangkok zunächst nach Westen und dann nach Süden nach Petchaburi führt, eine Spurweite von nur 1 m. Die schmalere Spur wurde teils aus Gründen der Sparsamkeit, teils deswegen gewählt, weil die Bahnen in Burma und auf der Malakkahalbinsel 1 m-Spur besitzen und weil man, wenn auch erst in später Zukunft, mit einer Verbindung mit diesen Bahnen rechnen zu müssen glaubte. Ein Anschluß an die anderen siamesischen Bahnen ist dagegen zunächst wenig wahrscheinlich, da sie durch den Menam getrennt sind. Eine Überbrückung des Stromes, die in Bangkok erfolgen müßte, ist aber zunächst technisch sehr schwierig, weil der Menam ein von großen Seeschiffen stark belebter Hafen ist und sein Untergrund aus feinem Schlamm besteht; dann ist eine Verbindung zwischen den Bahnen östlich und westlich des Menam für lange Zeit wirtschaftlich nicht notwendig und nicht gerechtfertigt, weil der Güterverkehr der Bahnen in Bangkok entspringt und endet, ein lebhafter Durchgangsverkehr über die Hauptstadt hinaus aber kaum entstehen wird.

Von einem Reisen von Europäern im Innern Siams kann kaum die Rede sein; die meisten der in Bangkok ansässigen Europäer haben die Grenzen der Hauptstadt noch kaum überschritten, und die Weltenbummler fahren höchstens einmal zur Besichtigung des Elefantenkraals nach Ajuthia, von wo sie an demselben Tage nach Bangkok zurückkehren. Tatsächlich kann man eine mehr als eintägige Reise in das Innere nur als Gast der Eisenbahnverwaltung unternehmen, denn man muß dabei in den Eisenbahngebäuden oder Eisenbahnwagen übernachten und den ganzen Lebensunterhalt mitnehmen. Die Eisenbahnen brauchen daher im allgemeinen auf Europäer nicht soviel Rücksicht zu nehmen, wie dies in anderen Tropenländern nötig ist; trotzdem reist man in Siam recht bequem. Das Land ist trotz seines Reichtums, besonders an Reis, wenig dicht bevölkert, so daß sich auch unter den Eingeborenen noch kein lebhafter Verkehr entwickeln konnte; die religiösen Feste und die handeltreibenden Chinesen sorgen aber dafür, daß sich die Eisenbahnen trotz des bisher recht geringen Güterverkehrs ziemlich gut verzinsen, und die Zunahme im Personenverkehr beträgt jährlich mehr als 25 %.

Der größte Teil der Bahnen liegt in völlig ebenem Gelände, in dem breiten Tal des Menam, so daß Steigungen und Krümmungen sich in sehr mäßigen Grenzen halten und der Betrieb mit sehr einfachen, günstigen Verhältnissen zu rechnen hat. Nur auf der Strecke Ban Phaji-Korat, die teilweise durch Gebirge und Urwald führt, kommen viele wechselnde Gefälle und Steigungen bis zu 22 ‰ = 1 : 45 vor.

Die Geschwindigkeit der Züge entspricht der unserer Nebenbahnen. Auf den Linien östlich des Menam beträgt die höchste Fahrgeschwindigkeit 45 km/Std. (ausnahmsweise auch 50 km/Std.), wird aber auf der Gebirgsstrecke nach Korat bedeutend ermäßigt; auf der schmalspurigen Bahn nach Petchaburi ist die Höchstgeschwindigkeit 40 km/Std. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit geht kaum über 30 km/Std. hinaus, da alle Züge an jeder Station halten.

Die Zahl der Züge ist bisher noch nicht groß. Nach den drei Endstationen Korat, Lopburi und Petchaburi verkehrt täglich nur ein Zug; je ein weiteres Zugpaar ist zwischen Bangkok und Ajuthia und zwischen Bangkok und Ratburi eingelegt. Außerdem verkehrt auf jeder Linie täglich ein Güterzug, der auch Reisende mitnehmen darf. Die Züge verkehren nur am Tage.

Es gibt in Siam nur drei Wagenklassen. Die von etwa 99 % aller Reisenden benutzte dritte Klasse ähnelt in der inneren Ausstattung unserer dritten Klasse, wie sie auf den Nebenbahnen in Gebrauch ist. Die Wagen haben Eingänge von den Stirnseiten, einen mittleren Durchgang und Quer- oder Längssitze. Die zweite Klasse, deren Abteile mit Matten belegte Sitze haben, wird von den bessergestellten Siamesen benutzt, z. B. auch von den Königlichen Prinzen, mit denen das Reich des weißen Elefanten allerdings sehr reich gesegnet ist. Die Europäer benutzen meist die erste Klasse, die durch den Umbau von Packwagen gewonnen ist. Bei Lösung von mindestens vier Fahrkarten wird aber ein für Dienstreisen bestimmter Salonwagen in die Züge eingestellt, der außer einem Speise- und Aufenthaltsraum einen Schlafraum, Dienerabteil und Abort aufweist.

Die Zahl der Personenwagen wird ebenso wie die der Güterwagen durch besonders geschickte Gestaltung des Fahrplans sehr gering gehalten. Die Wagen sind zweiachsig und auf den normalspurigen Linien mit zwei, auf der schmalspurigen dagegen mit nur einem Puffer ausgerüstet. Im Anstrich der Wagen, die früher wegen der tropischen Sonnenstrahlen weiß gestrichen wurden, mußte auf die Unsitte des Betel-Kauens Rücksicht genommen werden, der die Siamesen, auch die der besseren Stände, fröhnen. Der Betel färbt nämlich den Speichel rotbraun und befördert gleichzeitig den Speichelfluß; da die Reisenden infolgedessen ständig aus den Fenstern speien, wurden die weißen Wagenwände braun gesprenkelt. Die Wagen werden daher jetzt unterhalb der Fenster braunrot gestrichen.

Die Beförderungspreise sind nicht einheitlich geregelt. Auf der Linie nach Lopburi sind die Einheitssätze wegen

des zu befürchtenden Wettbewerbs der Kanal- und Flußschiffahrt nur halb so hoch wie auf der Gebirgsstrecke nach Korat. Auf ersterer betragen die Fahrpreise für die drei Klassen 3, 2 bezw. 1,5 Att/km = 12, 8 und 6 ₰/km, für die ersten 72 km aber nur 1 Tikal (= 2,50 ℳ). Auf der schmalspurigen Linie sind die Einheitssätze annähernd die gleichen.

Die Eisenbahnbehörde hat es durchgesetzt, daß den Mitgliedern des Königlichen Hauses keine Freifahrt gewährt wird; selbst der König muß, obwohl er Eigentümer der Eisenbahnen ist, bezahlen.

Reisegepäck wird nur wenig befördert. Für Überfracht sind vier verschiedene Sätze in Gebrauch, je nachdem ob das Gepäck kurz vor der Abfahrt oder ob es einen halben, einen oder mehrere Tage vorher aufgegeben wird. Diese eigentümliche Berechnung findet ihre Begründung darin, daß bei dem geringen Umfang des Gepäckverkehrs über die Beförderung ausnahmsweise großer Mengen um so zweckmäßiger verfügt werden kann, je früher sie aufgeliefert werden.

Die Stationseinrichtungen sind zwar einfach, aber ausreichend und sehr gut unterhalten. Die Empfangsgebäude sind meist zweistöckig; auf den kleineren Stationen enthält das untere Stockwerk einen Dienstraum und eine offene Wartehalle, das obere, das durch eine Veranda und ein weit vorspringendes Dach den Anforderungen des Tropenklimas angepaßt ist, die Wohnung des Stationsverwalters. Die größeren Stationen haben einen Warteraum I. und II. Klasse, in dem einfache Erfrischungen erhältlich sind; außerdem sind in ihnen meist Übernachtungsräume für Beamte vorgesehen. In Korat können auch europäische Reisende ausnahmsweise in dem Empfangsgebäude übernachten.

Die Bahnsteige sind niedrig, gut befestigt und mit schönen Gummibäumen, Bananen oder Palmen beschattet; Bahnüberdachungen gibt es nur auf wenigen Stationen. Auf allen Stationen, die mit einem Beamten besetzt sind, ist die Bahnsteigsperre eingeführt. Auf nicht besetzten Stationen verkauft der Zugführer die Fahrkarten, kein Reisender darf ohne Fahrkarte den Zug besteigen. Einzelne der in der Ebene des Menam gelegenen Bahnhöfe haben während der Zeit der Überschwemmungen keine Landverbindung mit den benachbarten Wohnstätten, die Reisenden sind vielmehr auf die Benutzung von Kähnen angewiesen.

Neben jeder Station erblickt man ein auf Pfählen stehendes schmuckes Holzhaus, vor dem an hohem Mast die siamesische Flagge weht. Das ist die Polizeistation, in der etwa ein Dutzend Schutzleute hausen, um den Bahnhof zu bewachen. Auf dem Bahnsteig hält immer mindestens ein Polizist in sehr kleidsamer Kakiuniform und mit nackten Füßen Wacht, der vor jedem Europäer Front macht. Diese starke Bewachung stammt aus der Zeit des Bahnbaues, während der sie notwendig war, da ab und zu Überfälle vorkamen. Auch die beiden in Korat und Ratburi gelegenen Dienstwohnungen der Streckeningenieure erfreuen sich einer Ehrenwache, nach deren Einsetzung sich die früher schon zahlreichen Diebstähle noch vermehrt haben sollen.

So klein die ganzen Eisenbahnverhältnisse im Reich des weißen Elefanten auch erscheinen mögen, so muß man doch anerkennen, daß in der kurzen Zeit ihres Bestehens sehr viel geleistet worden ist. Wenn die Bahnen Siams nach unseren Begriffen auch nur Nebenbahnen sind, so darf man doch nicht vergessen, daß ihr Bau und ihre Verwaltung in einem noch so wenig der Kultur erschlossenen Lande an die leitenden Beamten sehr hohe Anforderungen stellen, und es muß uns mit Stolz erfüllen, daß der Präsident und die höheren Beamten sämtlich deutsche Ingenieure sind.

Die Betriebsergebnisse der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1903/04.

Nach dem neuerdings den beiden Häusern des Landtags unterbreiteten „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen im Rechnungsjahre 1903" betrug die Bahnlänge der dem öffentlichen Verkehr dienenden vollspurigen Staatsbahnen in der Betriebsgemeinschaft Ende März 1904: 33 262,52 km, ohne die im Jahre 1903 vom preußischen Staate erworbenen Privatbahnen (958,97 km) 32 303,55 km, gegen 31 967,23 km Ende März 1903. Die preußischen vollspurigen Staatseisenbahnen für öffentlichen Verkehr in der Betriebsgemeinschaft hatten eine Bahnlänge von 32 051,35 (Ende März 1903: 30 788,87) km, die hessischen eine Bahnlänge von 1172,39 (Ende März 1903: 1139,58) km, und 38,78 km sind badischer Besitz (Anteil an der am 1. Oktober 1902 in die preußisch-hessische Verwaltung übergegangenen Main-Neckar-Eisenbahn). Von den dem öffentlichen Verkehr dienenden Vollspurbahnen in der Betriebsgemeinschaft waren 20 867,95 km = 62,74 % Hauptbahnen, 12 394,57 km = 37,26 % Nebenbahnen, 20 129,49 km = 60,52 % eingleisig, 12 943,70 km = 38,91 % zweigleisig, 50,53 km = 0,15 % dreigleisig und 138,80 km = 0,42 % viergleisig. Die Gesamtlänge aller Gattungen von Bahnstrecken in der Betriebsgemeinschaft, also einschließlich der schmalspurigen Staatsbahnen für öffentlichen Verkehr und der voll- und schmalspurigen Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr, betrug am 31. März 1904: 33 842,65 km, die Länge der preußischen Staatseisenbahnen aller Gattungen innerhalb und außerhalb der Betriebsgemeinschaft, also auch einschließlich der Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn, allein 32 678,45 km (1281,07 km mehr als Ende März 1903).

Von der Bahnlänge der vollspurigen preußischen und hessischen Staatsbahnen in der Betriebsgemeinschaft und des übrigen preußischen Staatsbesitzes für öffentlichen Verkehr (zusammen 33 499,74 km) entfallen auf die Provinzen: Schlesien 3942,72 km, Rheinprovinz 3761,05 km, Brandenburg einschließlich Berlin 3170,82 km, Sachsen 2582,37 km, Hannover 2543,93 km, Westfalen 2483,70 km, Ostpreußen 2272,42 km, Posen 2034,55 km, Pommern 1922,64 km, Westpreußen 1919,09 km, Hessen-Nassau 1731,11 km und Schleswig-Holstein 1243,50 km; auf die sechs östlichen Provinzen zusammen 15 262,24 km (+ 910,15 km, zum größten Teil infolge des Übergangs von Privatbahnen in Staatseigentum) und auf die sechs westlichen Provinzen (mit Sachsen) 14 345,66 (+ 334,90) km, auf das ganze Königreich Preußen 29 607,90 (+ 1245,05) km, auf außerpreußische deutsche Staaten 3879,31 (+ 50,67) km, darunter 1142,50 km hessisches Eigentum, auf das Ausland (Österreich und die Niederlande) 12,53 km.

Außerdem befanden sich in Preußen am 31. März 1904 2671,37 km der preußischen Staatsaufsicht unterstehende Strecken von Privat- und fremden Staatsbahnen (im Vergleich mit Ende März 1903: 773,60 km weniger, infolge des Überganges einer Reihe von Privatbahnen in das Eigentum des preußischen Staates). Von diesen waren 425,01 km Haupt-, 1917,53 km vollspurige Nebenbahnen und 328,83 km Schmalspurbahnen. Auf die sechs östlichen Provinzen entfallen davon 1018,25 (— 655,56) Kilometer (nur Vollspurbahnen), auf die sechs westlichen 1653,12 (— 118,02) km, darunter die 328,83 km Schmalspurbahnen. — Die Länge der in Preußen belegenen Kleinbahnen endlich betrug Ende März 1904: 6716,42 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen und 2264,77 km Straßenbahnen, im ganzen 8981,19 km (im Vergleich mit der Länge am Schluß des Geschäftsjahres 1902/03 + 521,49 km). Von den Kleinbahnen entfallen auf die sechs östlichen Provinzen 4751,86 (+ 182,27) km, darunter 4026,79 Kilometer nebenbahnähnliche Kleinbahnen und 725,07 km Straßenbahnen, auf die westlichen Provinzen 4229,33 (+ 339,22) km, darunter 2689,63 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen und 1539,70 km Straßenbahnen. Die meisten Kleinbahnen, auch die meisten nebenbahnähnlichen, finden sich in den Provinzen Pommern (1241,80 km, darunter 1211,52 km nebenbahnähnliche), Brandenburg, Rheinland, Sachsen, Posen und Ostpreußen (in letztgenannter Provinz 695,31 km, darunter 645,72 km nebenbahnähnliche), die wenigsten (abgesehen von Hohenzollern) in Hessen-Nassau und Westpreußen.

Im ganzen waren demnach am 31. März 1904 in Preußen 18 631,06 km Hauptbahnen, 13 182,54 km vollspurige Nebenbahnen, zusammen also 31 813,60 km Vollspurbahnen, ferner 465,67 km Schmalspurbahnen, 6716,42 km nebenbahnähnliche Kleinbahnen und 2264,77 km Straßenbahnen, somit an Eisenbahnen überhaupt 41 260,46 km (seit Ende März 1903 + 992,96 km) für den öffentlichen Verkehr vorhanden; das sind auf 100 qkm Fläche 11,83 (Ende März 1903: 11,55) km und auf 10 000 Einwohner 11,50 (11,40) km. Davon entfallen auf die sechs östlichen

Provinzen 21 032,35 (seit Ende März 1903 + 436,86) km, d. s. auf 100 qkm Fläche 10,42 (Ende März 1903: 10,20) km und auf 10 000 Einwohner 12,18 (12,06) km, auf die westlichen Provinzen 20 228,11 (seit Ende März 1903 + 556,10) km, d. s. auf 100 qkm Fläche 13,78 (Ende März 1903: 13,40) km und auf 10 000 Einwohner 10,87 (10,76) km. Nicht eingerechnet sind hier die Privatanschlußgleise ohne öffentlichen Verkehr mit im ganzen 395,29 km.

Das bis Ende März 1904 für die Staatsbahnen im Bereiche der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft verwendete Anlagekapital beträgt: für die preußischen Vollspurbahnen ohne die am 1. Juli 1903 vom Staate übernommenen Privateisenbahnen 8221,5 Mill. Mark (seit dem 31. März 1903 + 161,1 Mill. Mark) oder für 1 km 264 423 ℳ, für die hessischen Vollspurbahnen 294,9 Mill. Mark (+ 4,4 Mill. Mark) oder für 1 km 251 522 ℳ, für den badischen Anteil an der Main-Neckar-Eisenbahn 8,8 Mill. Mark oder für 1 km 228 062 ℳ, für die im Berichtsjahre vom preußischen Staate durch Kauf erworbenen 6 Privateisenbahnen 166,8 Mill. Mark oder für 1 km 173 966 ℳ, für die 1895 in den Besitz des preußischen Staates übergegangenen thüringischen Schmalspurbahnen 923 119 Mark oder für 1 km 19 232 ℳ, für die oberschlesischen Schmalspurbahnen 11,8 Mill. Mark oder für 1 km 86 454 ℳ, für die Anschlußbahnen ohne öffentlichen Verkehr 12 Mill. Mark oder für 1 km 30 683 ℳ, insgesamt für die Staatsbahnen im Bereiche der Betriebsgemeinschaft 8716,8 Mill. Mark (seit Ende März 1903 + 332,5 Mill. Mark) oder für 1 km 257 610 ℳ, für die vollspurige preußische Eisenbahn Wilhelmshaven-Oldenburg 7,4 Mill. Mark oder für 1 km 140 837 ℳ, für die preußischen Staatsbahnen innerhalb und außerhalb der Betriebsgemeinschaft allein (Bahnlänge 32 678,45 km, 1281,07 km mehr als Ende März 1903) 8420,5 Mill. Mark (+ 328,1 Mill. Mark) oder für 1 km 257 676 Mark. Der Betrag des Anlagekapitals ergibt sich aus den eigentlichen Baukosten, den sonstigen Aufwendungen aus Baufonds, den Absetzungen (insbesondere der aus Betriebsfonds aufgewendeten Mittel) und den Zu- oder Absetzungen des Unterschiedes zwischen Erwerbspreis und Bauaufwendungen beim Eigentumswechsel; im Anlagekapital nicht enthalten sind der Wert unentgeltlich überlassener Liegenschaften, der Betrag von Subventionen und die Bauaufwendungen, die aus Betriebsfonds gemacht sind. Bei Berechnung des Anlagekapitals der verstaatlichten Eisenbahnen sind der Nennwert der Staatsschuldverschreibungen, die dem Erwerbsvertrage gemäß für die Aktien der betreffenden Gesellschaft zum Umtausch gelangten, bezw. der bare Kaufpreis für die Aktien, ferner die vom Staate geleisteten baren Zuzahlungen sowie der Betrag der am Tage des Besitzantritts auf dem Unternehmen noch haftenden Prioritäts- und schwebenden Schulden zugrunde gelegt; hiervon sind in Abzug gebracht die am Tage des Besitzantritts in den Gesellschaftsaktivfonds vorhandenen Bestände, mit Ausnahme der etwa darunter befindlichen noch unbegebenen Aktien mit Prioritätsobligationen sowie der zur Abfindung von Mitgliedern und Beamten des Gesellschaftsvorstands aus den Fonds verwendeten Beträge; der verbleibende Betrag ist das zur Zeit des Besitzantritts vom Staate verwendete Anlagekapital.

Dem Hinzutritt neuer Bahnstrecken ist auch im Berichtsjahre durch entsprechende Vermehrung der Betriebsmittel Rechnung getragen worden. Am 31. März 1904 bestand der Fuhrpark der vollspurigen und der in Thüringen gelegenen schmalspurigen*) Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr im Bereich der Betriebsgemeinschaft — einschließlich der im Jahre 1903 für den preußischen Staat erworbenen Privateisenbahnen — aus 14 322 (Ende März 1903: 13 720) Lokomotiven und Motorwagen, 26 332 (25 542) Personenwagen und Personenabteilen der Motorwagen, 6974 (6773) Gepäckwagen und 300 236 (291 017) Güterwagen.

Die Beschaffungskosten der sämtlichen am 31. März 1904 vorhanden gewesenen Fahrzeuge beziffern sich auf 1803,9 (Ende März 1903: 1728,6) Mill. Mark und betragen 20,75 (20,68) % des Anlagekapitals (8693 Mill. Mark), das auf die vollspurigen und die in Thüringen gelegenen schmalspurigen*) Staatseisenbahnen für den öffentlichen Verkehr verwendet ist.

*) Die am 1. März 1884 als ein Teil des oberschlesischen Eisenbahnunternehmens in das Eigentum des Staates übergegangenen oberschlesischen Schmalspurbahnen, die dazu bestimmt sind, den Verkehr der Gruben und Hüttenwerke des oberschlesischen Bergwerks- und Hüttenbezirks untereinander und mit der Hauptbahn zu vermitteln, und unter Ausschluß des Personenverkehrs lediglich dem öffentlichen Güterverkehr dienen, waren bis zum 30. Juni 1904 an einen Unternehmer verpachtet, der auch verpflichtet war, die Lokomotivkräfte und Fahrzeuge selbst zu beschaffen, betriebsfähig zu erhalten und zu vermehren. Ende März 1904 bestand der daher oben nicht eingerechnete Fuhrpark der oberschlesischen Schmalspurbahnen (Länge 136,84 km) aus 52 Lokomotiven und 3656 Güterwagen sowie (zur alleinigen Verfügung des Transportunternehmers) 1 Personenwagen.

Für die im Berichtsjahre neubeschafften und umgebauten Fahrzeuge sind im ganzen 102,6 Mill. Mark ausgegeben worden, während die in derselben Zeit ausgeschiedenen Betriebsmittel mit 56,3 Mill. Mark zu Buche standen; aus den laufenden Betriebseinnahmen wurden im Berichtsjahre fast 5 Mill. Mark mehr für Beschaffung usw. von Fahrzeugen aufgewendet, als der Wert der ausgeschiedenen Fahrzeuge betrug.

Die im Rechnungsjahre 1903/04 im Bereiche der preußisch-hessischen Betriebsgemeinschaft (einschließlich der im Berichtsjahre verstaatlichten Privatbahnen) erzielte Gesamteinnahme beläuft sich auf 1519,8 Mill. Mark gegen 1400,6 Mill. Mark im Jahre 1902/03, 1353,7 Mill. Mark im Jahre 1901/02, 1392,3 Mill. Mark im Jahre 1900/01 und 1339,7 Mill. Mark im Jahre 1899/1900, das sind auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 46 966 ℳ gegen 44 026, 43 463, 45 532 und 44 486 ℳ in den vier Vorjahren. Somit ist die Gesamteinnahme um 119,2 Mill. Mark oder 8,51 % und auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 2040 ℳ oder 4,63 % gegen das letzte Vorjahr gestiegen. Sie würde für das Jahr 1903 noch um 30,7 Mill. Mark höher gewesen sein, wenn die Postverwaltung die Leistungen der Eisenbahnverwaltung für Zwecke des Postdienstes voll vergütet hätte. Der im Etat für das Rechnungsjahr 1903/04 vorgesehenen Gesamteinnahme von 1372,9 Mill. Mark gegenüber stellt sich die Wirklichkeit von 1519,8 Mill. Mark um 146,9 Mill. Mark oder 10,70 % höher. Von der erzielten Einnahme stammen 419,4 Mill. Mark oder 27,59 % (28 Mill. Mark oder 7,15 % mehr als im Vorjahre) aus dem Personen- und Gepäckverkehr, 1007,6 Mill. Mark oder 66,30 % (87,1 Mill. Mark oder 9,46 % mehr als im Vorjahre) aus dem Güterverkehr; im ganzen betragen demnach die Verkehrseinnahmen 1427 Mill. Mark oder 93,89 % (115,1 Mill. Mark oder 8,77 % mehr als im Vorjahre). Den Rest von 92,8 Mill. Mark oder 6,11 % (4,1 Mill. Mark oder 4,67 % mehr als im Vorjahre) bilden sonstige Einnahmen (für Überlassung von Bahnanlagen und Leistungen zu gunsten Dritter, für Überlassung von Betriebsmitteln, Erträge aus Veräußerungen usw.).

Die im Bereiche der Betriebsgemeinschaft im Rechnungsjahre 1903/04 erwachsene Gesamtausgabe beträgt 908,1 Mill. Mark gegen 859,1 Mill. Mark im Jahre 1902/03, 836 Mill. Mark im Jahre 1901/02, 828,1 Mill. Mark im Jahre 1900/01 und 776,3 Mill. Mark im Jahre 1899/1900; das sind auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 27 524 ℳ gegen 27 006, 26 840, 27 081 und 25 778 ℳ in den vier Vorjahren. Sie machte 59,75 % der Gesamteinnahme gegen 61,34, 61,75 und 59,48 % in den drei letzten Vorjahren aus. Im Vergleich mit den entsprechenden Zahlen für das Jahr 1902/03 ist demnach die Gesamtausgabe im Berichtsjahre um 49 Mill. Mark oder 5,70 %, auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge um 518 ℳ oder 1,92 % gestiegen, dagegen im Verhältnis zur Gesamteinnahme um 1,59 % zurückgegangen. Der im Etat für 1903/04 vorgesehenen Gesamtausgabe von 875,8 Mill. Mark gegenüber stellt sich die Wirklichkeit von 908,1 Mill. Mark um 32,3 Mill. Mark oder 3,69 % höher.

Von der Gesamtausgabe waren 417,9 Mill. Mark oder 46,02 % (20,8 Mill. Mark oder 5,23 % mehr als im Vorjahre) persönliche Ausgaben für Besoldungen, Wohnungsgeldzuschüsse, Unterstützungen und Wohlfahrtszwecke. Die Gesamtzahl der beschäftigten Beamten, technischen Gehilfen, nichttechnischen Gehilfen und Hilfskräfte im unteren Dienst sowie Arbeiter, deren Gebührnisse aus den laufenden Betriebseinnahmen gezahlt wurden, betrug im Rechnungsjahre 1903/04 durchschnittlich 373 551 (d. s. 17 377 oder 4,88 % mehr als im Jahre 1902/03 und 86 389 oder 30,08 % mehr als im Jahre 1895/96); unter diesen befanden sich 6214 weibliche Personen (652 oder 11,72 % mehr als im letzten Vorjahre). Etatsmäßige Beamte waren im Berichtsjahre durchschnittlich 131 429 beschäftigt (3628 oder 2,84 % mehr als im Jahre 1902/03 und 35 190 oder 36,57 % mehr als im Jahre 1895/96), darunter 320 weibliche (54 oder 20,30 % mehr als im letzten Vorjahre); außeretatsmäßige Beamte 8639 (+ 883 oder 11,38 % bezw. 1203 oder 16,18 %), darunter 522 weibliche (+ 99 oder 23,40 %); technische Gehilfen 1507 (+ 32 oder 2,17 % bezw. 826 oder 121,29 %); nichttechnische Gehilfen und Hilfskräfte im unteren Dienst 55 484 (+ 4300 oder 8,40 % bezw. 10 049 oder 22,12 %), darunter 3065 weibliche (+ 508 oder 19,87 %); Arbeiter (Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättenarbeiter) 176 492 (8535 oder 5,08 % mehr als im Jahre 1902/03 und 39 121 oder 28,48 % mehr als im Jahre 1895/96), darunter 2307 weibliche (9 weniger als im Jahre 1902/03). Außerdem waren im Berichtsjahre noch 248 Regierungsbauführer (im Vorjahre 263), 180 Zivilsupernumerare (191) und 839 Gepäckträger (681) vorhanden, die keine Vergütung aus der Staatskasse empfingen. Ferner wurden beim Bau neuer Bahnstrecken und bei den außerordentlich vorgesehenen Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den im Betriebe befindlichen Strecken im Berichtsjahre 6623 (im Vorjahre 5294) Arbeiter beschäftigt.

Nach Abzug der Gesamtausgabe von der Gesamteinnahme verblieben als Betriebsüberschuß im Rechnungsjahre 1903/04: 611,7 Millionen Mark gegen 541,4 Millionen im Jahre 1902/03, 517,7 Millionen im Jahre 1901/02, 564,2 Millionen im Jahre 1900/01

und 563,4 Millionen Mark im Jahre 1899/1900. Der Überschuß des Berichtsjahres ist also um 70,3 Millionen Mark oder 12,98 % höher als der des letzten Vorjahres. Für 1 km durchschnittlicher Betriebslänge bezifferte sich der Überschuß auf 18 542 ℳ, im Vorjahre auf 17 020 ℳ. Im Verhältnis zu der Gesamteinnahme betrug der Überschuß 40,25 % gegen 38,66 % im Vorjahre. Im Verhältnis zum durchschnittlichen Anlagekapital (8592 Millionen Mark) ergab sich eine Verzinsung von 7,12 % gegen 6,54 % im Vorjahre, 6,41 % im Jahre 1901/02, 7,14 % im Jahre 1900/01 und 7,28 % im Jahre 1899/1900. Der Anteil Hessens am Betriebsüberschuß ist auf 12 980 013 ℳ gegen 10,5, 9,9, 10,6 und 9,5 Millionen Mark in den vier Vorjahren berechnet, der Anteil Badens für die auf badischem Gebiete gelegenen Strecken der Main-Neckar-Eisenbahn auf 1 006 818 ℳ gegen 451 994 ℳ für das Halbjahr vom 1. Oktober 1902 (dem Tage der Übernahme dieser Bahn in die Verwaltung des preußischen Staats) bis zum 31. März 1903. — Dem im Etat für das Rechnungsjahr 1903/04 vorgesehenen Überschusse von 497,1 Millionen Mark steht ein wirklicher Überschuß von 611,7 Millionen Mark gegenüber. Es sind somit 114,6 Millionen Mark oder 23,06 % mehr erzielt worden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die zweite Lesung der sogen. Kanalvorlage** hat im preußischen Abgeordnetenhause am 3. d. M. begonnen und dauerte am 7. d. M. noch fort. Wir berichten nur kurz über den Verlauf unter Hervorhebung der für das Eisenbahnwesen wichtigen Punkte und Erörterungen. Der Berichter Zentrumsabgeordneter am Zehnhoff, der sich durch die Ausarbeitung einer trefflichen Denkschrift über die Vorlage ein von allen Seiten anerkanntes Verdienst erworben hat, bemerkte gleich zu Anfang: Während der Hannover-Rheinkanal im Sinne der ursprünglichen Vorlage ein gefährlicher Feind der Eisenbahn gewesen wäre, so sei durch die Zusätze und Änderungen der Kommission die Vorlage so geändert, daß die Eisenbahn jetzt in dem Kanal einen treuen, zuverlässigen Bundesgenossen erkennen werde; sie könne jetzt sagen: „Ich krieg' einen Kameraden, einen besseren find' ich nicht.“ (Große Heiterkeit.) Durch die Weglassung der Verbindungsstrecke zwischen dem östlichen und westlichen Wasserstraßennetz Preußens seien die finanziellen Bedenken erheblich abgeschwächt: die rechnungsmäßigen Eisenbahneinnahme-Ausfälle seien dadurch von 47 Millionen der Vorlage von 1901 auf den von der Regierung berechneten wirklichen Ausfall von nur 15 Millionen zurückgegangen, die sich durch Ersparnisse im Bau von Eisenbahnen noch weiter vermindern würden. Redner beleuchtete dann die Bedeutung des Schleppmonopols, durch das der Kanalvorlage ein anderer Geist eingehaucht sei. Das Monopol gebe dem Staat die Möglichkeit, die Ungleichheit zwischen Wasserfracht und Eisenbahnfracht durch Annäherung der ersteren an die letztere zu beseitigen und überhaupt die Wirtschaftspolitik auf die Wasserstraßen auszudehnen, so daß die Kanalpolitik, die von freihändlerischen ausländischen Tendenzen getragen war, ein nationales Gepräge erhalte. Derselbe Gedanke habe zu der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf den regulierten Strömen geführt. Staatsminister v. Budde entwickelte dann in großen Zügen den Hauptgedanken der ganzen Vorlage, die Ausgestaltung des östlichen und des westlichen Wasserstraßennetzes der Monarchie. Weiter führte er aus, wie das Schleppmonopol allein eine einheitliche, fahrplanmäßige Handhabung des Kanalbetriebes ermögliche. Zum Beweise, wie sehr das Staatsmonopol dem Privatmonopol vorzuziehen sei, wies er auf die Tarifermäßigungen hin, die er bei der durch den Streik herbeigeführten Kohlennot für belgische und englische Kohlen sogleich habe gewähren können, was bei einem Privateisenbahn-Monopol gewiß nicht geschehen wäre. Auch die Siegerlandindustrie habe bei ihrer Notlage sogleich ermäßigte Tarife erhalten. Nach weiteren sehr bemerkenswerten Ausführungen über die Berechtigung der Schiffahrtsabgaben schloß er unter lebhaftem Beifall mit dem Ausspruch, das Haus werde sich durch die Annahme der Vorlage in der Kulturgeschichte des deutschen Staats für alle Zeiten ein Denkmal setzen. Ablehnend verhielt sich der Vorlage gegenüber nach wie vor der kons. Abg. Graf Limburg-Stirum, während der natl. Abg. Dr. Friedberg namens seiner politischen Freunde erklärte, daß sie nahezu einstimmig für den Kanal stimmen würden, obgleich sie in der Weglassung der Verbindung zwischen Ost- und Westnetz und in der beabsichtigten Einführung des Schleppmonopols wie der Schiffahrtsabgaben eine wesentliche Verschlechterung der Vorlage sähen. Wenn das Monopol wirklich dazu dienen sollte, die Tarife möglichst hoch zu halten, so daß der Eisenbahn die Konkurrenz mit der Wasserstraße erspart bleibe, so werde damit der Nutzen der Wasserstraße vollkommen zerstört. Aber die Regierung könne ja nicht so töricht sein, die Gebühren so hoch anzusetzen, daß der Kanal nicht benutzt werde, dann also auch die ersehnte Entlastung der Eisenbahn nicht eintrete. Um übrigens solcher Beunruhigung die Spitze abzubrechen, sei von seinen Freunden der Antrag gestellt, der Regierung zur Einführung des Monopols nur die Ermächtigung zu erteilen, und ferner eine Begrenzung der Gebührenerhebung auf die Kosten der Verzinsung und Tilgung vorzusehen. Die Bedenken wegen der Beeinträchtigung des Eisenbahnbaues und wegen der finanziellen Belastung hält Redner für genügend geklärt und beseitigt. Ebenso hält er für erwiesen, daß die Baukosten einer Güterbahn sich 4—5 mal so hoch stellen würden, als die des Kanals. Weiter führte er aus, daß der der Landwirtschaft durch die neuen Handelsverträge zuteil werdende Schutz eine Verbesserung der Verkehrswege nötig mache; der Kanal werde auch der Landwirtschaft entschieden Nutzen bringen.

Der freis. Abg. Dr. Wiemer ist aus einem Freunde zu einem Gegner der Vorlage geworden, sowohl wegen der fehlenden Verbindung zwischen Westen und Osten, als namentlich wegen des Schleppmonopols, hinter dem das Betriebsmonopol lauere, und wegen der Schiffahrtsabgaben.

Der zweite Tag der Verhandlung (4. d. M.) brachte zunächst die Beratung einer Anzahl von neuen Anträgen namentlich in bezug auf Schleppmonopol und Schiffahrtsabgaben. Aus den Reden ist zunächst die des kons. Abg. v. Arnim hervorzuheben, der sich im Namen seiner Freunde im Gegensatz zum Grafen Limburg-Stirum für die Vorlage in ihrer jetzigen Gestalt aussprach, aber nur unter der Voraussetzung, daß Schleppmonopol und Schiffahrtsabgaben genehmigt würden. Der freikons. Abg. Freiherr v. Zedlitz sprach sehr wirkungsvoll für den Kanal. In den Vordergrund stellt er die Notwendigkeit der Entlastung der Eisenbahnen. Die finanziellen Bedenken seien unberechtigt. „Bis der Kanal fertig ist, haben wir einen Eisenbahnüberschuß von einer Milliarde. Was bedeutet demgegenüber ein Ausfall von 7 Millionen?“ Schleppmonopol und Schiffahrtsabgaben seien geeignet, der Vorlage den freihändlerischen Giftzahn auszuziehen. Das Schleppmonopol werde so ungefähr einem Verkehrsmonopol gleichkommen. Dadurch werde der Kanal zu einem vollwertigen Gliede im Verkehrssystem unter Wahrung der staatlichen Betriebshoheit. Nach weiteren Ausführungen über die Schiffahrtsabgaben und gegen die Besorgnis, daß der Mittellandkanal doch noch kommen werde, den er als einen „fürchterlichen Blender“ bezeichnete, schloß Redner mit dem Wunsche, daß durch Annahme der Kanalvorlage endlich der Kanalstreit beendet werden möge. Im Verlauf der weiteren am Sonnabend gehaltenen Reden wurden Eisenbahnfragen nicht mehr berührt; aus einer am Montag gehaltenen Rede des Staatsministers v. Budde ist zu erwähnen, daß er gegenteiligen Behauptungen gegenüber auf den gewaltigen Ausbau des ostpreußischen Eisenbahnnetzes hinwies. Weiter ist die Rede des Finanzministers Frhrn. v. Rheinbaben hervorzuheben, der auf die Übertreibungen, die der Abg. Dr. Hahn (Bund der Landwirte) aufgetischt hatte, scharf erwiderte und die Unmöglichkeit betonte, mit einer Güterbahn dasselbe zu leisten, was der Kanal leiste, auf dem ein einziger Kahn soviel trage, wie ein Eisenbahnzug von 60 Achsen. Solche Züge würde man immer unmittelbar hintereinander laufen lassen müssen, um dem Bedarf zu genügen, und eine solche Bahn würde mit Rücksicht auf die Geländeschwierigkeiten und die Vermeidung der Schienenübergänge unendlich mehr kosten als der Kanal. Der Minister sprach sich für das Schleppmonopol aus, er sei aber Gegner des Betriebsmonopols. Er schloß unter lebhaftem Beifall mit dem dringenden Wunsche, daß nun endlich die Kanalstreitaxt begraben werden möge.

— **Ein „Merkbuch für Reisende“** wird von der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung als Beilage zu den amtlichen Kursbüchern (nord-, süd-, ost- und westdeutschen) herausgegeben werden. Darin sind die wichtigsten Bestimmungen und Einrichtungen des Reiseverkehrs in übersichtlicher Form kurz zusammengestellt. Das Merkbuch soll dem Reisenden Gelegenheit geben, sich über die einschlägigen Fragen leicht und bequem zu unterrichten. „Selbstverständlich“, so heißt es in dem Vorwort, „haben hier nicht alle für den Reiseverkehr maßgebenden Bestimmungen aufgenommen werden können. Es sind vielmehr nur solche Bestimmungen allgemeineren Inhalts berücksichtigt worden, die geeignet erscheinen, die Reisenden vor Unbequemlichkeiten und Weiterungen zu bewahren. Wer sich eingehender über die Rechte und Pflichten der Reisenden unterrichten will, wird auf die Eisenbahn-Verkehrsordnung und die Tarife verwiesen, die käuflich zu haben und von denen auch Auszüge in die amtlichen Kurs-

bücher aufgenommen sind.“ Einzelne Abdrücke sind bei Nachfrage an das Publikum unentgeltlich zu verabfolgen.

— **Eisenbahn-Orientierungstafeln.** Mit der Anbringung von Eisenbahn-Orientierungstafeln in den Wagen des preußisch-hessischen Staatsbahngebietes ist, wie die „Eisenbahn“ meldet, begonnen worden. Es sind zu diesem Zwecke 40 000 vierteilige Eisenbahnpläne hergestellt, die in vier Bezirke: Nordost, Nordwest, Südost und Südwest eingeteilt worden sind. Auf jedem Planteil sind die sämtlichen nach der betreffenden Richtung führenden Stammbahnlinien mit den Hauptnebenstrecken eingezeichnet. Die Pläne werden in den Abteilen derjenigen Wagen angebracht, die auf den Staatsbahnstrecken der betreffenden Bezirke verkehren.

— **Tarifierung von Eisen und Stahl.** In der 83. gemeinschaftlichen Sitzung der ständigen Tarifkommission zu Münster i. E. am 7. Juni 1904 wurde behufs Vorberatung von Anträgen auf Änderung der Ziffern 2 und 3 der Position „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs III des deutschen Eisenbahngütertarifs ein Unterausschuß eingesetzt, dem die Eisenbahnverwaltungen Berlin, Dresden, Elberfeld, Karlsruhe, Kattowitz und Straßburg sowie die Herren Oberregierungsrat a. D. Schröder, Geheimer Kommerzienrat Servaes und Kommerzienrat v. Weidert angehören. In der 84. gemeinschaftlichen Sitzung zu Bern am 9. September 1904 wurde diesem Unterausschuß auch die Behandlung eines Antrages der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz, betreffend Frachtberechnung für Eisenlegierungen, zugewiesen. Am 12. Januar d. J. fand nun die erste Beratung dieses Unterausschusses in München unter dem Vorsitz des Präsidenten Behrendt statt. Die Verhandlungen hatten folgendes Ergebnis: 1. Als altes Eisen und alter Stahl haben nur diejenigen abgängigen Stücke zu gelten, die sich als zu ihrem ursprünglichen Zweck nicht mehr brauchbar erweisen. Befinden sich unter einer Wagenladung einzelne nicht abgängige Stücke, so wird hierdurch die Tarifierung der ganzen Sendung nicht berührt. Als zu den Eisen- und Stahlabfällen gehörig werden beispielsweise erachtet: Abfall von Eisen- und Stahldraht sowie Abfallstücke von Platten und Blechen. Zur Vermeidung von Mißverständnissen wird beantragt, in der Anmerkung zu Ziffer 3 der Position „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs III S. 37 des deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I, Abteilung B das Wort „Abschnitte“ zu streichen. Der erste Absatz dieser Anmerkung soll, weil nicht mehr erforderlich, gestrichen werden. 2. Eisenlegierungen, z. B. Ferromangan (Manganeisen, Eisenmangan), Ferrosilizium (Siliziumeisen) sollen, wenn im Hochofen hergestellt, im Spezialtarif III namentlich aufgeführt werden.

An Stelle des Wortlautes der Position im Spezialtarif I

„Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art (auch mit unedlen Metallen überzogen), soweit sie nicht in den Spezialtarifen II und III unter ‚Eisen und Stahl‘ aufgeführt oder besonders genannt, einschließlich usw.“

soll im Spezialtarif II gesetzt werden:

„Eisen und Stahl, Eisenlegierungen, Eisen- und Stahlwaren aller Art (auch mit unedlen Metallen überzogen), soweit sie nicht im Spezialtarif III genannt sind, einschließlich usw.“

Im Spezialtarif II soll unter 2: „Platten und Bleche aller Art“ angefügt werden: „auch mit Nietlöchern versehen“.

Im Spezialtarif II sollen endlich verschiedene als notwendig erkannte redaktionelle Änderungen der Ziffern 3, 4, 5, 6 vorgenommen werden. Die Feststellung des Wortlautes bleibt einer für den 14. März d. J. nach Dresden anberaumten weiteren Sitzung des Unterausschusses vorbehalten.

— **Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. im Verkehre von niederländischen Hafenstationen und von Rheinumschlagsplätzen.** Nach einer Bekanntmachung der Eisenbahndirektion zu Essen auf S. 171 d. Ztg. (Anzeigen-Nr. 308 a) werden unter den dort näher aufgeführten Bedingungen mit Gültigkeit vom 6. bis einschließlich den 28. d. M. für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Wagenladungen von mindestens 10 t Frachtermäßigungen gewährt.

— **Eisenbahndienst und Bergarbeiterstreik.** Die „Eisenbahn“ schreibt: „Infolge des Streiks der Bergarbeiter im Ruhrkohlenrevier haben leider die Kohlensendungen auf den Eisenbahnen sich wesentlich vermindert. Es haben viele Hunderte von Zügen ausfallen müssen. Dadurch ist für zahlreiche Bedienstete die Beschäftigung weggefallen. Der Herr Staatsminister v. Budde hat aber angeordnet, daß kein Bediensteter, auch kein Arbeiter aus dieser Veranlassung entlassen werden darf. Es soll sogar den Bediensteten, die durch den Ausfall der Nebenbezüge eine Einbuße im Einkommen erleiden, eine angemessene Entschädigung gezahlt werden, soweit sie dienstbereit sein müssen. . . . . Gerade in solchen Zeiten zeigt es sich, daß Preußens Eisenbahnpolitik nicht nur für das Land, sondern auch für das Personal ein Segen ist.“

Zu derselben Angelegenheit meldet der „Berl. Akt.“: „Die Einwirkung des Bergarbeiterausstandes auf den Eisenbahngüterverkehr hat Veranlassung zu einer Verfügung des Eisenbahnministers gegeben. Der Minister hat den Eisenbahndirektionen in einem Erlasse bekannt gegeben, daß infolge des im Ruhrkohlengebiet ausgebrochenen Generalausstandes eine Abnahme des Verkehrs auch in einem Teil der scheinbar unmittelbar nicht berührten Bezirke zu befürchten sei. Es sei daher Pflicht der Eisenbahndirektionen, dafür Sorge zu tragen, daß sofort die Zugleistungen den verminderten Transportleistungen angepaßt werden, und daß auch der Rangier- und Reservedienst alsbald entsprechend vermindert werde. Arbeiterentlassungen dürfen aus diesem Anlaß nicht vorgenommen werden. Soweit irgend angängig, seien die im Zugbetriebe beschäftigten Personen an unfreiwilligen Ruhetagen anderweit zu beschäftigen. Allem Anscheine nach werde der Ausstand eine wesentliche Steigerung des Kohlenversandes aus den vom Ausstand nicht berührten Kohlengebieten veranlassen. Es sei dafür Sorge zu tragen, daß diese Gebiete nicht nur mit dem nötigen Wagenmaterial, sondern auch mit der erforderlichen Zahl von Lokomotiven versehen werden.“

— **Anschlüsse bei Skalmierzyce und Herby an die russischen Bahnen.** Die Auswechslung der Ratifikationsurkunden zu den beiden zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland am 6. Dezember 1904 abgeschlossenen Verträgen betreffend die Herstellung einer Eisenbahnverbindung zwischen der preußischen Staatsbahn bei Skalmierzyce und der Warschau-Kalischer Eisenbahn sowie zwischen der preußischen Staatsbahn bei Herby und der Herby-Czenstochauer Eisenbahn hat am 3. d. M. im Auswärtigen Amt zu Berlin stattgefunden.

— **Arbeiten zur Verlängerung der Berliner Untergrundbahn.** In Charlottenburg schreitet der Bau der Unterpflasterbahn rüstig vorwärts. Der Tunnel vom Knie bis zur Leibnizstraße ist in der Hauptsache fertiggestellt. Die Arbeiten in der Sesenheimer- und Spreestraße sollen demnächst in Angriff genommen werden. Für die dazwischen liegende Tunnelstrecke in der Bismarckstraße einschließlich der Haltestelle „Krumme Straße“ sind die endgültigen Entwürfe dem Magistrat von Charlottenburg eingereicht; nach Genehmigung der Pläne soll auch mit dem Bau dieser Strecke sofort begonnen werden. Von der Eröffnung einer Teilstrecke ist abgesehen worden, vielmehr soll die ganze Strecke Knie-Wilhelmsplatz nach ihrer Vollendung dem Betriebe übergeben werden. — Der Tunnel, der unter dem vom Leipziger Platze nach der Voßstraße durchgehenden Grundstücke des Warenhauses Wertheim gebaut wird, ist seiner Vollendung nahe; voraussichtlich wird schon in nächster Woche die Abnahme des interessanten Bauwerks erfolgen. Zwischen den Frontmauern des Warenhauses am Leipziger Platz teilt sich der zweigleisige Tunnel, und in einer Länge von etwa 95 m laufen zwischen den Fundamentpfeilern des Gebäudes zwei in sich völlig abgeschlossene, eingleisige Tunnel nebeneinander her. Die Zwischenräume zwischen beiden sind in geschickter Weise für die Gründung einzelner Stützmauern ausgenutzt. An der Voßstraße vereinigen sich beide Tunnel wieder, um dann in einem Bogen den Weg nach dem Wilhelmsplatz, der Mohrenstraße und dem Hausvoigteiplatz zu nehmen. In der letzten Zeit sind auch die Verhandlungen über die Durchführung der Bahn durch die Häuser zwischen Königgrätzer Straße und Leipziger Platz zum Abschluß gekommen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. Januar d. J. in 14 Arbeitstagen 69 562 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4969 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 252 853 und auf den Arbeitstag 19 450 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Januar d. J. auf den Arbeitstag 14 481 und im ganzen 183 291 Doppelwagen oder 72,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Januar d. J. 38 373 Doppelwagen gegen 33 733, in Oberschlesien 108 806 Doppelwagen gegen 71 662 und in den drei Bezirken zusammen 216 741 Doppelwagen gegen 358 248 und war demnach im Saarbezirk 4640 Doppelwagen oder 13,8 %, in Oberschlesien 37 144 Doppelwagen oder 34,1 % höher und in den drei Bezirken zusammen 141 507 Doppelwagen oder 39,5 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1904.

Im ganzen Monat Januar stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 260 573 Doppelwagen gegen 467 291, im Saarbezirk auf 68 272 Doppelwagen gegen 62 647, in Oberschlesien auf 183 963 Doppel-

wagen gegen 146 047 und in den drei Bezirken zusammen auf 512 808 Doppelwagen gegen 675 985 und betrug demnach im Ruhrbezirk 206 718 Doppelwagen oder 44,2 % weniger, im Saarbezirk 5625 Doppelwagen oder 8,9 % mehr, in Oberschlesien 37 916 Doppelwagen oder 25,9 % mehr und in den drei Bezirken zusammen 163 177 Doppelwagen oder 24,1 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1904.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 31. Januar d. J. 940 Doppelwagen zu 10 t gegen 44 826 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 0 gegen 115 sowie von anderen Gütern 21 gegen 0 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 31. Januar d. J. 46 378 offene Wagen gegen 39 176 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 7202 oder 18,4 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— Neue bayerisch - österreichische Eisenbahnanschlüsse. Am 31. Januar d. J. erfolgte in München der Austausch der Ratifikationsurkunden für den Staatsvertrag, welcher die Herstellung der Eisenbahnlinien Wallern-Waldkirchen, Reutte-Pfronten und Berchtesgaden-Drachenloch betrifft und auch die künftige Erbauung der Verbindungen Partenkirchen-Mittenwald-Scharnitz-Inntal und Garmisch - Lermoos - Reutte vorbereitet. Damit ist dieser Staatsvertrag, welcher demnächst im Gesetz- und Verordnungsblatt veröffentlicht wird, in Kraft getreten.

— Die Betriebsrechnung der Pfälzischen Eisenbahnen für 1904 schließt mit einem „Aktivrest" von 412 554 ℳ gegen 1 102 386 ℳ im Vorjahre ab. Nach Abzug der vertragsmäßig dem Staate zukommenden Zinsrückerstattungen kann eine Superdividende von $^1/_3$ % (1 % im Vorjahre) zur Verteilung an die Aktionäre gelangen und wird demnach der Gesamtbezug der pfälzischen Eisenbahnaktien für 1904 für die Ludwigsbahn $9^1/_3$ % (10 % im Vorjahre), für die Maximiliansbahn $5^5/_6$ % ($6\frac{1}{2}$ im Vorjahre) und für die Nordbahnen $4^1/_3$ % (5 % im Vorjahre) betragen.

— Sächsischer Eisenbahnrat. Der der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordnete Eisenbahnrat trat am 2. d. M. unter Vorsitz des Generaldirektors v. Kirchbach zu einer Sitzung zusammen. Ein Antrag auf Verlegung der Termine für die Sitzungen vom Februar und Juli auf Mai und Oktober wurde nach längerer Verhandlung zurückgezogen. Hierauf erfolgten verschiedene Mitteilungen über Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die betrafen: die Tarifierung von Zucker und Melasse, von Papier, von zur Denaturierung bestimmtem Spiritus und die Aufnahme von Wein in den Spezialtarif für bestimmte Eilgüter.

Weiter wurde mitgeteilt, daß für Meuselwitz-Rositzer usw. Braunkohlen und Braunkohlenbriketts die Einführung ermäßigter Frachtsätze nach den Hafen- und Küstengebieten der Nord- und Ostsee im Werke sei. In der Frage der Ermäßigung der Fracht für Asche und Müll war der Eisenbahnrat damit einverstanden, daß der Antrag weiter verfolgt und daß mit der Dresdener Dünger - Exportgesellschaft deshalb weiter verhandelt werde, unter der Voraussetzung, daß die Verfrachtung nach passenden Ablagerungsorten und nicht unter den Selbstkosten erfolgt. Dann folgte eine Besprechung des Sommerfahrplans, wobei zahlreiche Fahrplanwünsche geäußert wurden. Endlich beschäftigte den Eisenbahnrat noch die Beförderung von Milch in Flaschen und Kisten und eine Mitteilung über die Verkaufspreise der Zeitungen durch die Bahnhofsbuchhändler.

— Strafprozeß wegen Tötung des Stationsassistenten Kühne auf Bahnhof Alexanderplatz zu Berlin. Das wegen dieses Verbrechens am 1. Oktober 1904 ergangene landgerichtliche Urteil, über welches wir in Nr. 83 S. 1319 Jahrg. 1904 d. Ztg. berichtet haben, war von den Angeklagten Paul Winzler und Gustav Winzler mit dem Rechtsmittel der Revision angefochten worden, und das Reichsgericht hatte die Entscheidung wegen Verletzung gewisser Formvorschriften aufgehoben und die Sache an das erste Gericht zurückverwiesen. Hier kam die Angelegenheit am 4. d. M. zur nochmaligen Verhandlung, und diese endete mit der Verurteilung des Gustav Winzler zu drei Jahren und des Paul Winzler zu zwei Jahren sechs Monaten Gefängnis, während das erste Urteil gegen beide Angeklagte auf je vier Jahre Gefängnis gelautet hatte. Auf diese Strafzeit werden je sechs Monate der erlittenen Untersuchungshaft angerechnet. Das Gericht sprach aus, daß die erneute Verhandlung die Straftat in etwas milderem Lichte habe erscheinen lassen, und der Angeklagte Paul Winzler erklärte, sich bei dem Urteil beruhigen zu wollen.

Österreich.

— Deutsch - österreichischer Handelsvertrag. Der neue Handelsvertrag zwischen Deutschland und Österreich-Ungarn, welcher nach langen, schwierigen Verhandlungen vor kurzem abgeschlossen worden ist, enthält auch eine Reihe von Bestimmungen, welche den Eisenbahnverkehr berühren. Abgesehen von den im Vertrag selbst getroffenen neuen Vereinbarungen über die Herstellung direkter Personen- und Gütertarife sowie ineinandergreifender Fahrpläne enthält der neue Vertrag mehrere Anlagen, welche für die Abwicklung des wechselseitigen Eisenbahnverkehrs von großer Bedeutung sind. Es sind dies das Übereinkommen über die Zollabfertigung im Eisenbahnverkehr, welches eine den Anforderungen des modernen Verkehrs Rechnung tragende Neubearbeitung erfahren hat, ferner das Viehseuchenübereinkommen, endlich das Abkommen über die Desinfektion der Eisenbahnviehwagen. Wir werden nicht ermangeln, den Inhalt dieser wichtigen Abmachungen demnächst näher zu besprechen.

— Der Kohlenarbeiterstreik im Ruhrgebiete und die böhmischen Bahnen. Die Rückwirkung des Ausstandes im Ruhrgebiete spiegelt sich in den vorliegenden Betriebsausweisen der böhmischen Bahnen für den Monat Januar d. J. ab. Die Buschtêhrader Bahn, der die starken Mehrbezüge Bayerns zugute kamen, hat im Monat Januar 70 100 Wagen Güter zu 10 t verfrachtet, um 10 000 Wagen mehr als gleichzeitig im Vorjahre. Durchschnittlich ist also der tägliche Versand um 320 Wagen gestiegen. Der allgemeine Austand hat bekanntlich am 17. Januar eingesetzt. Die Mehrleistung der Buschtêhrader Bahn entfällt somit auf die zweite Monatshälfte, in welcher der Verkehr ganz ungewöhnlichen Umfang annahm. Es mußten von Falkenau aus sieben bis acht und von Komotau aus fünf Kohlensonderzüge eingelegt werden. Die starke Steigerung des Verkehres ist jedoch nicht ausschließlich auf die vermehrten Kohlenbezüge Süddeutschlands zurückzuführen. Durch den westfälischen Streik suchen sich auch die inländischen Abnehmer mit entsprechenden Kohlenvorräten zu versorgen. Endlich hat auch das anhaltende Frostwetter im Januar den Kohlenverbrauch gehoben. Der Hauptanteil an dem Verkehrszuwachs fällt der Buschtêhrader Bahn zu. Die Januareinnahmen des B-Netzes betrugen 1 300 308 Kr., um 124 700 Kr. mehr als im gleichen Monat des Vorjahres. Für das A.-Unternehmen wird eine Einnahme von 691 007 Kr., das ist um 47 000 Kr. mehr ausgewiesen, als im Januar 1904.

In demselben Umfange wie auf den Linien der Buschtêhrader Bahn ist auch der Verkehr auf der Aussig-Teplitzer Bahn gestiegen. Auf dem alten Netze sind im Januar 752 739 t, um 109 162 t oder etwa 17 % mehr verfrachtet worden als gleichzeitig im Vorjahre. Die Aussig-Teplitzer Bahn hat also durchschnittlich im Tag 2428 Wagen zu 10 t, das ist um 35 Wagen täglich mehr befördert, als im Januar 1904. Die Einnahmen des alten Netzes betragen 942 457 Kr. und überragen die entsprechende Vorjahrsziffer um 112 024 Kr.

— Fortschritte der Bauarbeiten in den großen Alpentunneln. Über die bei den Bauarbeiten in den großen Alpentunneln bis Ende Dezember 1904 erzielten Fortschritte liegen folgende Angaben vor: Was den Vortrieb des Sohlstollens anbelangt, so betrug die Gesamtleistung: beim Bosrucktunnel auf der Nordseite 1674,4 m, auf der Südseite 1871,6 m; bei dem Tauerntunnel auf der Nordseite 2241,2 m, auf der Südseite 837,3 m; beim Karawankentunnel auf der Nordseite 4475,9 m, auf der Südseite 3080,2 m. Die geologischen Verhältnisse wiesen im Dezember nichts außergewöhnliches auf. Beim Karawankentunnel ergab sich auf der Nordseite stetig zunehmender Wasserzufluß; seit 24. Dezember ist der Vortrieb eingestellt, da die neue Pumpenanlage zur Bewältigung des Wasserzuflusses im Gegengefälle noch nicht vollendet und noch eine weitere Zunahme des Wassers zu gewärtigen ist; auf der Südseite war der Vortrieb gleichfalls seit 17. Dezember wegen zunehmenden Wasserandrangs eingestellt.

— Eine Zahnradbahn auf das Kitzbühler Horn. Die Stadtgemeinde Kitzbühel in Tirol hat beschlossen, sich um die Konzession zur Erbauung einer Zahnradbahn auf das Kitzbühler Horn zu bewerben. Dieser Berg ist längst als einer der schönsten Aussichtspunkte der Alpen bekannt.

— Lokomotiv- und Tenderbestellung für die österreichischen Staatsbahnen. Das Eisenbahnministerium hat für die österreichischen Staatsbahnen 52 Lokomotiven und 48 Tender im Gesamtkostenbetrage von 4 539 128 Kr. bei den österreichischen Lokomotiv- und Tenderfabriken in Bestellung gebracht.

— Die Kosten des Prioritätenstreites der Österreichischen Nordwestbahn. In dem bekannten Verlosungsstreite der Nordwestbahn mit den Besitzern der fünfprozentigen Prioritäten,

welcher durch einen Vergleich beigelegt wurde, hat der gerichtlich bestellte Prioritätenkurator eine Kuratelkostenrechnung in der Höhe von 100 000 Kr. gelegt. Die Österreichische Nordwestbahn lehnte die Zahlung der Kosten in der angesprochenen Höhe ab, und es erfolgte daher deren gerichtliche Bestimmung. Das Handelsgericht hat sie auf 70 000 Kr. festgesetzt und in der Begründung hervorgehoben, daß es nach bestem Wissen und Gewissen die Kosten des Kurators mit dem angegebenen Pauschbetrage festgesetzt habe, weil außergewöhnliche Leistungen zu belohnen waren, welche sich nicht mit einem engherzigen Maßstabe messen lassen, und der Kurator durch seine mühevolle Tätigkeit einen günstigen Erfolg erzielte, welcher einer großen Gruppe von Interessenten erheblichen Vorteil brachte. Eine derartige Tätigkeit lasse sich nicht nach ziffermäßigen Teilansätzen bewerten, und ein Gesamtkostenzuspruch sei daher gerechtfertigt.

— **Haftung bei Überschreitung der Lieferfrist.** Der Verein Kommunikation in Wien ist mit einer Eingabe wegen Festsetzung einer Zusatzbestimmung zu § 87 des Betriebsreglements beim Eisenbahnministerium vorstellig geworden, wonach von der Eisenbahn auch bei Lieferfristversäumnissen von 12 Stunden oder darunter Ersatz zu leisten wäre und ferner im Falle der Deklaration des Interesses an der Lieferung die deklarierte Summe nicht den für Lieferfristversäumung zu leistenden Gesamtersatzbetrag, sondern den Höchstbetrag des die normale Entschädigung übersteigenden Mehrersatzes zu bilden hätte.

— **Mühlen-, Kleie- und Düngemittelrefaktie der österreichischen Eisenbahnen.** Die Erneuerung dieser Refaktien für das Jahr 1905 hat dadurch eine Verzögerung erfahren, daß die mit 1. Januar d. J. im Verkehr zwischen den österreichischen Staatsbahnen in Galizien und der Bukowina einerseits und der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits eingetretene Durchrechnung des Staatsbahntarifs einige Änderungen der erwähnten Refaktien notwendig gemacht hat, deren Feststellung das Einvernehmen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen voraussetzte. Die bezüglichen Verhandlungen sind nunmehr so weit vorgeschritten, daß im Laufe der nächsten Zeit zunächst die Veröffentlichung der Mühlenrefaktie für das Jahr 1905 im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt und sodann auch die Erneuerung der Düngemittel- und Kleierefaktie mit Rückwirkung auf den 1. Januar d. J. zu gewärtigen ist.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eröffnung des Zentralbahnhofs in Antwerpen** soll im August d. J. stattfinden. Die Feierlichkeit wird, so schreibt die „Indépendance belge“, wenn man sich überhaupt zu einer solchen entschließt, sehr einfach sein. Der Eisenbahnminister würde, umgeben von den Spitzen der Stadt und der Eisenbahnverwaltung, sie leiten. Die Gebäude werden jedoch an diesem Zeitpunkte noch nicht fertig, nur die Einrichtungen für die Reisenden würden vollendet sein. Die Bureaus können erst später untergebracht werden.

— **Der neue französische Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Gauthier** hat sein Ministerium wie folgt ergänzt: André Lacroix, bisher maître des requêtes beim Staatsrat, Direktor des Kabinetts, Doucet, bisher Enregistrement-Einnehmer, beigeordneter Leiter (chef adjoint), Henri Girard, bisher Hauptredakteur im Finanzministerium, Leiter des besonderen Sekretariats (chef du secrétariat particulier), Come, Hauptredakteur bei der Verwaltung der Staatsbahnen, Unterleiter des Kabinetts (sous-chef de cabinet). Ferner wird in Pariser Blättern bekanntgegeben: Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird die Senatoren und Abgeordneten Mittwochs und Sonnabends von 8 bis 11 Uhr morgens empfangen. Er bittet sie, zwecks schneller Erledigung der Angelegenheiten ihn vorher den Gegenstand ihres Besuchs wissen zu lassen.

— **Außerordentliche Verkehrsstörung durch Schnee in Frankreich.** Im Departement Lozère, einem rauhen Gebirgslande Mittelfrankreichs (Cevennen), ist der Verkehr auf der Eisenbahn von Mende nach Bastide-Saint Laurent zwei ganze Wochen lang durch Schnee vollständig unterbrochen gewesen. Die Linie geht über eine kahle Hochebene mit bis zu 16 m tiefen Einschnitten. Diese waren durch die Schneestürme vom 17. und 18. Januar fast vollständig mit Schnee ausgefüllt worden und konnten erst nach vierzehntägigen, langwierigen und gefährlichen Arbeiten wieder genügend freigemacht werden. So konnte während dieser Zeit kein Zug zwischen Mende, dem Hauptort des Departements, und Bastide fahren. Danach hat Herr Monestier, Senator von Lozère und früherer Minister der öffentlichen Arbeiten, an den jetzigen Minister ein Schreiben gerichtet, in welchem er außer anderen Verbesserungen die Überdachung der bedeutendsten Einschnitte wünscht, ferner mächtigere Schneepflüge, geschütztere Maschinen usw.

— **Simplontunnel.** Nach einem Bericht im „Monitore delle Strade ferrate“ schritten die Bohrarbeiten im Simplontunnel am Schlusse des Januar rüstig fort. Seit einigen Tagen wurde durchaus trocknes Gestein angetroffen, in welchem es gelingt, innerhalb 24 Stunden etwa 5 m vorzudringen. Es fehlten nur noch 135 m bis zur Begegnung mit dem Nordstollen.

Von unserem regelmäßigen Berichter wird uns hierzu geschrieben: Anfangs dieses Monats ist an die Durchbohrung der letzten 100 m gegangen worden. Auf der Nordseite haben am 31. Januar laut schweizerischen Blättern die Ingenieure und Arbeiter bis auf wenige ihre Tätigkeit ausgesetzt, da alle Arbeiten fertig sind. Die Arbeiten im zweiten Stollen rücken so vorwärts, daß der Durchschlag auch dieses Tunnels vier Wochen nach dem Haupttunnel erfolgen kann.

— **Die Durchführung der Verstaatlichung in der Schweiz.** Unter diesem Titel hat Herr Weißenbach, Präsident der Generaldirektion der Bundesbahnen, einen Aufsatz im Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlicht, welcher auch in seinem Vaterlande große Anerkennung findet. So schreibt die Neue Zürcher Ztg. in einer Besprechung: „Die Abhandlung hat keineswegs apologetischen Charakter, sie ist keine Schrift zur Verteidigung der Verstaatlichung im allgemeinen oder speziell gegenüber den Angriffen, wie wir sie in jüngster Zeit von dieser oder jener Seite vernommen haben. Kritische Bemerkungen treffen wir überhaupt nur wenige. Der Verfasser referiert und orientiert über das große Werk der Verstaatlichung, und dies in so trefflicher und umfassender Weise, daß wir den Wunsch aussprechen, er möchte seine Abhandlung auch weiteren Kreisen zugänglich machen.“

— **Die Eisenbahnen und die Enthaltsamkeitsbewegung.** Mit Bezug auf unsere neuliche Mitteilung über die Unterstützung des schweizerischen Vereins enthaltsamer Eisenbahner durch die dortigen Eisenbahnverwaltungen erhalten wir von Herrn Eisenbahndirektor a. D. de Terra eine Zuschrift, der wir entnehmen, daß man in der Schweiz den Wert der Enthaltsamkeitsbewegung für die Sicherheit des Betriebes offenbar besonders zu würdigen versteht. Die Leitung der schweizerischen Bundesbahnen hat dem dortigen Verein enthaltsamer Eisenbahner einen fortlaufenden Jahresbeitrag von 300 Fr. bewilligt. Der Verband der schweizerischen Schmalspurbahnen hat den Verein schon zum zweitenmal mit 500 Fr. bedacht, die Rhätische Bahn spendete ihm 200, die Gotthardbahn 100 Fr. Herr de Terra fügt seinerseits hinzu: „Die deutschen Eisenbahnverwaltungen, die sich bis jetzt erst zum Teil und mit wesentlich geringeren Beiträgen zur Unterstützung des Deutschen Vereins enthaltsamer Eisenbahner entschlossen haben, werden hoffentlich nicht dauernd hinter der Schweiz zurückstehen wollen, wo es sich um die Förderung eines Werkes handelt, das neben seiner unverkennbaren hohen Gemeinnützigkeit ihnen selbst offenbar den allergrößten Nutzen bringt.“

— **Italienische Eisenbahnverstaatlichung.** Über die zukünftige Eisenbahnpolitik hat sich der italienische Minister der öffentlichen Arbeiten jetzt einigermaßen deutlich ausgesprochen. In Erwiderung auf eine Anfrage erklärte Minister Tedesco am 1. d. M. in der italienischen Deputiertenkammer, es gebe drei Gesetzentwürfe betreffend die Neuordnung der Eisenbahnen vom 1. Juli d. J. ab, und diese lägen bereits fertig da. Der erste betrifft die Inbetriebnahme der Netze der Mittelländischen, Adriatischen und Sizilianischen Eisenbahnen durch den Staat, mit Ausnahme des Adriatischen Netzes von 2000 km der Südbahn, der zweite verlangt die notwendigen Mittel, der dritte dringende Maßnahmen für Lieferung des Materials. Sobald der Ministerpräsident von seinem Unwohlsein hergestellt sei, werde der Ministerrat endgültig über die drei Entwürfe beraten, die der Kammer dann vorgelegt werden sollen. Die Voreingenommenheit, die sich gegen die beabsichtigte Lösung der Eisenbahnfrage erhoben habe, sei nicht gerechtfertigt; die Regierung werde im vollen Bewußtsein von der Bedeutung der Frage mit der notwendigen Vorsicht an die neue Organisation herangehen. Das Parlament und das Land könnten deshalb zu dem Scharfblick und der Fürsorge der Regierung Vertrauen haben. Die Erklärung wurde mit lebhaftem Beifall aufgenommen.

— **Plan eines Zentralbahnhofes in Salonich.** Anläßlich der im Laufe des Jahres 1906 zu erwartenden Fertigstellung der Erweiterungsbauten des Hafens von Salonich tritt dem österreichischen „Handelsmuseum“ zufolge dort ein älteres Projekt wieder in den Vordergrund, nämlich die Schaffung eines Zentralbahnhofes für die drei in Salonich einmündenden Eisenbahnen:

die Verbindungsbahn Konstantinopel-Salonich, die Orientalischen Bahnen und die Salonich-Monastirbahn. Ein Zentralbahnhof auf dem Kai, wo sich der Umschlag vom Wasser auf das Land und umgekehrt mit größter Leichtigkeit und ohne Unkosten bewerkstelligen ließe, würde dem Handel der Stadt weit besser frommen, als der gegenwärtige Zustand, da jede Bahn ihren eigenen Bahnhof hat. Die Eisenbahnen hätten umsomehr Anlaß, auf den Plan einzugehen, als die Instandhaltung und der Betrieb eines großen Bahnhofes nicht soviel kostet, wie der von drei kleinen Bahnhöfen.

— **Stockungen im Güterverkehr über Sosnowice.** Die Schlesische Zeitung meldet aus Myslowitz vom 4. d. M.: „Der Gesamtverkehr nach der Weichselstaatsbahn über Sosnowice ist bis auf weiteres eingestellt worden. Güter dahin werden nicht übernommen, bereits übernommene werden angehalten und den Absendern zur Verfügung gestellt. Der Zugverkehr auf der Warschau-Wiener Bahn ist bisher nicht unterbrochen. Myslowitz erhielt starken Zuzug von russischen Flüchtlingen, die teilweise nach Beuthen und Österreich weiterreisten.“

Nach einem Telegramm vom 6. d. M. ist der Verkehr der Weichselbahn auf der Linie Sosnowice-Olkusch wegen Streiks der Eisenbahnarbeiter eingestellt.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahn Lome-Palime.** Durch Vertrag zwischen dem Fiskus des deutschen Schutzgebietes Togo und der Firma Lenz & Co. in Berlin ist dieser der Bau der Eisenbahn von Lome nach Palime übertragen worden. Die Gesamtsumme der Baukosten beträgt bekanntlich 7 800 000 *M.*, wovon ein reichliches Drittel, nämlich 3 220 000 *M.*, für den Oberbau, 1 200 000 *M.* für Erd- und Felsarbeiten, 600 000 *M.* für Verwaltungskosten, 570 000 *M.* für Durchlässe und Brücken, 480 000 *M.* für Betriebsmittel, 440 000 *M.* für Bahnhöfe und Haltestellen, für Grunderwerb, Wegeübergänge, Signale, Werkstattanlagen und Verschiedenes kleinere Summen gerechnet sind. Außer der Herstellung der gesamten Bahnstrecke mit einer Spurweite von 1 m übernimmt die Baugesellschaft auch alle nötigen Neuarbeiten an der Landungsbrücke. Der Vertrag fordert die Herstellung der ganzen Bahnanlage binnen 24 Monaten, so daß die Strecke also im Oktober 1906 eröffnet werden könnte. Mindestens alle zwei Monate wird durch einen höheren Gouvernementsbaubeamten eine Baurevisionsreise in Begleitung des Bauleiters der Firma unternommen. Die Kolonialabteilung nimmt die Pflicht auf sich, für den stärkeren Anbau von Nahrungsmitteln an der Strecke zu sorgen und auch die Maßnahmen zur Beschaffung von Wasser sofort einzuleiten, wie sie ebenfalls das Gouvernement angewiesen hat, die Bemühungen der Baugesellschaft um Beschaffung von Bahnarbeitern aus dem Hinterlande zu unterstützen.

— **Tarifpolitik der amerikanischen Bahnen.** Wir haben in Nr. 10 S. 153 d. Ztg. die Äußerungen des Präsidenten Roosevelt über die Notwendigkeit einer stärkeren staatlichen Einflußnahme auf das Tarifwesen der amerikanischen Eisenbahnen mitgeteilt und fügen heute eine kleine Blumenlese von Stimmen bei, die in den Vereinigten Staaten laut geworden sind und zu einem solchen Vorgehen beigetragen haben mögen. So brachte die Newyorker Staatszeitung vom 24. November 1904 eine Mitteilung, daß mehrere Gouverneure westlicher Staaten den Präsidenten gebeten hätten, auf gesetzgeberischem Wege dahin zu wirken, daß die Eisenbahnen zur Festsetzung angemessener Frachten gezwungen und ihnen die Gewährung von Refaktien verboten werden könne. In allen Staaten mit hauptsächlich ackerbautreibender Bevölkerung, heißt es da weiter, leiden die Farmer schwer unter den hohen Frachten. Die Eisenbahnen hätten den Westen der Besiedlung erschlossen, aber durch ihr Verhalten in den letzten Jahren hätten sie die Entwicklung großer Landstriche gehindert. Durch ihre Trustvereinigung hätten sie den freien Wettbewerb ertötet. „Ganz Long Island sollte ein blühender Garten sein, aber die hohen Preise, welche Bahn- und Expreßgesellschaften für die Beförderung von Waren fordern, haben zur Folge, daß dort weite Strecken Landes brach liegen.“ — Die „vereinigten Handels- und Landwirtschaftskammern der Vereinigten Staaten“ hatten etwa zu derselben Zeit auf ihrer Versammlung in St. Louis einen Antrag angenommen, in dem der Kongreß ersucht wird, schleunigst im Wege der Gesetzgebung Maßnahmen zu treffen, um den Ungleichheiten und Ungerechtigkeiten in der Festsetzung der Eisenbahngütertarife durch die Privateisenbahnen ein Ende zu machen. Das Verfahren der Eisenbahnen verletze das Gesetz vom 4. Februar 1887 (act to regulate commerce), das die Forderung stellt, die Tarife sollten vernünftig und gerecht sein. Das Bundesverkehrsamt müsse mit der Machtbefugnis ausgestattet werden, ungerechte Tarife durch andere zu ersetzen, die ohne weiteres in Wirksamkeit treten und gültig bleiben sollen, bis durch Richterspruch festgestellt ist, daß sie auf einem offenbaren Rechtsirrtum beruhen (siehe die Botschaft des Präsidenten in voriger Nummer). Ähnliches wurde in einem Bericht gefordert, den der von den Staatsbehörden eingesetzte Ausschuß zur Beratung über eine einheitliche Güterklassifikation und Vereinfachung der Gütertarife erstattet hatte. Es wurde da vornehmlich über die willkürliche Versetzung der Güter in höhere Klassen des Tarifs geklagt, die die Eisenbahnen ohne Änderung des Tarifs lediglich zur Erhöhung ihrer Einnahmen und unter Umgehung des oben genannten Gesetzes vornähmen.

Alle diese Klagen haben sich zu der schon mitgeteilten Botschaft des Präsidenten und zu einer Gesetzesvorlage verdichtet, über die uns eine Nachricht aus Washington vom 16. Januar d. J. unterrichtet. Danach werden dem Repräsentantenhause zwei Gesetzentwürfe über die Regelung der Eisenbahnfrachtpreise zugehen. Einer der Entwürfe gibt der Interstate Commerce Commission volle Machtvollkommenheit, die Eisenbahntarife festzusetzen und sofort einzuführen. Der andere Entwurf sieht die Errichtung eines Bundesgerichts vor, das die von der Interstate Commerce Commission aufgestellten Tarife nachzuprüfen hat und gegen dessen Entscheidung lediglich Berufung an den obersten Gerichtshof zulässig ist. Die Eisenbahngesellschaften, die gegen die Verfügungen verstoßen, sollen mit Strafen bis zu 5000 D. täglich belegt werden können.

Bezeichnend für die jetzigen Zustände und Stimmungen in Washington ist nachstehende Depesche der „C. T. C.“ aus Washington vom 3. d. M.: „Die Kommission für den zwischenstaatlichen Handel erklärte, die Atchison-, Topeka and Santa Fé-Eisenbahngesellschaft habe sich einer dauernden schweren Verletzung des gegen die teilweise Rückerstattung der Eisenbahntransportkosten gerichteten Gesetzes schuldig gemacht. Die Kommission will versuchen (!!), die Staatsanwaltschaft zur strafrechtlichen Verfolgung der Vertreter der Gesellschaft zu veranlassen.“

Wenn das Verkehrsamt zur Zeit nichts weiter unternehmen kann, als solche Versuche, dann ist es allerdings hohe Zeit, daß seine Befugnisse gesetzlich erheblich verstärkt werden.

Allgemeines.

— **Wellenförmige Abnutzung von Eisenbahnschienen.** Das „Zentralbl. der Bauverw.“ veröffentlicht folgende Zuschrift: „In dem im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin am 10. Mai 1904 gehaltenen Vortrage hat Herr Dr.-Ing. Haarmann die Vermutung ausgesprochen, daß eine wellenförmige Abnutzung von Eisenbahnschienen bei Hauptbahnen nur selten vorkomme. Ich möchte mir daher gestatten, darauf hinzuweisen, daß ich an mehreren Stellen der Bahn von Magdeburg nach Halberstadt eine wellenförmige Abnutzung beobachtet habe, wenn diese auch bei weitem nicht so stark war, wie an den von Herrn Haarmann vorgeführten Stücken. Die Wellenform ist sogar nur bei guter Beleuchtung — wenn der Beschauer beim Beobachten der Schienen gegen die Sonne sieht — zu erkennen, dann aber auch deutlich. Die Erscheinung zeigte sich nur auf Bremsstrecken, die teils mit Schienen der Form 8, teils mit solchen der Form 6 (durchweg auf Holzschwellen in grobem Kies) verlegt waren. Eine Strecke war erst einige Monate vor der Beobachtung mit 8b-Schienen belegt. Die Wellenlänge entsprach an allen Stellen genau dem Schwellenabstande, jedoch wurde ab und zu eine Schwelle überschlagen. Eine unregelmäßige Abnutzung des Schienenkopfes konnte ich zwar nicht feststellen, jedoch ist wohl anzunehmen, daß sie in geringem Grade durch das Gleiten der Räder beim Bremsen in Verbindung mit der verschiedenen Krümmung der durchgebogenen Schiene, je nachdem diese unmittelbar unterstützt ist oder nicht, doch eingetreten ist.

Frankfurt a/M., im Januar 1905. Hans Schwarz.“

Bücherschau.

— **Praktische Winke für die Handhabung des neuen vereinfachten Abfertigungsverfahrens.** Von Paul Wehner, Eisenbahnsekretär in Breslau II, Augustastr. Nr. 121. Zu beziehen vom Verfasser. Preis 20 ₰.

Diese Schrift, deren erstes Erscheinen wir in Nr. 13 S. 205 Jahrg. 1904 d. Ztg. anzeigten, ist jetzt in einer Neubearbeitung herausgegeben, wozu die am 1. Januar d. J. erfolgte Einführung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens im gesamten deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande die Veranlassung bot. Sie gibt in leicht faßlicher Weise ein klares Bild darüber, wie die neuen Vorschriften nicht nur im preußischen Abfertigungsdienste, sondern auch bei den verschiedenartigen Buch- und Kassenführern anderer Eisenbahnverwaltungen anzuwenden sind.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 1. Februar d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 19,220 km lange Strecke Ommen-Hardenberg der Niederländischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Am 1. März d. J. wird der an der Strecke Wetzlar-Niederlahnstein zwischen den Stationen Aumenau und Villmar gelegene Haltepunkt Arfurt für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. An Stelle der an der Linie Steinbrück-Sziszek zwischen den Stationen Rann und Zapresic gelegenen Haltestelle Marhof wird am 1. März d. J. eine Halte- und Verladestelle mit selbständigem Verrechnungsdienste unter der Benennung Savski Marhof eröffnet werden. Diese Haltestelle ist für den allgemeinen Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet, und können daselbst nur Eil- und Frachtgüter der Spiritus-Preßhefefabrik und Raffinerie Makso Mayer zur Auf- und Abgabe gelangen. Leichen, lebende Tiere, Fahrzeuge, explosive Güter und solche Gegenstände, deren Auf- und Abladen besondere Einrichtungen erfordert, können in dieser Halte- und Verladestelle weder auf- noch abgegeben werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Februar d. J. ist die an der Strecke Kandrzin-Ratibor zwischen Station Nendza und Ratibor gelegene Haltestelle Markowitz für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor eröffnet worden.

Eine Abfertigung von und nach Markowitz Ort findet nicht statt.

Bezeichnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Strecke Potsdam-Magdeburg gelegene Station Brandenburg hat die Bezeichnung Brandenburg (Staatsbahnhof) erhalten.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Für die Bahnstation Herrnbergtheim an der Linie Ansbach-Würzburg wird künftig die Schreibweise Herrnberchtheim allgemein angewendet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 28 vom 31. Januar d. J. an sämtliche — ordentlichen — Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs sowie die Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz und die Warschau-Wiener Eisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 2. Februar d. J.).

Nr. I 35 vom 31. Januar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Genehmigung des Verkaufs von Vereinsfahrscheinheften durch einen Reiseunternehmer (abgesandt am 4. Februar d. J.).

Nr. I 40 vom 5. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen und die zur Prüfung der Entwürfe neuer Fahrscheinverzeichnisse berufenen Stellen, betreffend den 1. Entwurf der neuen, vom 1. Juni d. J. ab gültigen Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 5. Februar d. J.).

Nr. III 68 vom 30. Januar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Güterwagenparkverzeichnisse (abgesandt am 4. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft.

Der auf der Teilstrecke Ullrichsthal-Steinschönau der Lokalbahn B.-Leipa-Steinschönau wegen Schneeverwehung am 27. Januar d. J. neuerdings eingestellte Personen-, Gepäck- und Güterverkehr wurde am 2. Februar d. J. unbeschränkt wieder aufgenommen.

Prag, am 2. Februar 1905. (300)

2. Güterverkehr.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. März d. J. ab wird die Tarifentfernung zwischen den Stationen Lauscha (Sachs.-Mein.) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Kißlegg der württembergischen Staatseisenbahnen von 348 auf 448 km abgeändert.

Erfurt, den 2. Februar 1905. (301)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Berlin und Stettin (Gruppe III).

Die Gasanstalt Gitschinerstraße in Berlin wird nicht mehr von Station Berlin Schlesischer Bahnhof, sondern von Berlin Görlitzer Bahnhof bedient. Die Frachtsätze bleiben dieselben, die Anschlußfracht beträgt 90 ₰.

Die Gasanstalt am Stralauerplatz in Berlin ist eingegangen. Eine Überführung von Kohlensendungen findet daher nicht mehr statt.

Breslau, den 3. Februar 1905. (302)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif II, Gruppenwechseltarif I/II, II/III und II/IV.

Ab 1. April 1905 wird die durch den Übergangstarif mit den Kleinbahnen Halle-Hettstedt und Dessau-Radegast-Cöthen für die Übergangsstationen Halle a. Saale, Hettstedt, Cöthen, Dessau und Zörbig gewährte Frachtermäßigung von 2 ₰ für 100 kg für Sendungen, die zu den Ausnahmefrachtsätzen für gebrannte Steine, Eisenerz etc. und Gießereiroheisen — Ausnahmetarife 5 a, 7 b und 8 a — abgefertigt werden, aufgehoben.

Halle a/S., den 31. Januar 1905. (303)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe.

Vom 15. Februar d. J. ab wird die Station Amanweiler in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstation mit der Beschränkung auf den Versand von Schlacken, wie solche in diesem Ausnahmetarife genannt sind, einbezogen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 3. Februar 1905. (304)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft 4 vom 1. September 1904 ist mit Gültigkeit vom 20. Februar l. J. der I. Nachtrag erschienen. Er enthält einige Textberichtigungen, sowie Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, insbesondere Frachtsätze für Altmünsterol Grenze, und kann von den beteiligten Verwaltungen, sowie von unserem Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 5. Februar 1905. (305)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3 a vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. wird die Station Regensburg in den Ausnahmetarif Nr. 20 (Eisen und Stahl) im Verkehr von Prag einbezogen.

München, am 31. Januar 1905. (306)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. wird die Station Winnweiler in den Ausnahmetarif 36 für Malz aller Art zur Ausfuhr des Tarifheftes 8 (Verkehr Baden-Pfalz) im Verkehr mit den badisch-schweizerischen Übergangsstationen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 3. Februar 1905. (307)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Owschlag des Direktionsbezirks Altona und Gredstedbro der dänischen Staatsbahnen in die regelmäßigen Tarifklassen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 1. Februar 1905. (308)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. im Verkehre von niederländischen Hafenstationen und von Rheinumschlagsplätzen.

In Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 4. d. M. bringen wir folgendes zur Kenntnis:

Mit Gültigkeit vom 6. bis einschl. den 28. Februar 1905 werden für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Wagenladungen von mindestens 10 t A. beim Versande von niederländischen Hafenstationen nach Stationen im Geltungsbereiche des rheinisch-westfälisch-niederländischen Verbandsgütertarifs die auf die deutschen Strecken entfallenden Frachtanteile des Spezialtarifs III, B. beim Versande von den Rheinumschlagsplätzen an der Stromstrecke von Wesel bis Cöln (einschl.) nach Stationen im Geltungsbereiche der Staatsbahngütertarife auf alle Entfernungen die Frachtsätze des Spezialtarifs III um 20 Prozent ermäßigt. Die Frachtermäßigung zu A für Sendungen von niederländischen Hafenstationen wird nachträglich und nur auf Antrag gewährt; sie wird, wenn zwischen Versand- und Bestimmungsstation mehrere Wege zugelassen sind, für die kürzeste deutsche Strecke berechnet, auch wenn die deutsche Strecke des befahrenen Weges länger ist. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. (308a)

Essen a/Ruhr, den 4. Februar 1905.

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. im Verkehre von den niederländischen Hafenstationen.

Mit Gültigkeit vom 5. bis einschließlich den 28. Februar 1905 werden für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Wagenladungen von mindestens 10 t im Versande von den niederländischen Hafenstationen nach Stationen im Geltungsbereiche des rheinisch-westfälisch-niederländischen Gütertarifs die auf die deutschen Strecken entfallenden Frachtanteile des Spezialtarifes III nachträglich im Reklamationswege um zwanzig Prozent ermäßigt.

Diese Ermäßigung wird jedoch, wenn zwischen Versand- und Bestimmungsstation mehrere Wege zugelassen sind, nur für die kürzeste deutsche Strecke berechnet, auch wenn eine längere deutsche Strecke befahren ist.

Essen, den 4. Februar 1905. (309)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. im Verkehr von den deutschen Nordseehafenstationen, sowie von Kiel und Lübeck.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 31. Januar d. J. bringen wir hierdurch zur Kenntnis, daß bis zum 28. Februar d. J. auch für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Wagenladungen von mindestens 10 t im Versande von Station Lübeck der Lübeck-Büchener Eisenbahn nach Stationen im Geltungsbereiche der Staatsbahngütertarife links der Elbe auf Entfernungen über 120 km die Fracht des Spezialtarifs III um 25 % ermäßigt wird.

Die gleiche Ermäßigung tritt ferner ein im Versande von den deutschen Nordseehafenstationen und den Stationen Kiel und Lübeck nach den auf deutschem Gebiete gelegenen Stationen der nachstehenden Privatbahnen: Börssum-Hornburger Kleinbahn, Arnstadt-Ichtershausener Eisenbahn, Braunschweig-Schöninger Eisenbahn, Braunschweigische Landeseisenbahn, Crefelder Eisenbahn, Dessau-Wörlitzer Eisenbahn, Eisern-Siegener Eisenbahn, Georgsmarienhütter Eisenbahn, Greußen-Ebeleben-Keulaer Eisenbahn, Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn, Holländische Eisenbahn, Ilmenau-Großbreitenbacher Eisenbahn, Meppen-Haselünner Eisenbahn, Nauendorf-Gerlebogker Eisenbahn, Neuhaldensleber Eisenbahn, Nordbrabant-Deutsche Eisenbahn, Oschersleben-Schöninger Eisenbahn, Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn, Stendal-Tangermünder Eisenbahn, Südharz-Eisenbahn, Weimar-Berka-Blankenhainer Eisenbahn, Westfälische Landeseisenbahn, Wutha-Ruhlaer Eisenbahn, Brölthalbahn, Rinteln-Stadthagener Eisenbahn, Teutoburger Waldeisenbahn.

Essen, den 3. Februar 1905. (310)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.

Am 12. d. M. treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 65 (Eisenschlacken zum Hochofen- und Bleihüttenbetriebe) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von \ Nach	Beuthen O. S. E.	Bobrek	Borsigwerk	Chorzow	Friedrichshütte	Gleiwitz	Königshütte i. Oberschl.	Laurahütte	Ludwigsglück	Morgenroth	Rosdzin	Schwientochlowitz	Tarnowitz	Zabrze
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen													
Kasniau K. K. St. B.	97	95	95	97	95	94	97	98	95	95	98	97	95	95

Breslau, den 3. Februar 1905. (311)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. im Verkehr von Flensburg und Rendsburg.

Die für den Monat Februar bewilligte fünfundzwanzigprozentige Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. von den deutschen Nordseehafenstationen und den Stationen Kiel und Lübeck tritt mit Gültigkeit vom 6. bis 28. Februar d. J. in gleicher Weise auch im Versande von den Stationen Flensburg und Rendsburg ein.

Essen, den 5. Februar 1905. (312)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 6. Februar 1905 gelangt zum Tarifheft B 4 (Mainz-Württemberg) der Nachtrag VIII zur Einführung. Derselbe enthält hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der demnächst zur Eröffnung gelangenden Neubaustrecken Lampertheim-Weinheim und Sprendlingen-Ober-Roden des Direktionsbezirks Mainz sowie für die Station Wiesbaden West. Außerdem sind in dem Nachtrage neue und teilweise geänderte Teilfrachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b für Steine enthalten.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen.

Frankfurt a/M., den 3. Februar 1905. (313)

Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar l. J. werden für den Versand von rohen Steinen, wie im Spezialtarif III unter Ziffer 1 genannt, von Klingen-Heuchelheim und Siebeldingen-Birkweiler nach Karlsruhe Hauptbahnhof, Rangier- und Westbahnhof ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Die Station Karlsruhe Rangierbahnhof wird ferner mit den gleichen für Karlsruhe Hauptbahnhof bereits bestehenden Sätzen in den Ausnahmetarif für Steine einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 3. Februar 1905. (314)

Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Oberschlesisch-sächsischer Kohlenverkehr.

Am 1. März d. J. erscheint zum vorbezeichneten Kohlentarife der Nachtrag III, der hauptsächlich Sätze nach Chemnitz-Hilbersdorf, abgeänderte Sätze von Emanuelsegen, Beatenglück-, Hoym-, Redengrube, Oheimgrube, Boerschächte sowie neue Frachtsätze von Koksanstalt Orzegow und Hillebrandschacht enthält. Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März d. J. einschließlich in Geltung.

Der Nachtrag ist zum Preise von 15 ₰ bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.

Kattowitz, den 31. Januar 1905. (315)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1905 treten für die Beförderung von Gütern im Verkehre der sächsischen Schmalspurbahnen und der schmalspurigen Privateisenbahn Zittau-Oybin nebst Zweiglinie Bertsdorf-Jonsdorf folgende anderweite Bestimmungen über die Frachtberechnung in Kraft: Der Fracht-

berechnung für Güter in Wagenladungen, auch für Güter in Vollspurwagen auf Rollböcken, wird das wirkliche Gewicht, mindestens aber ein Gewicht von 5000 kg zugrunde gelegt. Erfordert eine Sendung mehrere Wagen, so wird für jeden Wagen mindestens die Hälfte des daran vermerkten Ladegewichts angerechnet. Über die Zahl der erforderlichen Wagen entscheidet die Eisenbahnverwaltung nach ihrem Ermessen. Ergibt sich für eine als Wagenladung aufgegebene Sendung nach den Tarifsätzen und Bestimmungen für Stückgut eine billigere Fracht, als nach den Tarifsätzen und Bestimmungen für Wagenladungen, so ist die Stückgutfracht zu berechnen.

Dresden, den 3. Februar 1905. (316)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Der mit Gültigkeit vom 25. Juni 1902 auf dem Verfügungswege eingeführte Frachtsatz von 149 Cts. für 100 kg für die Beförderung von Schienen usw. bei gleichzeitiger Aufgabe von mindestens 100 t ab Neunkirchen (Saar) nach Les Hauts-Geneveys tritt am 1. April l. J. ohne Ersatz außer Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 3. Februar 1905. (317)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Porzellanerde (Chinaclay, Kaolin) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung:

Zwischen	Eisenbahndirektionsbezirk	und Poschetzau k. k. St. B. Frachtsätze für 100 kg in Mark
Düsseldorf-Bilk	Elb.	1,49
Düsseldorf-Derendorf	„	1,49
Düsseldorf-Grafenberg	„	1,49
Düsseldorf Hafen	„	1,49
Düsseldorf-Lierenfeld	„	1,49
Düsseldorf-Reisholz	„	1,50

Wien, am 2. Februar 1905. (318)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts
(nach Hafenplätzen der Levante).
Ergänzung der Güterklassifikation rücksichtlich des Artikels Essig.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Durchführung im Tarifwege, wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes Teil I für den oben bezeichneten Verkehr (Seite 41) durch folgende Position ergänzt:

Artikel	Tarifierungsklasse
Essig, u. zw.: Speiseessig, zum unmittelbaren Genusse geeignet, sowie auch Essigessenz, Essigsäure (Essigsprit), Aceton, Holzessig (Holzsäure)	10

Wien, am 1. Februar 1905. (319)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
auch namens der beteiligten Transportanstalten.

3. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen zu 2 einstieligen Bahnsteigüberdachungen und einem Personentunnel auf Bahnhof Schweidnitz-Oberstadt soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfaßt 71 780 kg Flußeisen und 1630 kg Flußstahlguß. Angebote hierfür sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 28. Februar 1905, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claaßenstraße Nr. 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 3,0 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Breslau, den 7. Februar 1905. (320)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Etatsjahr 1905 für die Eisenbahndirektionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar:
A. 12 500 Stück Achslagerkasten und 123 300 Stück Stahlgußbremsklötze;
B. 165 500 kg Federstahl und 24 000 kg Achshalterstahl.

Eröffnung der Angebote am 22. Februar 1905, zu A. vormittags 11 Uhr, zu B. mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 22. März 1905.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von
2 ℳ für Gruppe A. (Achlagerkasten und Bremsklötze),
1 „ für Gruppe A. (nur Bremsklötze),
60 ₰ für Gruppe B.
vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.

Hannover, den 1. Februar 1905. (321)
Königliche Eisenbahndirektion.

Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Wunstorf und Lehrte.
Verdingung
von Erd-, Rodungs-, Böschungs- und Abbruchsarbeiten, der Herstellung von Brücken und Durchlässen, Weg- und Bahn-Über- und Unterführungen (ohne eiserne Überbauten), Futtermauern und Wegebefestigungsarbeiten im Lose I der **Umgehungsgüterbahn Wunstorf-Lehrte: Teilstrecke Wunstorf-Letter,** Station 0 bis 142, umfassend in der Hauptsache etwa 480 000 cbm Bodenbewegung, 128 000 qm Böschungsflächen, 1050 qm Spundwände, 12 000 cbm Bodenausbub, 11 500 cbm Beton und Mauerwerk, 200 cbm Werksteine, 10 200 qm Pflasterungen und Chaussierungen und 32 000 qm sonstige Wegearbeiten.

Termin: Mittwoch, den 1. März 1905, vormittags 10 Uhr, in unserem Verwaltungsgebäude, Joachimstraße 8 hierselbst.

Gesamtausführungsfrist 75 Wochen.

Lagepläne, Massenverteilungspläne, Bauwerkszeichnungen, Berechnungen, Bedingungen usw. können daselbst vorher im Zimmer 271 werktäglich von 8 bis 3 Uhr eingesehen werden.

Die Verdingungsunterlagen zur Abgabe des Angebots können bis zum 22. Februar 1905 gegen vorherige kostenfreie Einsendung von 4,50 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) an unser **„Technisches Bureau“** hierselbst (Bestellgeld nicht erforderlich) sowie auch gegen diesen Betrag im vorhin angeführten Zimmer 271 während der bezeichneten Dienstzeit bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Hannover, den 31. Januar 1905. (322)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Rechnungsjahr 1905 für die Königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W., und zwar:

A. 5590 Stück Zughaken, 430 Stück Zughakenführungen, 1150 Stück Zugstangenmuffen, 1820 Stück Pufferkreuze, 10 350 Stück Pufferstangen, 950 Stück Pufferteller, 24 740 Stück Schraubenkupplungen, 305 Stück Sicherheitskupplungen, 17 630 Stück Kupplungsspindeln.

B. 258 400 m eiserne Siederöhren und 43 200 m eiserne Leitungsröhren.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 21. Februar d. J., zu A vormittags 11 Uhr, zu B vormittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 21. März 1905.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von
70 ₰ für Gruppe A und
50 „ „ „ B
vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Die Kosten sind von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.

Hannover, den 2. Februar 1905. (323)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Offene Stellen.

Gesucht ein Oberlokomotivführer, welcher auch befähigt sein muß, den Betrieb einer ca. 8 km langen Dampfstraßenbahn bei Berlin mit Personen- und Güterverkehr zu überwachen, besonders das Lokomotivpersonal in der Behandlung der Betriebsmittel und Einhaltung des Fahrplans zu unterweisen.

Bewerbungsschreiben mit Angaben über den Lebenslauf und Gehaltsansprüche sind zu richten unter E. D. 100 an das Bureau des Vereins (Köthener Straße 28/29). (324)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Februar vorm. gemeldet.

Nummer 4. Berlin, am 8. Februar 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Bund	Eisengußringe —	16	1	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	U-Eisen, Winkel- u. Flacheisen.
2	A	4	7	Stück	div. Eisen —	138	2	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
3	A B	II	1	Büchse	Fett —	14	3	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
4	A B	1/3/4	1 1	Bund Schließkorb	2 Körbe — leer —	15	4	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
5	Ad	—	1	Kiste	— —	80	5	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
6	A H	100	1	Korb	leere Flaschen —	29	6	Rheinberg	K. E.-D. Cöln	
7	A H & C	23393	1	in Papier	Bücheretagere —	7	7	Hettstedt	K. E.-D. Magdeburg	
8	A J	12936	1	Kiste	Seifenpulver —	30	8	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	ansch. zu einem Kesselwagen.
9	A K	191	1	—	eis. Schlüssel —	10	9	Magd.=Neustadt	K. E.-D. Magdeburg	
10	A L	72184	1	Ölfaß	leer —	39	10	Magd.=Buckau	"	
11	A M	438	4	—	Stühle —	15	11	Würzburg	Bayerische Stsb.	
12	A R	—	1	Koffer	Kleider —	5,5	12	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	Grenadier Rückert.
13	A S	29/39	11	alte Fässer	leer, ohne Deckel —	78	13	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
14	A S	700	1	Faß	leer —	42	14	Ostheim=Bebl.	Reichsbahn	
15	A W	232	1	—	eis. Sackhalter —	15	15	Mühlhausen i/Th.	K. E.-D. Erfurt	v. Eisenach.
16	A W O	124	1	Kiste	Flaschenhülsen —	22	16	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	
17	B	871	1	Ballen	weißes Leinen —	28	17	Luxemburg	Reichsbahn	
18	B	3330	2	"	braunes Packpapier	88	18	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Westhofen.
19	B	7872	3	—	verz. Knierohre —	21	19	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
20	B	10758 B	1	Bund	3 Eisenkugeln —	13	20	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
21	B B	709	1	Ring i. L.	Gummireifen —	10	21	Obercassel b. Düss.	"	
22	B C	367	1	Kiste	Kerzen —	19	22	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
23	B C	10779	1	Bund	4 eis. Füße —	14	23	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	Zollgut aus Belgien.
24	B L C	1018	1	Bund i. L.	14 rd. Stahlstangen	11	24	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
25	B P	1892	1	Verschlag	Gummireifen —	100	25	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	von Woltershausen.
26	B S	—	1	Kiste	Korinthen —	40	26	Stolp	K. E.-D. Danzig	
27	B Z	1700	1	Bund	4 Stäbe Stahl —	31	27	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	achtkantig.
28	C	3	2	—	Vorsatzbretter —	125	28	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
29	C	10	1	—	Branntweinfaß, leer	12	29	Hamm	K. E.-D. Essen	
30	C B	7442	1	Rolle i. P.	Jalousie —	18	30	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
31	C B R	1318	1	Faß	leer —	30	31	Crefeld	"	nur 1 Boden.
32	C D	195	1	"	leer —	10	32	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
33	C E	2523	1	Kiste	24 Flaschen Wein —	48	33	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
34	C F	2262	1	"	Maschinenteile —	38	34	Wiesbaden	Direktion Mainz	
35	C H	1560	1	Ballot	gefüllt —	34	35	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
36	Ch F E G	2782	1	Faß	Farbe (?) —	170	36	Ludwigshafen	Pfalzbahn	
37	C K	7125	1	Kiste	Silberzeug —	49	37	Mainz	Direktion Mainz	Berlin Potsd. 10/12 04.
38	C M	3763	1	"	Rosinen —	11	38	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
39	C R V	12573	1	Korbblechfl.	ansch. Lack —	56	39	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
40	C S V	655	1	Eisenfaß	leer —	146	40	Eving	K. E.-D. Essen	
41	C V S	1/4	4	Säcke	Kartoffelsäcke —	90	41	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
42	D	—	1	—	Radbuchse —	4	42	Straßburg	Reichsbahn	
43	D	465	1	Paket	Papier —	5	43	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
44	D C M	1902	1	Ballen	Rohtabak —	83	44	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
45	{H}	91919	1	Korbflasche	Säure —	74	45	Mülhausen N.	Reichsbahn	
46	E	—	1	—	Herdplatte —	—	46	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	v. Burgerhütte.
47	E	121	1	Ballen	Sweaters —	64	47	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
48	E	164	1	Korb	Eisenwaren —	110	48	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
49	E B	107	1	—	Wringmaschine —	14	49	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
50	E B	450	1	Kiste	Glasröhren —	17	50	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
51	E C C	4252	1	"	Maschinenteil —	121	51	Dahlerau	K. E.-D. Elberfeld	
52	E De H	1	1	"	Schlauchkupplungen	4	52	Neuß	K. E.-D. Cöln	
53	E F	3486	1	"	Nudeln —	15	53	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
54	E H	193	1	Sack	gebr. Kaffee —	25	54	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
55	E J	740	1	Kiste	Bücher —	114	55	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
56	E K	341	1	Kiste	— —	71	56	Offenburg	Badische Stsb.	
57	E K	10702	1	„	— —	102	57	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
58	E K	18240	1	Sack	Zucker —	98	58	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Gut lagert in Alexandrowo.
59	E L	1758/9	2	Kisten	Blechbüchsen —	72	59	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
60	E P	1	1	Ballen	Säcke —	5	60	Duisburg	K. E.-D. Essen	
61	E S C B	8	1	Tafel	Zink —	20	61	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
62	E v G	—	1	Rohrplkff.	Kleider —	32	62	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck; Frl. E. v. Goskowsky.
63	F	6	1	Faß	leer —	125	63	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
64	F	7248	1	Ballen	gewasch. Putzwolle —	287	64	Düsseldorf=Graf.	K. E.-D. Elberfeld	
65	F B	29	1	—	Holztrommel*), leer —	6	65	Mülheim a/Rhein		*) Kaffeefaß; auch 7889.
66	F B	5752	1	Verschlag	Blumenkörbe —	40	66	Spandau	K. E.-D. Berlin	
67	F B	3860	1	Faß	Gurken —	42	67	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
68	F C	510	1	Kiste	Waschblau —	63	68	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
69	F & C	9368	1	Paket	Rolladenbeschläge —	20	69	Duisburg	K. E.-D. Essen	
70	F D	771	1	Kiste	50 Blumenzwiebeln —	39	70	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
71	F F	1/6	6	Ballen	Tabakstengel —	810	71	„	„	
72	F F	2056	1	Faß	leer —	77	72	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
73	T G	170	1	Ballen	schwarzer Futterstoff	10	73	Wald	K. E.-D. Elberfeld	beklebt von Elberfeld.
74	F H & C	—	1	Kiste	elektr. Maschinenteile	63	74	Herne	K. E.-D. Essen	
75	F L	883	1	Kübel	Seife —	13	75	Styrum	„	
76	F R	878	1	Kiste	leer —	30	76	Leipzig Bayer. Bf.	Sächsische Stsb.	
77	F S	1236	1	Ballen	Leder —	17	77	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
78	F S	13362	1	„	Pappen —	24	78	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
79	F W	2	1	Kiste	Gartenlaube, Briefpapier	40	79	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
80	F W	2357	1	„	Kuverts —	41	80	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
81	G B	—	1	„	Flaschen mit Lederschwärze	12	81	Hachenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
82	G B	1003 a	1	Sack	Mais (gequetscht) —	50	82	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
83	G B	152	1	Kanne	gefüllt —	39	83	Capellen a/Rh.	Direktion Mainz	
84	G B	1572	1	Kiste	Schuhnägel —	92	84	Mannheim	„	
85	G B	1787	1	Verschlag	Lampe -	34	85	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	mit seidenem Schirm.
86	G B	9400	1	Bund	2 pol. Rohrstühle —	12	86	Aachen	K. E.-D. Cöln	
87	G B	37635	1	Kiste	leer —	55	87	Annaberg	Sächsische Stsb.	
88	G F R	906	1	„	2 leere Blechbüchsen	22	88	Duisburg	K. E.-D. Essen	
89	G G C	841/2	2	Ballen	Leder —	376	89	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
90	G G L	6	1	—	Zolleine —	—	90	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	
91	G H F	10667	1	Kiste	Apfelringe —	25	91	Essen H.	K. E.-D. Essen	
92	G J W	2622	1	Verschlag	eis. Riemenscheibe —	145	92	Artern	K. E.-D. Erfurt	
93	G K	7425	1	Bund	Bettseitenteile —	18	93	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
94	G L	39	1	Koffer	gefüllt —	57	94	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
95	G L	8186	1	Ballen	Aufnehmer —	21	95	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
96	G L	8187	1	Kiste	Kernseife —	22	96	„	„	
97	G M	—	1	Verschlag	Alteisen —	110	97	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
98	G M	4651	1	Kiste	Zollgut —	69	98	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
99	G R	18/19	4	Bund	eis. Rohre —	102	99	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
100	G R	80181	1	Kiste	Maschinenteile —	98	100	Billigheim	Pfalzbahn	
101	G S	45 u. 2038	1	„	Suchongtee —	7,5	101	Rheine	K. E.-D. Münster	
102	G S	447/8	2	Kisten	gefüllt —	195	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	G S	3210/21	12	„	Kognak —	302	103	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
104	G T	—	1	—	gußeis. Muffe*) —	66	104	Lichtenberg=Frd.	K. E.-D. Berlin	*) zur Kanalisation.
105	H	—	1	Kiste	Käse —	4,5	105	Oldenburg i/H.	K. E.-D. Altona	
106	H B	—	1	„	Schokolade —	74	106	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
107	H B	—	1	Sack	weiße Kartoffeln —	38	107	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
108	H B	8514	1	Kiste	Kreide —	128	108	Duisburg	„	
109	H D	105	1	Ballen	Packpapier —	56	109	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
110	H E	—	1	Reisekorb	gefüllt —	32	110	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
111	H E	1355	1	Paar	buch. Wagenbäume —	8	111	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
112	H F	9620	1	Ballen	Bettfedern —	65	112	Essen H.	K. E.-D. Essen	
113	H F	5187	1	Kiste	½ Schweizerkäse —	15	113	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
114	H H	—	1	Tonne	leer —	36	114	Pattburg	K. E.-D. Altona	Streckenfund.
115	H H	103	1	Ballen	Säcke —	6	115	Duisburg	K. E.-D. Essen	
116	H H	1158	1	Kiste	Spritzenschlauch —	22	116	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
117	H H	3075	1	Ölfaß	leer —	36	117	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt von Lübbecke 14/1.
118	H K	526	1	Sack	Bett —	10,5	118	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
119	H M & C	4092	1	Kiste	— —	7	119	Borsdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
120	H N S	11/810	1	—	Pflugteil —	1,5	120	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
121	H R	242	1	Faß	Öl —	195	121	Rüsselheim	Direktion Mainz	
122	H S	—	1	Musterkoff.	Muster —	50	122	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
123	H S	744	1	Bund	4 Lampengewichte —	9	123	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
124	H S	4532	1	Kiste	Spargel —	40	124	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
125	H S	7306	1	Korbflasche	Säure od. Salmiak —	62	125	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
126	H S N	3342	1	Korb	Ventile —	18	126	Hagen	„	
127	H V	2778	1	Kiste	— —	13	127	Stoppenberg	K. E.-D. Essen	
128	J	—	1	Bund	13 Eisenstangen —	50	128	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
129	J B	3866	1	Faß	Öl —	270	129	Brühl	„	
130	J C	7456	1	Korb	eis. Schrauben —	70	130	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
131	J E	250	1	Kiste	Kalender —	18	131	Schorndorf	Württemberg. Stsb.	
132	J H	18708	1	Sack	Erde? —	44	132	Basel	Badische Stsb.	
133	J H R	—	1	Stange	Flacheisen —	46	133	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
134	J J B	4897/8	2	Kisten	Spielwaren —	140	134	Stadtlohn	Westf. Landes-E.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
135	J X	65	1	Kiste	l. Flaschen —	24	135	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
136	K	8981	1	Faß	Zylinderöl —	192	136	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
137	K E	1106	1	Kiste	— —	11	137	Gladau	K. E.-D. Danzig	
138	Kh	—	7	—	Gitter —	—	138	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	
139	K L	1	1	Bund	Decken —	135	139	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
140	K O	4779	1	Kiste	3 Fl. Öl —	24	140	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
141	K | S / S | C	89488	1	Kiste	Papierspulen —	25	141	Mühlhausen Th.	K. E.-D. Erfurt	
142	L	21	1	Bund	Blech —	85	142	Landau	Pfalzbahn	
143	L J H	46	1	Faß	leer —	6	143	Spremberg	K. E.-D. Halle a/S.	
144	L L	1583	1	Kiste	— —	48	144	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	
145	L S B	1730	1	Ölfaß	leer —	42	145	Kehl	Badische Stsb.	
146	L W	—	1	Bund	15 Eisenstangen —	68	146	Duisburg	K. E.-D. Essen	
147	M	II	1	Sack	l. Säcke —	19	147	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
148	M	900	1	Pack	Tapeten —	26	148	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Cöln-B.-Rotterdam.
149	M B	102	1	Sack	Reis —	110	149	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blankenb.	
150	M B	4700	1	„	Kalk —	11	150	Essen H.	K. E.-D. Essen	Oberlahnstein.
151	M C	8437	1	Ballen	Gummifäden —	125	151	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Barcelona.
152	M G	679	1	—	Petroleumfaß, leer —	37	152	M.-Gladbach	„	
153	M G G	30	1	Ballen	Lackpapier —	36	153	Mannheim	Direktion Mainz	Berlin Anh. Bf. vom 13/1.
154	M H	136	1	Bund	Flacheisen —	42	154	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
155	M H	279	1	„	Flachstahl —	16	155	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
156	M K	1189	1	Kiste	Holzschrauben, Kordel	13	156	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Messing-plättchen.
157	M L	—	2	Bund	7 Bretter, 4 m lang —	80	157	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
158	M N	310	1	„	3 Weidenkörbe —	12	158	Frankenberg Hes.	K. E.-D. Cassel	
159	M O	1	1	Kiste	Bettzeug —	49	159	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
160	N N	7331	1	„	Gipsfiguren —	105	160	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
161	P	—	1	Ballen	Tüten —	24	161	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	56 × 8 cm, 43 × 15 cm groß.
162	P	2	1	Bund	2 eis. Platten —	6,5	162	Rodewisch	Sächsische Stsb.	
163	P	600	2	Säcke	l. Säcke —	32	163	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
164	P A	1/3	3	Ballen	75 Kartoffelsäcke —	102	164	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
165	P A	677/101	1	Faß	ansch. Zylinderöl —	220	165	Neersen-Neuwerk	K. E.-D. Cöln	
166	P H	—	2	in Papier	Brotschneidemaschinen	11	166	Stade	K. E.-D. Altona	
167	P H	127/8	2	Bund	Weidenkörbe —	9	167	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
168	P O	12423	1	Kiste	Zollgut —	20	168	Herbesthal	„	Berlin H. u. L. 15/1.
169	P P	3845	1	Ring	Draht —	13	169	Bischofsheim v. R.	Bayerische Stsb.	
170	P R	109 u. 131	2	Fässer	leer —	22	170	Sprendlingen Rheinhessen	Direktion Mainz	
171	P S	64305	1	Ballen	Tapeten —	18	171	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
172	P Z	19/20	2	Säcke	Lumpensäcke —	293	172	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
173	R	358	1	Kübel	ges. Därme —	45	173	Kirchhain	K. E.-D. Cassel	
174	R B	100	1	Bund	10 eis. Rechen —	8	174	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	achtzähnig.
175	R C	102	1	Sack	gebrauchte Säcke —	32	175	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
176	R D	376	1	Kiste	Ablaßhahn m. Schlüssel	29	176	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
177	R F	123	1	Kinderwagen	1 Schlitten —, 1 Schere —, 1 Schwengel —	?	177	Magdeburg-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
178	R L	1635½	1	Kiste	Gabeln	18	178	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
179	R L	19171	1	„	Kartons mit Spielsachen	112	179	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
180	R S	—	1	—	Wasserleitungsverschluß	6	180	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	von Schwerte.
181	R S	530	1	Bund	hölz. Leisten —	20	181	Neumühl	K. E.-D. Essen	
182	R V	—	1	Sack	Streuzucker —	200	182	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
183	R W	—	1	—	gußeis. Rohr —	80	183	Mülheim (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
184	R Z	6 u. 10	1	Sack	Ätzkalk —	99	184	Eil-A. Cassel	K. E.-D. Cassel	
185	R Z	1658	1	Kiste	leer —	29	185	Annaberg	Sächsische Stsb.	
186	S	39	1	Ballen	blaues Leinen —	15	186	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
187	S	89243	1	Korb	Kanne, leer —	5	187	Cöln-Bonntor	K. E.-D. Cöln	
188	S A	2	1	Kiste	leer —	54	188	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
189	S B	6634	1	Ballen	Zollgut —	211	189	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	Elberfeld 13/1.-Brüssel.
190	S B W	1130	1	Eisenfaß	leer —	86	190	Mainz	Direktion Mainz	
191	Sch & Cie	1287	1	Kiste	Messingrohre —	12	191	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	Frankfrt. a/M. vom 13/1.
192	S D	5618	1	Ballen	Tuch —	18	192	Basel	Badische Stsb.	
193	S E B	15806	1	„	Pflanzenwolle —	27	193	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beschr. Straßburg i/Els.
194	S M	6760	1	Bund	5 Stangen Stahl —	96	194	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
195	S & S	2534	1	Kiste	Majolikaaufsatz —	30	195	Ulflingen	Reichsbahn	
196	T	9982	1	„	Kerzen —	16	196	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
197	T C	4654	1	Korb	Lack —	9	197	„	„	
198	T G S	2039	1	Kiste	Zucker —	53	198	Stolp	K. E.-D. Danzig	
199	T K	1308, 1413	1	„	Zuckerwaren —	35	199	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
200	T T	4386	1	„	Küchengeräte —	30	200	Hamburg Eil.	K. E.-D. Altona	35 cm Durchmesser, 50 × 40 cm groß.
201	U & H	614/5	1, 1	—, —	eis. Ring —, eis. Rahmen —	12	201	Duisburg	K. E.-D. Essen	
202	U T M	—	1	Stange	Stahl —	24	202	Delitzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
203	V D L T	7713	1	Kiste	ansch. Eisenwaren —	64	203	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Veith Wollfarth in Frankfurt a/M.
204	V W	2953	1	Ballen	Teppiche —	5	204	Osterburken	Badische Stsb.	
205	W	—	1	Weinfaß	leer —	15	205	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
206	W B	12	1	Korbflasche	leer —	6	206	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
207	W B	18	1	Eisenfaß	Petroleum —	250	207	Düsseldorf-R.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
208	W K	302	1	Korb	leere Flaschen	14	208	Rheinberg	K. E.-D. Cöln	
209	W B	7681	1	Kiste	gefüllt	45	209	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
210	W C	134	2	Tafeln	Weißblech	16	210	Cleve	K. E.-D. Cöln	
211	W H	2	2	—	Gußstücke	108	211	Crefeld	„	
212	W & H	65	1	Sack	Holzspunde	20	212	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
213	W J	3466	1	Bund	2 Rohrstühle	10	213	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
214	W R	405	1	Ballen	Watte	27	214	Eger	Bayerische Stsb.	
215	W S	I	1	Kiste	Porzellan	12	215	Nürnberg H. B.	„	
216	W St	1375	1	„	Eisenrohre	27	216	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
217	W V D	—	1	Sack	gebr. Kleider etc.	35	217	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
218	W W N	987	1	Kiste	Rasenmäher	30	218	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	ohne Stiel.
219	Z N	1000	1	—	eis. Kettenrad	14	219	Duisburg	„	
220	Z W	7130	1	Kiste	Zucker	50	220	Eppingen	Badische Stsb.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
221	B V G Beckum	—	1	—	eis. Weichenschwelle	—	221	Lemförde	K. E.-D. Münster	Streckenfund.
222	Berger	—	1	Sack	50 gebr. Fruchtsäcke	35	222	Düsseldorf-Der.	K E.-D. Elberfeld	
223	Berlin	302	1	Kiste	emaill. Waschbecken	17	223	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
224	Brauerei Pilsen	903	2	Fässer	leer	36	224	Berlin Stb.	„	
225	Bull	—	1	Sack	Kleider	—	225	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
226	Carl Elleren	—	1	Bierfaß	leer	?	226	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	Rauminh. 24 l.
227	Ende-Fliegel	—	2	—	Milchkannen, leer, alt	14	227	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
228	Flemming	—	1	Bund	alte Bettstellenteile	25	228	Hohenstein Wpr.	K. E.-D. Danzig	
229	Max Frehrig	—	1	Schließkorb	Kleider etc.	14	229	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
230	P. Gäbel Gaarden	—	1	Sack	Säcke	6	230	Kiel	K. E.-D. Altona	
231	B F. Krupp A.-G.	3110 1905	1	—	eis. Verschlußstück	4	231	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
232	Walter Hendrichs	—	1	Kanne	leer	5,5	232	Dülken	K. E.-D. Cöln	
233	Adolf Knauer	—	1	—	Ledertasche, gefüllt	11	233	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	[1])
234	J. F. Krause	—	1	Korb	eis. Flanschen etc.	23,5	234	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
235	Kruse	—	1	Milchkanne	leer	5	235	Schwarzenbek	K. E.-D. Altona	
236	Neumann	—	1	—	Rückwand vom Bettgestell	12	236	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
237	Preetz	—	1	—	Herdplatte	21	237	Lindaunis	K. E.-D. Altona	
238	Rommenhöller	102	1	—	Stahlzylinder, leer	19	238	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
239	E P Rotterdam	—	1	Kiste	Pflaumen	13	239	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
240	B. Scheer	—	1	—	Decke	50	240	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
241	Schmold	—	1	Seem.-Kiste	Kleider	50	241	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
242	C. Steinberg	—	1	Paket	Holzleisten	4	242	Büden	K. E.-D. Magdeburg	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
243	—	8	1	Faß	Petroleum	185	243	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
244	—	4	1	—	Decke	—	244	Dahmsdorf-Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
245	—	4	5	Bund	Ofenringe	56	245	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
246	1008 / 6364	515	1	Kiste	Glasbilder	73	246	Hamburg B.	„	Berlin H. u. L. 30/9.
247	—	2757	1	Bierfaß	leer	22	247	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
248	—	3461	4	—	Stühle mit Rohrsitz	14	248	Würzburg	Bayerische Stsb.	
249	—	3153	1	—	eis. Achse	14	249	Rothe Erde	K. E.-D. Cöln	von Warstein beklebt.
250	—	5353	2	—	Stühle	9	250	Würzburg	Bayerische Stsb.	
251	—	8305	1	Sack	Rohgarn	10	251	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
252	—	9513	1	Kiste	Margarine	21	252	Rath	„	
253	—	50479	1	Faß	leer	13	253	Mainz	Direktion Mainz	
254	—	52152	1	—	Eisenplatte	32	254	Maulbronn	Württemberg. Stsb.	Streckenfund.
255	—	68940	1	—	Puppenwagen	3	255	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
256	+	—	3	Stück	Guß	13	256	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
257	weißes Kreuz	—	7	„	7 Träger	152	257	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	Streckenfund.
258	„Cito"	—	1	—	Fahrrad	—	258	Emmerich	K. E.-D. Essen	Gepäck.
259	„Edelweiß"	—	1	Schließkorb	verm. Wäsche	29	259	Mainz	Direktion Mainz	Gepäck.
260	◇AS B	4575	1	Kiste	Band	49	260	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	von Elberfeld.
261	△B	873	1	Faß	leer	132	261	Frankf. a/M. H. G.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

[1]) Gut trägt alte Gepäckbeklebung von Teterow.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					Güter ohne Bezeichnung:					
262	—	—	1	—	Automatenunterteil —	58	262	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	70:40 cm; ein Fach.
263	—	—	1	—	eis. Band —	8	263	Luxemburg	Reichsbahn	[1])
264	—	—	3	Bund	Bandeisen —	65	264	Mühlheim a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
265	—	—	1	Ballen	Baumwollgewebe —	26	265	Leipzig I	Sächsische Stsb.	Fries.
266	—	—	1	—	eis. Benzinfaß, leer —	80	266	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
267	—	—	1	Bund	4 Bettstellen —	9	267	Budenheim	Direktion Mainz	
268	—	—	1	Ballen	Bettuchleinen —	11,5	268	Rheine	K. E.-D. Münster	
269	—	—	1	Wagen	l. Bierfässer —	—	269	Bodenbach	Sächsische Stsb.	K. K. St. B. 221 258.
270	—	—	1	—	Blech (gebogen) —	17	270	Adlershof=Altgl.	K. E.-D. Berlin	für Wellen.
271	—	—	1	Bund	3 gelochte Bleche —	90	271	Louisenthal	St. Johann=Saarbr.	
272	—	—	1	Korb	Blechbüchse, gefüllt —	20	272	Duisburg	K. E.-D. Essen	
273	—	—	1	Bund	12 Blecheimer —	24	273	Bingerbrück	Direktion Mainz	
274	—	—	1	Blechkanne	gefüllt	61	274	Kiel	K. E.-D. Altona	v. L. Runge, Berlin.
275	—	—	1	Korb	kl. Blechkanne, Gußstücke	13	275	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
276	—	—	1	Pack	schwarze Blechkästen	10	276	Sprendlingen	Direktion Mainz	
277	—	—	1	Kiste	Bleirohre, Messingkrane	50	277	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
278	—	—	1	—	gebr. Bodenstampfe —	9,5	278	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
279	—	—	1	—	Bogenrohr —	40	279	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
280	—	—	1	Bottich*)	leer —	22,5	280	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	*) mit Deckel.
281	—	—	1	—	Brechstange —	7	281	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	1,30 m lg.
282	—	—	14	—	tann. Bretter, 2–6 m lg.	ca. 100	282	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
283	—	—	2	Bund	9 hölz. Budenteile —	14	283	Schulitz	K. E.-D. Bromberg	
284	—	—	1	Ballen	Cocosgarn —	25	284	Weener	Oldenburgische Stsb.	
285	—	—	1	—	altes Damen-Fahrrad	14	285	Bremen Eil-A.	K. E.-D. Hannover	
286	—	—	1	—	Priv.-Decke —	—	286	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
287	—	—	1	—	Decke —	38	287	Breslau O.	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	6	Bund	Drahtsiebschöpfer —	5	288	Saargemünd	Reichsbahn	ohne Stiel.
289	—	—	1	„	3 eis. Eggenteile —	4,5	289	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	rot gestrichen.
290	—	—	1	—	T-Eisen, 7 m lang —	42	290	Heidelberg	Badische Stsb.	
291	—	—	3	Stück	Eisen —	117	291	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	vierkantig.
292	—	—	1	Bund	7 Stg. Eisen —	48	292	„	„	vierkantig.
293	—	—	1	Stange	Eisen —	34	293	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	
294	—	—	1	Kiste	altes Eisen, Kupfer —	53	294	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
295	—	—	1	Ring	Eisenband —	39	295	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	in Leinen.
296	—	—	1	—	gelochtes Eisenblech	25	296	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
297	—	—	1	Bund	3 Eisenbleche —	60	297	Saargemünd	Reichsbahn	
298	—	—	1	„	2 Eisenbügel —	10	298	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	für Flaschenzug.
299	—	—	1	Eisenfaß	gefüllt —	28	299	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
300	—	—	1	„	leer —	52	300	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
301	—	—	2	Bund	Eisenflanschen —	64	301	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	—	1	„	1 Eisenklaue —, 4 eis. Keile —	6	302	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	1	—	Eisenrohr —	2	303	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
304	—	—	1	—	Eisenrohr —	19	304	Nürnberg H. B.	„	
305	—	—	6	—	Eisenrohre —	30	305	Würzburg	„	
306	—	—	1	Bund	3 Eisenrohre —	70	306	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
307	—	—	1	Sack	Eisenteile —	6	307	Magdeburg=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	Kranteile.
308	—	—	1	Kiste	Eisenteile —	63	308	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
309	—	—	4	Bund	14 Eisenteile —	83	309	Suffenheim	Reichsbahn	v. Lauterburg.
310	—	—	1	Korb	Eisenw. —	17	310	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
311	—	—	1	Paket	Emballage, alte Säcke	53	311	Cöln=Deutz	„	
312	—	—	1	Wagen	Erz —	—	312	Dorstfeld	K. E.-D. Essen	Erfurt 26 312.
313	—	—	1	—	Fahrrad —	13	313	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Gepäck.
314	—	—	1	Bund	10 alte Fahrradreifen	10	314	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	1	Faß	leer —	83	315	Würzburg	Bayerische Stsb.	
316	—	—	1	„	leer —	15	316	„	„	
317	—	—	1	—	Feldbahnwagenrad —	13	317	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
318	—	—	1	Bund	2 Feuerhaken —	6	318	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	2 m lg.
319	—	—	1	Korb	eis. Fischbänder —	80,5	319	Frankf. a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
320	—	—	1	Stange	Flacheisen —	28	320	München H. B.	Bayerische Stsb.	
321	—	—	1	Stab	Flacheisen —	63	321	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
322	—	—	4	Stäbe	Flacheisen —	38	322	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
323	—	—	4	Stangen	Flacheisen —	57	323	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
324	—	—	1	Bund	3 Stg. Flacheisen —	28	324	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
325	—	—	1	„	8 Stg. Flacheisen —	58	325	„	„	
326	—	—	1	„	36 Stg. Flacheisen —	27	326	Duisburg	K. E.-D. Essen	
327	—	—	1	Kiste	Flanschen, Rohrschellen	76	327	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
328	—	—	1	Karton	Frackanzug —	5	328	Kiel	K. E.-D. Altona	Gepäck.
329	—	—	1	—	Fußbadwanne —	4	329	Würzburg	Bayerische Stsb.	
330	—	—	1	Sack	Futtermittel —	16	330	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	Brockmanns Marke.

[1]) Viereckiger Rahmen, eine Seite in der Mitte offen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
331	—	—	1	Schließkorb	Galanterien —	13	331	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
332	—	—	1	Ballen	alte Gardinen, Abfälle	48	332	Eibau	Sächsische Stsb.	
333	—	—	1	Bund	8 Gasrohre —	55	333	Jülich	K. E.-D. Cöln	
334	—	—	1	„	3 Gasrohre —	58	334	Cöln=Ger.	„	
335	—	—	2	„	9 St. Gasrohr —	100	335	Dahme	Dahme-Uckroer E.	
336	—	—	1	„	6 Gasrohre —	33	336	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
337	—	—	2	—	Gestelle —	15	337	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	IIIIII.
338	—	—	1	—	eis. Gewicht m. Fuge	29	338	Neumühl	K. E.-D. Essen	für Maschine.
339	—	—	1	—	Gußknierohr —	29	339	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	Paket	eiserne Haken —	8	340	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
341	—	—	1	Ballen	eiserne Haken —	30	341	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
342	—	—	1	Kinderwag.	Haushaltgegenstände	30	342	Berlin Görl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
343	—	—	1	Sack	alte Häutesäcke —	9	343	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
344	—	—	1	Bund	Herdringe m. 1 Rost	3	344	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
345	—	—	2	Ballen	gepreßtes Heu —	122	345	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
346	—	—	6	—	Holzgitter —	300	346	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
347	—	—	30	—	Holzkeile —	23	347	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
348	—	—	1	Kiste	Holzmodelle —	42	348	Hösel	K. E.-D. Essen	1 Meßinstrument.
349	—	—	1	Bund	5 Holzverschläge —	30	349	Mülhausen N.	Reichsbahn	
350	—	—	1	Pack	Holzwaren —	18	350	Frankenthal	Pfalzbahn	in Leinwand.
352	—	—	1	Sack	Holzwaren —	63	352	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	für Schrubber.
353	—	—	1	Ballot	Kabel —	36	353	Schweinfurt H. B.	Bayerische Stsb.	
354	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	20	354	Glogau	K. E.-D. Posen	
355	—	—	1	„	Kaffee —	20	355	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
356	—	—	1	Kiste	Kaffeebrenner —	43	356	Duisburg	K. E.-D. Essen	
357	—	—	1	Ballen	Kapok —	25	357	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
358	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	42	358	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
359	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	359	Moabit	K. E.-D. Berlin	
360	—	—	1	Paket	l. Kartoffelsäcke —	83	360	Neuß	K. E.-D. Cöln	
361	—	—	1	Kiste	Käse —	6	361	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
362	—	—	1	—	Kesselrostkasten —	13	362	Duisburg	K. E.-D. Essen	mit Rost.
363	—	—	1	Paket	eis. Ketten —	8	363	Altenburg	Sächsische Stsb.	in Leinen.
364	—	—	1	—	Kette —	9	364	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	4,15 m l.
365	—	—	1	—	Kinderstuhl m. Rohrsitz	3	365	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
366	—	—	2	—	eis. Klammern —	6,5	366	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	Maschinenteil.
367	—	—	1	Schachtel	Kleider —	7	367	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
368	—	—	1	Paket			368			
369	—	—	1	Paket	Kleider —	11	369	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
370	(Gepäck)	—	1	Schließkorb	Kleider —	20	370	Kiel	K. E.-D. Altona	R. Meinhardt.
371	(Gepäck)	—	1	Marinesack	Kleider —	24	371	„	„	Kahlf. (?)
372	—	—	1	Kiste	Kleider —	30	372	Wahn	K. E.-D. Cöln	Steph. Jurgenpaschedag.
373	(Gepäck)	—	1	Reisesack	Kleider, Bücher —	15	373	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
374	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Regulator —	20	374	Altona	K. E.-D. Altona	
375	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	31	375	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
376	—	—	1	Paket	alte Kleiesäcke —	13	376	Leipzig Magdb. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
377	—	—	1	Wagen	Kohlen —	15000	377	Hattingen Ruhr	K. E.-D. Essen	Belg. 55858.
378	—	—	2	„	Kohlen —	—	378	Dorsten	„	St. B. 36882, 9744.
379	—	—	3	„	Kohlen —	10000 15000 10000	379	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	Belg. 26150, 42206, 27363.
380	—	—	1	Zylinder	Kohlensäure —	32	380	München=Gladb.	K. E.-D. Cöln	
381	—	—	1	Sack	Kohlenstaub —	100	381	Husum	K. E.-D. Altona	
382	—	—	1	Gestell	Konsole —	11	382	Carthaus Wpr.	K. E.-D. Danzig	
383	—	—	1	Paket	Kopfbetteile —	42	383	Cronberg a/T.	Cronberger E.	
384	—	—	1	Korbflasche	neu, leer —	5	384	Neuß	K. E.-D. Cöln	
385	—	—	2	Bund	alte Körbe —	11,5	385	Wesel	K. E.-D. Elberfeld	
386	—	—	1	„	l. Körbe —	18	386	Solingen N.	„	
387	—	—	1	Kiste	Kraut —	19	387	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	Gelee.
388	—	—	1	Kübel	leer —	19	388	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	f. Waschmasch.
389	—	—	2	—	Laufschienen —	8	389	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
390	—	—	1 2 1	— — —	eis. Lagerbock — eis. Lager — eis. Lager —	156 18 13	390	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	die Lager sind auf dem Bock befestigt.
391	—	—	2	—	Leitern, 5,40 u. 3,78 m l.	44	391	Kiel	K. E.-D. Altona	
392	—	—	2	Stück	hölz. Maschinenteile mit Blechbeschlag	7	392	Altchemnitz	Sächsische Stsb.	
393	—	—	1	—	Maschinenteil [1] —	10	393	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
394	—	—	1	—	Maschinenteil (Ventil)	12	394	Metz	Reichsbahn	Fabrikzeich.: B.R. 40-2992-19
395	—	—	1	—	Maschinenteil [2]	16	395	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
396	—	—	1	—	Maschinenteil —	16,5	396	Riesenburg	K. E.-D. Danzig	
397	—	—	1	—	Maschinenteil —	37,5	397	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	vom 27/12. 04.
398	—	—	1	Stück	Maschinenteil [3] —	43	398	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
399	—	—	1	Paket	leere Mehlsäcke —	36,5	399	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	

[1] Fabrikzeichen: B. R. 50; ansch. Ventil.
[2] Mit einem ovalen, großen und einem kleinen, runden Loch.
[3] Mannheim-Rosenheim vom 4. I. bezettelt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
400	—	—	1	Bund	7 Stg. Meißelstahl —	62	400	Lemgo	K. E.-D. Hannover	
401	—	—	1	„	Meßlatten —	—	401	Mengede	K. E.-D. Essen	Gepäck.
402	—	—	1	Milchkanne	leer —	6	402	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
403	—	—	1	„	leer —	6	403	Werdau	Sächsische Stsb.	
404	—	—	1	Musterkoff.	Muster —	19	404	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
405	—	—	1	—	Nachtstuhl (zusammenlegbarer)	10,5	405	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
406	—	—	1	Beutel	kleine Nieten —	26	406	Nordhausen	„	
407	—	—	1	Kiste	Oberrand zum Ofen	11	407	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	vernickelt.
408	—	—	1	„	getrocknetes Obst —	13	408	Stolp	K. E.-D. Danzig	
409	—	—	1	Korbblechfl.	Öl —	104	409	Meseritz	K. E.-D. Posen	
410	—	—	1	Kanne	Öl —	13	410	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
411	—	—	1	—	eis. Ofenuntersatz —	90	411	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	viereckig.
412	—	—	1	Paket	Packpapier —	38	412	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
413	—	—	1	„	Packpapier —	48	413	Meiningen	K. E.-D. Erfurt	
414	—	—	1	„	Papierbeutel —	12,5	414	Dillingen	St. Johann-Saarbr.	
415	—	—	1	Ballen	Pferdedecken —	23	415	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	halbrund, mit
416	—	—	1	—	gelochte Platte —	78	416	Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	rundem Aus-
417	(Gepäck)	—	1	Reisekorb	leer —	5	417	Auerbach ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	schnitt.
418	—	—	1	„	leer —	10	418	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
419	—	—	1	Sack	Roggen —	73	419	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
420	—	—	1	—	eis. Rohr —	28	420	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	v. Cöslin.
421	—	—	2	—	eis. Rohre —	42	421	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
422	—	—	1	Wagen	4 gußeis. Rohre —	1059	422	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	Elbf. 26996.
423	—	—	1	—	Rohrschraubstock —	10	423	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
424	—	—	1	Stange	Rundeisen —	7	424	Marktleuthen	Bayerische Stsb.	
425	—	—	1	Bund	16 Stg. Rundeisen —	48	425	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	„	20 Stg. Rundeisen —	70	426	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
427	—	—	1	Stück	Rundstahl —	3	427	Augsburg	Bayerische Stsb.	
428	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	6	428	Weilburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
429	—	—	1	Sack	leere Säcke —	12	429	Ulm	Württemberg. Stsb.	
430	—	—	1	„	gebrauchte Säcke —	27	430	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
431	—	—	1	Paket	gebrauchte Säcke —	46	431	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
432	—	—	1	Korbflasche	Säure —	80,5	432	Quakenbrück	K. E.-D. Münster	
433	—	—	1	„	Säure oder Essenz —	36	433	Essen West	K. E.-D. Essen	
434	—	—	1	Schließkorb	neu, leer —	5	434	Neuß	K. E.-D. Cöln	1 Unterteil u.
435	—	—	2	—	Schrankteile —	78	435	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	1 Oberteil.
436	—	—	1	—	Schreibsessel mit Ledersitz	8	436	„	„	
437	—	—	1	Korbblechfl.	Schuh- oder Lederschwärze	5	437	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
438	—	—	1	Bund	Siebränder —	8	438	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
439	—	—	1	„	12 Spannschrauben —	30	439	Hösbach	Bayerische Stsb.	Strecken-
440	—	—	1	—	Spannvorrichtung —	—	440	Maltsch	K. E.-D. Breslau	fund; m. Kette
441	—	—	1	Bund	eis. Spatenblätter —	40	441	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	und Haken.
442	—	—	1	„	2 eis. Stacketenwände	23	442	Mainz	Direktion Mainz	rot gestrich.;
443	(Gepäck)	—	1	in Papier	Staffeln —	4	443	Bremen	K. E.-D. Hannover	1 m: 96 cm.
444	—	—	2	—	Stahlrohre —	18 u. 28	444	Augsburg	Bayerische Stsb.	
445	—	—	10	—	Stahlwellen —	350	445	Kaiserslautern	Pfalzbahn	
446	—	—	1	—	Stechkarre —	33	446	B.-Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	
447	—	—	1	Sack	Steinnüsse —	50	447	Düsseldorf-Der.	„	
448	—	—	4	—	Stollen zu 1 Bettstelle	10	448	Straßburg	Reichsbahn	
449	—	—	1	Paket	Tabak —	9,5	449	Trier	St. Johann-Saarbr.	
450	—	—	2	Pakete	leere Talgsäcke —	170	450	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
451	—	—	1	Teerfaß	leer —	36	451	„	„	Versender:
452	—	—	1	Korb	Tinte, Gummi arabicum	23	452	Emden	K. E.-D. Münster	Gimborn,
453	—	—	1	Bund	8 eis. Töpfe —	25	453	Oberbrügge	K. E.-D. Elberfeld	Emmerich.
454	—	—	1	—	neuer Untersatz eines Küchenschrankes	23	454	Altenburg	Sächsische Stsb.	
455	—	—	1	—	gußeis. Verbindungsrohr	133	455	Glogau	K. E.-D. Posen	
456	—	—	1	—	Viehgitter —	—	456	Greven	K. E.-D. Münster	
457	—	—	1	—	Viehgitter —	50	457	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
458	—	—	1	Sack	Wagenpläne —	20	458	Mainz	Direktion Mainz	
459	—	—	1	—	Wagenschiff —	120	459	Augsburg	Bayerische Stsb.	
460	—	—	1	Sack	schmutz. Wäsche —	9,5	460	Naumburg a/S. H.	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
461	—	—	2	Bund	Weidenruten —	45	461	Wohlau	K. E.-D. Breslau	
462	—	—	1	Korb	Wein —	31	462	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
463	—	—	1	„	12 Weinflaschen —	11	463	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
464	—	—	4	—	alte Wellenlager —	15	464	Dorsten W.	K. E.-D. Essen	
465	—	—	1	Sack	Welschkorn —	100	465	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
466	—	—	1	Bund	4 Stg. Winkeleisen —	39	466	Kiel	K. E.-D. Altona	
467	—	—	1	Ballen	Wolldecken —	85	467	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
468	—	—	1	—	Zahnrad —	11	468	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
469	—	—	1	Bund	2 Zahnräder —	12	469	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
470	—	—	1	„	4 Zähne für Eggen	10	470	Soest	K. E.-D. Cassel	
471	—	—	1	—	Zeichenbrett —	—	471	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
472	—	—	5	Säcke	leere Zementsäcke —	46	472	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
473	—	—	1	Ring	Zinkdraht —	38	473	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
474	—	—	2	—	Zinkrohre —	44	474	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Thorn-
475	—	—	1	Reisekorb	Zollgut —	19	475	Emmerich	K. E.-D. Essen	Rotterdam.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 12. | 11. Februar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Schnellverkehr mit Dampfbetrieb.

(Schluß aus Nr. 11.)

III. Die Hoffnung auf ein noch langes Bestehen der Dampflokomotive wird nicht getäuscht werden, wenn die Lokomotivbauer auch fernerhin bestrebt sein werden, jede auf dem Gebiete der Dampfmaschine auftauchende Neuerung auf ihre Verwendbarkeit für Lokomotiven zu prüfen und gegebenenfalls nutzbar zu machen. Wenn es zunächst gelingt, in technisch und wirtschaftlich einwandfreier Weise die durchschnittliche Geschwindigkeit unserer normal belasteten Schnellzüge auf etwa 100 km in der Stunde zu steigern, wozu größte Geschwindigkeiten bis 130 km/Std. erforderlich sein werden, so wird hierin ein ganz bedeutender Fortschritt zu erblicken sein, mit welchem eine vollständige Umwälzung unserer Fahrpläne und eine erhebliche Verbesserung und Steigerung des Reiseverkehrs verbunden ist. Angesichts der im letzten Jahrzehnt erreichten technischen Entwicklung des Lokomotivbaues, die namentlich in der deutschen Abteilung der Pariser Weltausstellung von 1900 hervortrat, kann kaum noch bezweifelt werden, daß diese Leistung erreicht werden wird.

Um diese Leistung zu erreichen, hat der neuere Lokomotivbau seine besondere Aufmerksamkeit darauf zu richten, ohne wesentliche Vermehrung des bis zu 8 t gestatteten Raddruckes die Leistung des Kessels möglichst zu erhöhen und die Dampfwärme besser auszunutzen, den Dampfwegen die der rascheren Kolbenbewegung entsprechenden Querschnitte zu geben, die Bewegungen der schwingenden Massen möglichst auszugleichen und die Gewichte gleichmäßiger zu verteilen, sodann das Triebwerk den vergrößerten Fahrgeschwindigkeiten anzupassen und endlich durch entsprechende äußere Gestaltung der Lokomotive den Luftwiderstand so gering wie möglich zu machen. Der besseren Ausnutzung des Lokomotivkessels ist die Dampfüberhitzung außerordentlich zu statten gekommen, die Erfolge auf diesem Gebiete sind jedenfalls noch nicht abgeschlossen. Neuestens tritt auch die Frage der Verwendung der Dampfturbinen für Zugkraftzwecke an die Lokomotivbauer allen Ernstes heran, und es ist trotz aller offenbaren Schwierigkeiten auf diesem Gebiete keineswegs sicher, daß mit Hilfe der Ausnutzung der Strömungsenergie des Dampfes dem elektrischen Schnellbetriebe nicht über kurz oder lang unmittelbarer Wettkampf bereitet wird. Die Techniker der preußischen Staatsbahnverwaltung sind bereits ernstlich damit beschäftigt, die Anwendbarkeit des Grundgedankens der Dampfturbine für Eisenbahnzwecke zu studieren.[11])

Große Leistungsfähigkeit des Kessels ist die erste Bedingung zur Erreichung hoher Geschwindigkeiten. Hierbei ist die Heizfläche des Kessels die Seele des Ganzen, als Dampferzeuger unmittelbar ein Faktor, welcher die mögliche Leistung bestimmt. Belastung und Geschwindigkeit der Züge schrauben diese Leistung immer höher und zwar in einer Weise, daß die entsprechende Vergrößerung der Heizfläche allein nicht genügen würde, um die Lokomotive den Ansprüchen möglichst anzupassen, da sich letztere auch auf die Schonung des Bahnkörpers, des Personals, die Sparsamkeit im Kohlen- und Wasserverbrauch und die Ruhe des Ganges erstrecken.

Somit sind für die heutige Schnellzuglokomotive folgende Bedingungen erforderlich:

1. Beste Ausnutzung des Brennstoffes zur Erzeugung von Dampf (vorteilhafteste Ausbeutung des Kessels).

2. Beste Ausnutzung des Dampfes zur Erzeugung von Arbeit (Anwendung einer den Ansprüchen entsprechenden vollkommenen Maschine).

3. Beste Ausnutzung der Arbeit zur Förderung des Zuges (Verminderung des Reibungswiderstandes und des Luftwiderstandes).

4. Ruhe des Ganges und Schonung des Oberbaues (Verminderung der Eigenbewegungen der Lokomotive; Verkleinerung des Raddruckes).

[11]) Frankf. Zeitung 1. März 1904 (Dr. Kollmann: Schnellfahrten mit Dampfturbine).

Wenn man beachtet, daß der Kessel außer für die große Leistung der Maschine noch für die Lieferung einer besonderen Dampfmenge für Dampfbremse, Luftpumpe, Dampfheizung im Winter, Dampfsander, künstlichen Bläser und Rauchverzehrung aufzukommen hat, so ersieht man, daß seine Leistungsfähigkeit eine ungewöhnlich große sein muß.

Vergrößerung der Heizfläche, Anwendung von Siederohren mit Heizrippen, System Serve, sowie von Quersiedern, Verbrennungskammer und von Überhitzern sind hauptsächlich die Mittel, die eine höhere Leistungsfähigkeit der Lokomotive zunächst bewirkten.

Da die verlangte Höchstleistung bei den neueren Schnellzuglokomotiven sehr hoch ist, so mußte der Kessel von den beengenden Fesseln der Spurweite und des Rahmens befreit werden. Nach amerikanischem Muster wird er über die Triebräder gelegt und erhält dadurch genügenden Durchmesser zur Aufnahme einer großen Zahl von Siederöhren. Auch kann die Rostfläche durch Verbreiterung der Feuerbüchse über die Rahmen eine Vergrößerung erfahren. Die Amerikaner sind auf Kesselhöhen von 2,95 m, die Ungarn von 2,7 m, die Engländer auf ebensoviel, die Deutschen neuerdings auch auf solchen von 2,65 m angekommen.[12])

Die freieste Entwicklung des Kessels ist in Amerika zu beobachten, wo die Rostfläche auf 8 qm, die gesamte Heizfläche bei Schnellzuglokomotiven auf 320 qm getrieben wird.

Ein weiterer Leistungsfaktor ist der Dampfdruck. Dieser übt seinen Einfluß nicht nur auf die Größe der Leistung an sich, sondern auch auf den Wirkungsgrad der Dampfmaschine aus. Dementsprechend ist im Laufe der Jahre der Überdruck von 3,5 Atm. auf 16 Atm. (französische Nordbahn) gestiegen. Unter 12 Atm. werden überhaupt keine Kesselspannungen mehr angenommen; für Zwillingsmaschinen wählt man Spannungen zwischen 12 und 14, für Verbundmaschinen zwischen 13 und 14 Atm.

Welchen Einfluß die Überhitzung des Dampfes auf die Leistungsfähigkeit der Schnellzuglokomotive hat, ist zur Genüge in den verschiedensten Zeitschriften erörtert worden.

Von der Leistungsfähigkeit des Kessels ist die Maschine direkt abhängig. Die Maschine ist um so leistungsfähiger, je mehr Arbeit sie dem Dampfe entziehen kann.

Für die Dampfmaschine kommt also nur der thermische und der mechanische Wirkungsgrad in Betracht. Letzterer ist eine von den inneren Widerständen des Triebwerks allein abhängige Größe, welche um so höheren Wert aufweisen muß, je geringer die Zahl der reibenden Teile an sich und je kleiner die Reibung ist. Es handelt sich somit darum, möglichst wenig Achsen zu kuppeln, die Schieber zu entlasten und für vorzügliche Schmierung zu sorgen. Was die Kupplung der Achsen betrifft, so ist man heutzutage durch die Rücksicht auf die Zuglast leider gezwungen, vielfach zu kuppeln. Aus der ehemaligen ungekuppelten Lokomotive ist sehr bald die zweifach gekuppelte und dann sogar für Schnellzüge die dreifach gekuppelte bei der stets wachsenden Zuglast entstanden.

Leichter und allgemeiner anwendbar als die Verminderung der Reibung durch Verringerung der gekuppelten Achsen ist diejenige, welche durch Entlastung der Schieber erstrebt wird. In Betracht kommen hierbei der Muschelschieber, der Kolbenschieber und der Hahnschieber. Die beiden ersteren sind sowohl in Amerika als auch in Europa die beliebtesten. Am meisten scheint aber der Kolbenschieber für sich zu haben; neuerdings wird er vielfach angewendet und findet sich hauptsächlich bei den Verbundlokomotiven.

Was die Schmierung anlangt, so sind allgemein die Dampfdrucköler für Schieber und Kolben im Gebrauch, während im wachsenden Maße für die Schmierung des Triebwerkes die von der Kulisse aus bewegten Schmierschaltpumpen sich Eingang verschaffen.

[12]) Dinglers Polyt. Journ. 1901, S. 329.

Zur Hebung des thermischen Wirkungsgrades sind verschiedene Faktoren maßgebend. Wie bereits erwähnt, hat der Kesselüberdruck einen großen Einfluß auf die Höchstleistung der Lokomotive; nicht weniger wichtig ist die Beeinflussung des Dampfverbrauches. Für die Größe des Dampfverbrauches sind sowohl die Steuerung, als auch die Art der Maschine von wesentlichem Einfluß.

Eine Dampfmaschine arbeitet am besten, wenn die Eintrittsspannung des Dampfes möglichst hoch und die Austrittsspannung möglichst niedrig ist, d. h. je kleiner die Füllung ist. Eine Verkleinerung der Leistung hat also durch Verkleinerung der Füllung, nicht durch Verkleinerung der Eintrittsspannung zu geschehen. Man wird also, um Dampf zu sparen, mit der Steuerungsschraube zurückgehen, nicht aber mit dem Regulator.

Eine Folge der Ausnutzung der hohen Dampfspannung und eine weitere Vervollkommnung der Wirkungsweise der Lokomotive ist die Anwendung des Verbundsystems.[13]) Seine Vorteile sind allgemein bekannt, so daß sie hier nicht wiederholt zu werden brauchen. Außer der Vermeidung von Arbeitsverlusten thermischer Natur, der Ausnutzung höchster Dampfdrucke und geringster Füllungen sind weitere Vorteile des Verbundsystems bei der Teilung des Triebwerks noch entweder die Möglichkeit, die Triebachsen kurvenbeweglich anzuordnen oder die Massen auszugleichen; letzteres ist besonders wichtig für sehr schnell laufende Maschinen. Unter Berücksichtigung des letzteren Umstandes ist also die Verbundlokomotive insbesondere für Schnellfahrten befähigt.

Wenngleich Geschwindigkeiten bis 150 km mit den heutigen Dampflokomotiven erreichbar sind, so ist der Betrieb bei solchen hohen Geschwindigkeiten immerhin gefahrvoll. Je schneller die Triebräder sich drehen sollen, desto schneller müssen natürlich auch die Kolbenstöße sich folgen. Vom Eisenbahnbauinspektor Fränkel ist eine Dampflokomotive[14]) für Geschwindigkeiten von 200 km in der Stunde entworfen, die selbst bei dem angenommenen Durchmesser der Triebräder von 2,8 m immer noch 380 Umdrehungen in der Minute leisten müßte, also mehr als 6 in der Sekunde. Nach einer Angabe von R. Sanzin sollen freilich auf englischen Bahnen bereits bei einzelnen Versuchsfahrten Umdrehungszahlen von 400 in der Minute und dementsprechende Kolbengeschwindigkeiten von 7—8 in der Sekunde erreicht worden sein. Auch die auf der Strecke Offenburg-Freiburg erprobte $^2/_5$-gekuppelte Vierzylinder-Verbundlokomotive System Maffei hat, wie bereits erwähnt wurde, eine Umlaufszahl von 354 in der Minute erreicht. Doch ist zu beachten, daß bei den hohen Geschwindigkeiten ein Bruch von Maschinenteilen, insbesondere der schwingenden Teile (Pleuelstangen), zu befürchten ist. Die Gefahren wesentlich schnellerer Zugleistungen als bisher liegen also in der Bauart unserer heutigen Lokomotiven selbst und können auch durch eine fortschreitende Technik nicht beseitigt werden, wenn nicht ein ganz neues System der Betriebsmittel eingeführt wird. Ein solches neues Betriebsmittel dürfte die bereits zum Betriebe von Lokomotiven vorgeschlagene Turbine sein. Mit der Einführung der Turbinen fielen schwingende und hin- und hergehende Teile fort. Leider muß die Turbine bei den der Lokomotive zufallenden hohen Zugleistungen einen großen Durchmesser erhalten. Diesem Übelstande könnte aber durch die gleichzeitige Anwendung mehrerer kleiner Turbinen nebeneinander gesteuert werden.

Der Einwand, daß zum Rückwärtsfahren eine besondere Turbine erforderlich sei, kann kaum noch ein Hindernis bilden, da man bereits Turbinen gebaut hat, die durch Anordnung von neben den Vorwärtsschaufeln entgegengesetzt gerichteten

[13]) Die Hauptsysteme sind in Dinglers Polyt. Journ. 1901, S. 347 u. ff. von Ingenieur Richter ausführlich behandelt.

[14]) Roloff: Elektrische Fernschnellbahnen. Halle a/S. 1902, S. 5.

Schaufeln auch ein Rückwärtsfahren gestatten. Die Turbine ist bei Dampfschiffen schon vielfach angewendet worden. Die Erfolge, die sie hierbei gezeitigt hat, sind als besonders günstige zu bezeichnen. Einer Notiz in der Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure (1904, S. 33, Rundschau) zufolge wird das beinahe gänzliche Fehlen von Schiffschwingungen und die leichte Handhabung der Turbinen gerühmt. Das Umsteuern der Turbinen von voller Fahrt vorwärts auf volle Fahrt rückwärts dauerte bei den mit der Dampfjacht „Revolution" mit Curtis-Turbinen der General Electric Company unternommenen Probefahrten höchstens 5 Sekunden; hierbei soll das Schiff in der außerordentlich kurzen Zeit von 32 Sekunden zum Stillstand gebracht worden sein. Möge es, angespornt durch die günstigen Erfolge der Turbine bei Dampfschiffen, der Technik bald gelingen, diese auch für den Eisenbahnbetrieb nutzbar zu machen. Ein Ersatz für die Kolbenmaschine mit hin- und hergehendem Kolben dürfte auch die Dampfmaschine mit umlaufendem Kolben sein, deren Einbau in Lokomotiven auch bereits vorgeschlagen worden ist (vergl. die schweizerische Patentschrift 19580) und die ohne weiteres sich bei geeigneter Konstruktion zum Vor- und Rückwärtsfahren verwenden läßt.

Bei der Fortbewegung eines Zuges ist zunächst der sogen. Rollwiderstand zu überwinden, d. h. die rollende Reibung der Räder auf den Schienen sowie der infolge der Durchbiegung der letzteren an den Schienenenden geleistete Gegenstoß. Dieser Rollwiderstand ist nach Messungen von Coulomb [15]) unabhängig von der Geschwindigkeit des laufenden Rades, aber sehr stark abhängig von der Beschaffenheit der Schienen. Die Bestrebungen, möglichst dauerhafte Schienen und gute Stoßverbindungen herzustellen, sind wohl jedem bekannt. Ein Haupterfordernis für eine gute und glatte Bahn ist ferner eine sichere und standfeste Bettung.

Von hoher Bedeutung für die Erreichung hoher Geschwindigkeiten ist die Verminderung des Luftwiderstandes. Man ist geneigt, diesen als gering anzunehmen. Aus den bisher durch Versuche festgestellten Zahlen ist aber zu ersehen, daß er ganz gewaltige Beträge erreichen kann, ja sogar, daß die Hauptarbeit der Lokomotive zur Überwindung des Luftwiderstandes verbraucht wird. Man hat sich deshalb in neuerer Zeit vielfach mit der Berechnung des Luftwiderstandes befaßt. Sie ist jedoch nur sehr unsicher begründet. Bei den Versuchen sowohl als auch durch Rechnungen, die bedeutende Fachleute auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens, wie v. Borries, Frank u. a. m.,[16]) angestellt haben, sind die verschiedensten Werte ermittelt worden. Wie groß aber der Luftwiderstand werden kann, geht aus der Berechnung des Geh. Regierungsrats Frank hervor. So sollen selbst die Lokomotivlaternen, wenn sie in der bisher üblichen Größe ausgeführt werden, eine Fläche von etwa 0,3 qm liefern und bei einer Geschwindigkeit von 200 km/Std. allein zu ihrer Fortbewegung eine Arbeit von 45 PS beanspruchen.

Angesichts solcher Zahlen ist es selbstverständlich, daß man alle Anstrengungen macht, um die Größe der Druckflächen zu verringern. Erst in neuerer Zeit ist man auf den Gedanken gekommen, die Druckschneideflächen oder sogen. Windschneiden auch auf Lokomotiven zu übertragen. Voran ging die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mit ihren zu einer gewissen Berühmtheit gelangten Schnabellokomotiven. Die Vorderwand des Führerstandes ist ersetzt durch zwei schräg über die Feuerbüchse laufende, in einer scharfen Kante sich treffende Ebenen; ähnlich ist der Schornstein, der Dom usw., kurz alle hervorragenden Teile eingehüllt. Die Rauchkammer ist umschlossen von schief zusammenstoßenden Blechen nach Art einer Pflugschar.

Die Versuche haben so gute Ergebnisse geliefert, daß die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn überhaupt nur noch Windschneidelokomotiven für die Beförderung ihrer Schnell- und Personenzüge baut. Andere Bahnen sind dem Beispiel gefolgt: die französische Staatsbahn und Nordbahn. Versuche auf der englischen Südwestbahn sind wieder aufgegeben worden. In Deutschland ging die Pfalzbahn voraus mit der Einführung der Windschneiden, dann kam die badische und die sächsische Staatsbahn.[17]) Von den neueren mit Windschneiden versehenen Lokomotiven sind die bei den bereits erwähnten Versuchsfahrten benutzten Lokomotiven von Wittfeld und Maffei zu nennen.

Da der Widerstand der Schneidflächen nur etwa $^3/_5$ derjenigen der Projektionsfläche beträgt, so ist die Einrichtung sehr zu befürworten und deren allgemeine Einführung dringend zu empfehlen. Die Eleganz der Lokomotive leidet nicht, wenn die Anordnung des Ganzen sorgfältig behandelt wird; dagegen wird aber entschieden der Lokomotive ein großer Teil der Arbeit abgenommen. Nach den von Frank aufgestellten Formeln würde man, wenn es gelänge, das Verhältnis der Projektionsfläche des ganzen Fahrzeuges zu der gesamten reduzierten Fläche desselben (es ist hier ein bei den Schnellfahrversuchen auf der Militärbahn Marienfelde-Zossen benutzer Motorwagen von Siemens & Halske gemeint) von 0,85 auf 0,4 zu vermindern, mit einer Arbeitsleistung, welche jetzt zu einer andauernden Fahrgeschwindigkeit von 140 km/Std. erforderlich ist, eine solche von mehr als 160 km/Std. erreichen und bei den hier berücksichtigten Fahrgeschwindigkeiten etwa ein Drittel der Arbeitsleistung sparen.[18])

Auch die Fahrzeuge können zu der Ersparnis an Kraft beitragen, und zwar ist hierin eine durchgreifende Verbesserung eingetreten durch die Einführung sehr langer Wagen auf Drehgestellen, die an sich schon bedeutend weniger Querflächen bei gleicher Zuglänge aufweisen, als kurze, dabei aber noch durch Faltenbälge (Harmonika) unter sich fest verbunden sind, so daß das Volumen der trennenden Luftzwischenräume klein wird. Um einen möglichst geringen Luftwiderstand zu haben, wird man auch seitlich vorspringende Teile nach Möglichkeit zu vermeiden suchen.

Ein nicht zu unterschätzendes Moment zur Erreichung einer hohen Durchschnittsgeschwindigkeit ist die Möglichkeit des Durchfahrens langer Strecken ohne Aufenthalt. Soll aber eine Lokomotive hierzu geeignet sein, so muß sie die für die lange Fahrt nötigen Kohlen und Wassermengen selbst mitschleppen. Dies bedeutet natürlich eine unnütze Vermehrung der toten Last der Lokomotive. Um die Zunahme dieser toten Last und des zur Aufnahme von Kohlen und Wasser dienenden Tenders abzuschneiden, hat man schon vor langer Zeit eine Einrichtung getroffen, welche es ermöglicht, die Tenderfüllung während der Fahrt ohne Aufenthalt vorzunehmen. Die Vorrichtung, die bekanntlich von dem berühmten Engländer Ramsbottom erfunden wurde, besteht darin, daß an gewissen Stellen der Bahn zwischen den Schienen lange Laufkanäle, Wassertröge, vorgesehen sind, in die sich bei der Annäherung des Zuges vom Tender ein nach vorn gekrümmtes Rohr herabsenkt, das Anschluß nach oben bis über den Wasserspiegel des Tenders hat. Infolge des der Zuggeschwindigkeit entsprechenden Drucks steigt das Wasser in dem Rohre empor und der Tender füllt sich in kurzer Zeit.

Hält man die Ersparnis an toter Last infolge des geringeren Fassungsraumes des Tenders auch für geringfügig, so ist doch zu bedenken, daß die Wasserstationen, deren Anlage jedenfalls bedeutend teurer ist als die der Wassertröge und der Füllvorrichtung am Tender, wegfallen.

Durchgehends eingeführt sind die Wassertröge in England auf der Nordwestbahn, Ostbahn, Westbahn, Lancashire-Yorkshirebahn u. a. m., in Amerika auf der Newyorker Zentralbahn und Pennsylvaniabahn; in neuerer Zeit beginnt auch Frankreich auf der Strecke Paris-Calais die Wassertröge zu legen.[19])

In England werden Strecken bis zu 312 km Länge im fahrplanmäßigen Betriebe ohne Aufenthalt durchlaufen.

Einige der längsten im regelmäßigen Betriebe durchfahrenen Strecken über 200 km sind zur Zeit: 1. von London nach

[15]) Roloff: Elektrische Fernschnellbahnen. Halle a/S. 1902, S. 7.
[16]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1904, S. 46 u. 810.

[17]) Dinglers Polyt. Journ. 1901, S. 364 und 365.
[18]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1904, S. 48.
[19]) Dinglers Polyt. Journ. 1901, S. 363.

Exeter, 312 km auf der Großen Westbahn; 2. von Wigan nach Willesden, 303,5 km auf der Nordwestbahn; 3. von Wakefield nach London, 282,8 km auf der Großen Zentralbahn; 4. von London nach Crewe, 253 km auf der Nordwestbahn; 5. von London nach Doncaster, 251 km auf der Großen Nordbahn. (Deutschlands längst durchfahrene Strecke ist München-Nürnberg, 199 km.) Berechtigtes Aufsehen hat im vorigen Sommer die Sonderzugfahrt der Mitglieder des Internationalen Telegraphenkongresses von London nach Carlisle auf der Nordwestbahn erregt, wobei 481,6 km ohne Aufenthalt zurückgelegt wurden.

Ferner wichtig für die Abkürzung der Fahrzeit ist die Beschleunigung des Anfahrens und des Bremsens. Bei der Beschleunigung des Anfahrens sprechen die verschiedensten Faktoren mit, vor allem die Art der Maschine, die Höhe der Dampfspannung, die Art des Dampfes (Dampfüberhitzung!), der Grad der Dampffüllung, die Beschaffenheit der Schienen, des Oberbaues u. a. m.

Die Beschleunigung des Bremsens hängt hauptsächlich von der Art der Bremsen ab. Mit den gegenwärtig wohl am besten wirkenden Luftdruckbremsen mit elektrischer Auslösung von Siemens & Halske werden Verzögerungen bis zu 1,13 m/Sek. erreicht, die wohl das Höchste der mechanischen Bremswirkung darstellen mögen.

Werden vorstehend aufgeführte Momente beim Bau von Schnellbahnen mit Dampfbetrieb in gebührender Weise berücksichtigt, so können die Lokomotivbauer getrost in die Zukunft schauen; das Ende ihres Strebens ist dann in weite Ferne gerückt. Wir befinden uns erst im Anfange der hohen Geschwindigkeitsrekorde, und es werden noch viele Erfahrungen gesammelt werden müssen, ehe entschieden werden kann, ob der Dampfbetrieb dem elektrischen Betriebe das Feld zu räumen hat.

IV. Über die Ziele beider Betriebsarten, die Unmöglichkeit wesentlich größerer Zuggeschwindigkeiten beim Dampfbetrieb, die Kosten des elektrischen und des Dampfbetriebes sowie über die betriebstechnischen Rücksichten für und wider die Einführung des elektrischen Schnellbahnbetriebes ist schon viel geschrieben worden.[20]) Als ein Hauptübel wird bei der Dampflokomotive der nicht zu beseitigende Umstand angesehen, daß die Lokomotive die zur Erzeugung der Dampfkraft nötigen Mittel: Kessel, Feuerung, Wasser, Kohle usw., selbst mit sich führen müsse, deren Fortbewegung einen sehr hohen Teil der aufzuwendenden Zugkraft erfordert. Je größere Leistungen von der Lokomotive verlangt werden, um so größer werden auch Kessel, Feuerung usw. sein müssen, mithin wird also das Gewicht der Lokomotive zunehmen. Die Rechnungen über die Leistungsfähigkeiten haben ergeben, daß bei Zugleistungen von 200 km/Std. das Lokomotivgewicht bereits mehr als das Doppelte, bei Leistungen von 250 km nahezu das Dreifache des heutigen Gewichtes betragen müßte (Roloff: Elektrische Fernschnellbahnen, 1902).

Beim elektrischen Betriebe braucht man nur die Motoren auf dem Fahrzeug unterzubringen, und infolgedessen bereitet auch der Bau sehr starker elektrischer Fahrzeuge keine Schwierigkeiten. Es kommt noch hinzu, daß sich in den Motorwagen Personen unterbringen lassen, was auf den Lokomotiven der Dampfbahnen unzulässig ist. So kommt es, daß ein Dampfzug, bestehend aus Lokomotive, Tender, Gepäck- und Speisewagen und vier Personen-Beiwagen mit insgesamt 168 Plätzen, 330 t wiegt, ein gleichartiger elektrischer Zug aber, bestehend aus einem Motorwagen, der zugleich als Gepäck- und Speisewagen dient, und vier Beiwagen mit 180 Plätzen nur 260 t, d. h. der Zug ist um 70 t leichter, obwohl er 12 Plätze mehr bietet.

Die Vorteile des elektrischen Betriebes der Schnellbahnfahrzeuge, welche begreiflicherweise nicht nur manche seiner Anhänger zu vorzeitigen optimistischen Ansichten und Schlüssen verleiten, sondern auch das große Publikum zu begeistern vermögen, sind unbedingt anzuerkennen, wie auch die bei den Versuchsfahrten der Studiengesellschaft auf der Militärbahn gewonnenen Erfahrungen, wenn sie auch derzeit noch nicht durch ausreichende Grundlagen gesichert sind, auf dem bisher unerforschten Gebiete des elektrischen Schnellbahnbetriebes mit Recht nicht hoch genug veranschlagt werden können. Allein die Erlangung dieser Vorteile ist nur mit großen Schwierigkeiten verbunden, worunter die mit den hohen Betriebsspannungen verbundenen Gefahren, die durch die enormen Geschwindigkeiten verursachte Beanspruchung des Oberbaues und das Bedenken gegen die im Untergestell bezw. an den Radachsen der Fahrzeuge nicht abzufedernden Massen schwerwiegender Natur sind. Bis zur Übersetzung der derzeit erreichten (richtiger überschrittenen) 200 km-Geschwindigkeiten in den praktischen Eisenbahndienst ist demnach noch ein so weiter Schritt, daß bis zu seiner Verwirklichung, auch bei Voraussetzung der sonst sich notwendig ergebenden Umwälzungen im ganzen Eisenbahnverkehr, die Vertreter des Dampflokomotivbaues es an Anstrengungen nicht fehlen lassen und die neuesten Lokomotivtypen so leistungsfähig wie möglich gestalten werden, um diese in den bevorstehenden Wettkampf auf Grundlage bisheriger Bewährung mit Zuversicht eintreten zu lassen.

Sehen wir von den vielfach erörterten technischen Vor- und Nachteilen beider Betriebsarten ab. Fraglich bleibt es, ob auf den bestehenden Bahnkörpern sich ein Schnellbetrieb mit sehr hohen Geschwindigkeiten durchführen läßt, es sei denn, daß man die fahrplanmäßigen Beförderungen der übrigen auf demselben Bahnkörper verkehrenden Züge in Frage stellen will. Heute schon ist, wie jedermann weiß, die Vereinigung des Betriebes von Schnellzügen, Personen- und Güterzügen auf denselben Gleisen ein sehr fühlbarer Übelstand. Das Übel steigert sich aber nicht allein andauernd mit dem Wachsen des Verkehrs, sondern auch mit der Verschiedenheit der Zuggeschwindigkeiten.

Wenn man danach eine wesentliche Steigerung der Fahrgeschwindigkeit auf den Hauptlinien wünscht, wird man notgedrungen einen neuen eigenen Bahnkörper bauen müssen, gleichviel, ob man Dampf oder Elektrizität als Triebkraft anwendet. Es ist auch nach der ganzen Entwicklung unseres Eisenbahnwesens nicht gerechtfertigt, diese Herstellung eines neuen Bahnkörpers als unüberwindliche Schwierigkeit zu betrachten. Schnellbahnen können nur gebaut werden, wo schon lebhafte Verkehrsbeziehungen bestehen, die man durch bessere Verkehrsmittel noch stärken kann, wie z. B. Berlin-Hamburg, Berlin-Halle, Berlin-Hannover bezw. -Cöln u. a. m. Gerade solche Strecken sind aber bereits derart mit Zügen belastet, daß die Vermehrung der Gleise sich kaum umgehen läßt; sie ist nur noch eine Frage der Zeit. Die notwendige Anlage eines dritten Gleises haben also beide Betriebsarten gemeinsam. Ob aber die Rentabilität des elektrischen Betriebes gegenüber der des Dampfbetriebes eine bessere ist, muß vorläufig dahingestellt bleiben.

Alle bisher aufgestellten Berechnungen der Anlage- und Betriebskosten des elektrischen Schnellbetriebes, die Annahme über den möglichen Zuwachs des Reiseverkehrs bei einem Schnellverkehr von 150 km/Std. und darüber können als stichhaltig vor der Hand nicht angesehen werden, da Erfahrungen mit Bezug hierauf nicht vorliegen. Wie verschieden die Anlage- und Betriebskosten berechnet werden, zeigt auch der Unterschied der Kostenanschläge der Firma Siemens & Halske und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft für eine elektrisch betriebene Schnellbahn zwischen Berlin und Hamburg, der in Nr. 58 Jahrg. 1904 d. Ztg. eine eingehende Erörterung gefunden hat.

Daß selbst bedeutende Fachleute mit einem möglichen Einnahmeausfall rechnen, geht auch aus dem bekannten Vortrag[21]) des Geheimen Regierungsrats v. Borries hervor, der in

---

[20]) Z. B. Ztschr. d. V. D. Ing. 1904, S. 949—959; Roloff: Elektrische Fernschnellbahnen; Dinglers Polyt. Journ. 1901, S. 325 u. ff.

[21]) Ztschr. d. V. D. Ing. 1904, S. 949 u. ff.

der in Frankfurt a/M. abgehaltenen 45. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure das Thema „Schnellbetrieb auf Hauptbahnen" erörterte. In diesem Vortrag heißt es: „Bei der Einführung des elektrischen Betriebes auf vorhandenen Staatsbahnstrecken würde sich auch die Schwierigkeit des Einnahmeausfalles am ehesten überwinden lassen. Die Unternehmer könnten dann einen Anteil an den Einnahmen erhalten, welcher ihrem Anteil an den Ausgaben etwa gleichkäme. Die zu erwartende Verkehrszunahme würde beiden Beteiligten zugute kommen."

Ob aber die Verkehrszunahme so bedeutend sein wird, daß der Staat sowohl wie die Unternehmer alsbald auf ihre Kosten kommen, ist die Frage.

Entscheidend wirkt nur das Verhältnis von Mehrkosten zu der dafür eingetauschten Zeitersparnis, und da die Zeitstunde einen für jede Person feststehenden mittleren Erwerbswert hat, die richtige Bilanz der Fahrt. Dies mag an einem Beispiel [22]) erläutert werden: Ein Berliner, der eine geschäftliche Unterredung in Hamburg in den Nachmittagsstunden verabredet hat, deren Zeitdauer er von vornherein z. B. auf drei Stunden einschließlich der Ab- und Zugänge bemessen kann, erledigt sie heute durch eine Abwesenheit von 9 Uhr vormittags bis $8\frac{1}{2}$ Uhr und, falls er III. Klasse fährt, bis $11\frac{1}{2}$ Uhr abends. Mit der Schnellbahn würde, falls z. B. allstündlich ein Zug verkehrt, nur eine nachmittägige Abwesenheit von 2 bis 8 Uhr abends erfordert.

Unter der willkürlichen Annahme, daß die Schnellbahnfahrt zu dem Tarife I. Klasse berechnet wird, betrüge der Kostenunterschied gegenüber einer Rückfahrkarte III. Klasse rund 17 ℳ, gegenüber einer solchen II. Klasse rund 9 ℳ, abgesehen von Verpflegungsmehrkosten.

[22]) Velhagen & Klasings Monatshefte 1904, Heft 10, S. 447.

Wäre die Unterredung in den ersten Vormittagsstunden angesetzt, so würde bei den derzeitigen Bahnverbindungen die Abreise am Abend vorher und ein Tagesaufenthalt in Hamburg notwendig werden. Vergleicht man die mittleren Kosten eines solchen von 15 ℳ mit den Mehrkosten des Fahrscheines von 17 ℳ, so könnte der Fahrgast unter Umständen bei der Schnellbahnfahrt schon beim Ansetzen des bloßen Fahrpreises auf seine Rechnung kommen.

Man sieht, daß bei Einhaltung der vorstehenden, übrigens durchaus willkürlich gewählten Preise die Benutzung der Schnellbahnwagen sich für das Durchschnittspublikum in den meisten Fällen als zu kostspielig erweisen dürfte. Ob der Preis sich höher oder, was weniger wahrscheinlich, niedriger stellen wird, darüber dürfte aus Mangel an Erfahrung über die wichtigsten Teilbeträge, aus denen er sich bestimmt, z. Z. kaum jemand ein begründetes Urteil abgeben können, und es wird Sache des Zusammenarbeitens einer Reihe von besonderen Fachmännern sein, um hierfür die Unterlagen zu schaffen. Ebensowenig sind die Kosten des Eisenbahnbetriebes mittels Dampflokomotiven bei Einführung des Schnellbetriebes mit einer mit der heutigen Lokomotivkonstruktion möglichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 120 km/Std. mit Sicherheit zu bestimmen.

Welcher Betrieb, ob Dampf- oder elektrischer, in Zukunft den Schnellverkehr am wirtschaftlichsten vermitteln wird, erscheint somit fraglich. Erfahrungen reifen erst in einer Reihe von Jahren. Im Verlaufe einiger Jahre wird es sich erweisen, ob die mehrfachen Versuche, die Dampflokomotive ihrer vornehmsten Eigenschaft, der größten Schnelligkeit, zu entkleiden, gelungen sind, ob die unaufhaltsam fortschreitende Technik imstande war, als Ersatz für jene in dieser Beziehung andere brauchbare Formen in den Dienst der Menschheit zu stellen, welche geeignet sind, den Verkehr auf den Eisenbahnen nicht nur am schnellsten, sondern auch am sichersten und am wirtschaftlichsten zu gestalten.

Nutzbarmachung der Fahrberichte.

Die Fahrberichte haben den Zweck, über die Zusammensetzung, Bedienung und den Verlauf jedes Zuges Auskunft zu geben und die verantwortlichen betriebstechnischen Dezernenten fortgesetzt über die Zugdurchführung unverzüglich und vollkommen zu unterrichten und sie in den Stand zu setzen, für die Beseitigung hervorgetretener Mängel zu sorgen. Jede zwischen Abfahrts- und Ankunftszeit beobachtete Unregelmäßigkeit, besonders wenn sie die Pünktlichkeit störend beeinflußt hat, muß deshalb im Fahrberichte Aufnahme finden.

Die Berichte werden täglich, nach Zügen mit oder ohne Personenbeförderung gesondert, gesammelt, der Zugnummerfolge entsprechend in einen losen Umschlag gepackt und dem zuständigen Dezernenten für den Personen- bezw. Güterzugdienst zur Durchsicht vorgelegt. Dabei werden diejenigen Fahrberichte, in denen der geschäftlichen Verfolgung bedürftige Vorkommnisse verzeichnet sind, bereits mit einem Umschlag und Anschreiben an die zuständigen Inspektionen versehen.

Der Dezernent kann nun wohl — vorausgesetzt, daß ihm hierzu immer die nötige Zeit und bei der Einförmigkeit der Arbeit die nötige Geistesfrische zur Verfügung steht — die 600 bis 1000 Fahrberichte täglich durchsehen und einzelne im Betriebsbureau übersehene oder absichtlich unberücksichtigt gelassene Fahrberichte mit Eintragungen von Unregelmäßigkeiten noch nachträglich zur weiteren Verfolgung ausziehen; er wird auch von den vorgekommenen Betriebsstörungen und Verspätungen und ihren Ursachen im einzelnen Kenntnis erhalten, aber gerade davon wird er sich schwer ein Bild machen können, wie der tägliche Verlauf ein und desselben Zuges ist, welche Umstände etwa regelmäßig störend auf ihn einwirken, ob er stets auf derselben Station und aus denselben Ursachen die beklagten Verspätungen erleidet; namentlich aber werden ihm die regelmäßig wiederkehrenden Verspätungen um wenige, vielleicht einzelne Minuten, die sich mit gleich geringen Verspätungen auf anderen Stationen summieren, die aber wegen ihrer Geringfügigkeit an sich nicht der Weiterverfolgung unterliegen, entgehen.

Gerade diese täglichen Unregelmäßigkeiten bei demselben Zuge, welche den Betrieb dauernd ungünstig beeinflussen, daher vor allem der Abstellung bedürfen, können dem Dezernenten nur typisch vor Augen treten, wenn er die Fahrberichte eines Zuges von 8 bis 10 aufeinanderfolgenden Tagen gleichzeitig durchsieht. Ihm diese Möglichkeit zu gewähren, geht natürlich nicht an. Dafür ist seit einigen Jahren hier die Anordnung getroffen, daß aus den Fahrberichten der Züge mit Personenbeförderung jeden Monat für die Zeit vom 10. bis 20. und — um die Arbeit nicht zu groß werden zu lassen — für eine bestimmte Anzahl von Zügen Auszüge nach folgendem Schema angefertigt werden, und zwar werden derartige Auszüge aus den Fahrberichten der Schnellzüge in jedem 1., 3., 5., 7., 9., 11. Monat und der Personenzüge bis Nr. 450 im 2., 6., 10., der übrigen im 4., 8., 12. Monat gemacht.

Zug . . . .

Datum	Station	Min. + an	Min. + ab	Ursache der Verspätungen	Verspätung ist eingeholt auf Station	Verspätung betrug auf der Endstation Minuten
10/5.	Kzt.	—	2	Ansetzen von Verstärkungswagen	—	—
	F.	2	3	Ansetzen der Vorlegelokomot.	—	1
11/5.	F.	—	1	Ansetzen der Vorlegelokomot.	—	—
	Al.	1	3	Einladen von Eilgut	Dch.	—
12/5.	Kzt.	—	2	Ansetzen von Verstärkungswagen	—	—
	F.	2	4	Ansetzen der Vorlegelokomot. u. großer Personenandrang	—	2
13/5.	Al.	—	1	Einladen von Eilgut	Wg.	—
				usw.		

Man erkennt hieraus auf einen Blick, daß das regelmäßige Wiederkehren der Verspätung in Kzt. durch Ansetzen von Verstärkungswagen und in F. durch Ansetzen der Vorlegelokomotive eine Änderung des Fahrplanes erheischen.

Die Auszüge sind entsprechend der oben angegebenen Monatseinteilung in drei Bücher geheftet, wobei diese, da eine Seite für etwa 2—3 Monate bei einem Zuge ausreicht und für jeden Zug 8—12 Seiten vorgesehen sind, auf 4—5 Jahre vorhalten. Diese Auszüge bilden nach dem Zeugnis des die Fahrberichte bearbeitenden Beamten keine nennenswerte Belastung, bieten aber dem Dezernenten vorzügliches Material zur Beurteilung der Zweckmäßigkeit und Richtigkeit des Fahrplanes, der Betriebführung auf den einzelnen Stationen usw. und haben im diesseitigen Bezirke dazu geführt, daß die Zugverspätungen, die sonst nicht verfolgt und dem Reichseisenbahnamt nicht gemeldet werden, die aber immerhin auf die größeren Zugverspätungen von Einfluß sein können und Unsicherheit im Betriebe verursachen, wesentlich zurückgegangen sind.

Breslau. Neumann.

Die Dienstanweisungen für die Eisenbahndienststellen.

Zu den Ausführungen in Nr. 90 Jahrg. 1904 d. Ztg. seien einige Bemerkungen gestattet.

Bei der Hervorhebung der mit den zahlreichen Einzeldienstanweisungen verbundenen Übelstände in Beziehung auf die Laufenderhaltung möchte übersehen worden sein, daß diese Arbeit nach der vorgeschlagenen weitgehenden Zusammenfassung bedeutend zunehmen und folglich noch schwerer zu überwachen sein würde. Denn es liegt auf der Hand, daß manche Geschäftszimmer und manche Einzelbeamte, welchen jetzt eine kurze Anweisung genügt, wegen eines einzigen Abschnittes ein starkes Buch zugeteilt erhalten und dieses in allen seinen Teilen berichtigen müßten, und es unterliegt ferner keinem Zweifel, daß das Neuauflegen starker Bücher der Kostspieligkeit halber länger hinausgeschoben würde.

Nun ist insbesondere wegen des Betriebsdienstes zu erwähnen, daß eine Art Zusammenfassung der Betriebsvorschriften bei den süddeutschen Bahnverwaltungen in Form der von ihnen vereinbarten „Fahrdienstvorschriften" (211 Seiten Oktav) vorhanden ist. Diese Fahrdienstvorschriften bestehen aus den Abschnitten: I. Stationsdienst (Allgemeines, Rangierdienst, Zusammenstellung der Züge); II. Bremsen; III. Zugbeförderung; IV. Außerfahrplanmäßige Fahrten; V. Befahren der Betriebsgleise mit handbewegten Wagen und Draisinen. Außerdem enthalten sie eine Anzahl Anhänge mit Besonderheiten und Mustern. Bei ihrer wiederholten Neubearbeitung hat man sich sicher von der Erfahrung leiten lassen, daß es nicht zweckmäßig ist, alle und jede Obliegenheit einer einzelnen Klasse von Bediensteten mit aufzunehmen. Daher werden den unteren Betriebsbeamten neben den Fahrdienstvorschriften besondere Dienstanweisungen, in denen der Inhalt der Fahrdienstvorschriften nicht — auch nicht auszugsweise — wiederholt ist, behändigt.

Dieses Verfahren dürfte beizubehalten sein. Immerhin scheint es einer Verbesserung fähig, zu deren Vorbringen die Ausführungen in Nr. 90 Jahrg. 1904 d. Ztg. willkommenen Anlaß bieten. Die Anweisungen für die einzelnen Klassen von Zugbeamten sind nämlich von jeder Verwaltung besonders und für sich bearbeitet und entbehren der vollständigen Gleichmäßigkeit in der Anordnung des Stoffes, wie nachstehendes Beispiel zeigen mag.

Der § 39 (3) der Fahrdienstvorschriften lautet: „Das Zugpersonal ist während der Fahrt dem für die Ordnung und Sicherheit des Zuges vorzugsweise verantwortlichen Zugführer untergeordnet und muß so verteilt sein, daß dadurch die Übersicht über den ganzen Zug, die Wahrnehmung der Signale und die Verständigung des Zugbegleitungspersonals mit dem Lokomotivführer ermöglicht wird. Der Zugführer hat sich bei Antritt des Dienstes davon zu überzeugen, daß das ihm zugeteilte Personal pünktlich zur Stelle ist, und, wenn dies nicht der Fall, dem diensttuenden Stationsbeamten sofort Anzeige zu machen. Jeder zu- und abgehende Schaffner, Wagenwärter und Bremser hat sich bei dem Zugführer an- und abzumelden."

Diese Verpflichtungen, nämlich die Unterordnung unter den Zugführer, der Zeitpunkt des Erscheinens im Dienst und der Platz im Zug, sind nun z. B. bei ein- und derselben Verwaltung zerstreut: in der Dienstanweisung für den Zugführer und Schaffner in fünf Paragraphen (außerdem in einer besonderen Anweisung für Nebeneisenbahnen), in der Dienstanweisung für Lokomotivführer und Heizer in drei Paragraphen, in der Dienstanweisung für Wagenwärter in vier Paragraphen u. s. f., wobei hinzukommt, daß diese Paragraphen meist in jeder Anweisung wieder eine andere Überschrift besitzen.

Unwillkürlich drängt sich die Frage auf, ob sich diese Anweisungen für die Zugbeamten nicht dadurch systematisch ordnen ließen, daß sie streng in der Reihenfolge der Fahrdienstvorschriften — sozusagen als Zusatzbestimmungen zu diesen — zusammengestellt würden. Mit dem Erscheinen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung steht die Gelegenheit vor der Tür. Von selbst würde sich vermutlich als zweite Frucht die Vereinbarung auch dieser Anweisungen für mehrere Gebiete und damit eine weitere Förderung der Freizügigkeit des Personals und Materials im Frieden wie im Mobilmachungsfall ergeben.

H. F.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Annahme der Kanalvorlage im preußischen Abgeordnetenhause** erfolgte am 7. d. M. in zweiter und am 8. d. M. in dritter Lesung mit großer Mehrheit. Damit ist das Wort des Ministers v. Thielen: „Gebaut wird er doch!" seiner Erfüllung näher gerückt, hoffentlich endlich die Kanalstreitaxt begraben und ein hervorragendes Kulturwerk gesichert. Zwar fehlt zur Gesetzwerdung des Entwurfs noch die Beschlußfassung des Herrenhauses, auf dessen unbedingte Zustimmung nicht mit voller Sicherheit gerechnet werden kann, und es sind noch manche andere Bedingungen zu erfüllen, noch langwierige Verhandlungen mit den Provinzialverbänden und anderen Beteiligten wegen der Garantie durchzuführen, ehe das große Werk selbst begonnen werden kann, aber gegenüber den überwundenen Schwierigkeiten ist doch alles Kommende von geringerer Bedeutung, und man kann den 8. d. M. wohl als den wichtigsten Gedenktag in der langen und verwickelten Geschichte dieser Vorlage bezeichnen.

Aus den beiden letzten Verhandlungstagen ist nur noch weniges nachzutragen. In einer großzügigen Rede faßte der natlib. Abg. Schmieding noch einmal die Hauptgesichtspunkte für die Erbauung des Rhein-Hannover-Kanals zusammen und wies darauf hin, daß schon im Jahre 1881 Fürst Bismarck es ausgesprochen habe, daß auch das ausgedehnteste Eisenbahnnetz für den Transport von Massengütern keinen Ersatz für den Kanal bieten könne, und daß daher die Elbe mit der Weser, die Weser mit der Ems und die Ems mit dem Rhein zu verbinden sei. Weiter wies Redner auf die in der Welt kaum wiederkehrende Gunst der Verhältnisse hin, daß auf der ganzen Linie von Münster bis Hannover nicht eine einzige Schleuse zu erbauen sei. In der zweiten Lesung wurde schließlich § 1 der Vorlage, der alle Bauten der wasserwirtschaftlichen Vorlage zusammenfaßt, mit 256 gegen 132 Stimmen angenommen. In der dritten Lesung am 8. d. M. sprach zunächst der freikons. Abg. Gamp; obgleich noch immer ein Gegner der Vorlage, erkannte er an, daß der Minister v. Budde sich als ein praktischer Mann erwiesen habe, da es ihm gelungen sei, für die Vorlage eine große Mehrheit zu gewinnen, obgleich nach des Redners Ansicht niemand eine rechte Freude an dem Werk habe. Ihm mißfalle an dem Gesetz, daß man Schleppgebühren, nicht Frachten einführen wolle. Bei Frachtsätzen statt Schleppgebühren würde der Kanal eine Schleppeisenbahn ohne Schienen auf Wasser sein, dann würden die zu besorgenden großen wirtschaftlichen Verschiebungen nicht eintreten. Noch einmal entbrannte zum Schluß der Verhandlung der Redekampf, als der freikons. Abg. Freiherr v. Kardorff darauf hinwies, daß die abgeschlossenen Handelsverträge eine so große Verbesserung für die Landwirtschaft brächten, daß sie es auch ihm, dem früheren Kanalgegner, jetzt ermöglichten, für die Vorlage zu stimmen. Nur durch ein enges Bündnis zwischen Landwirtschaft und Industrie könne der Schutz der nationalen Arbeit erreicht werden, und deshalb sei es verfehlt, wenn der Bund der Landwirte noch immer seine Kraft darauf richte, den Kampf zwischen Landwirtschaft und Industrie zu schüren, statt den Frieden herzustellen. Dem diese Ansicht zu widerlegen suchenden Dr. Hahn wurde dann nochmals von Herrn v. Kardorff die agitatorisch-demagogische Tätigkeit des Bundes der Landwirte vorgehalten und die Kampfesweise des Bundes der Landwirte noch von mehreren national-

liberalen Rednern beleuchtet. In der Einzelberatung kam es zu keinen Reden mehr, das Interesse des Hauses war erschöpft, die Gesamtabstimmung der dritten Lesung konnte alsbald erfolgen. Die Annahme der Vorlage erfolgte mit 244 gegen 146 Stimmen. Die Mehrheit setzte sich zusammen aus 69 Nationalliberalen, 19 Freisinnigen, 31 Freikonservativen, 41 Konservativen, 82 Zentrumsabgeordneten, 2 Dänen; die Minderheit aus 2 Nationalliberalen, 12 Freisinnigen, 78 Konservativen, 26 Freikonservativen, 7 Zentrumsabgeordneten, den Polen und einer Anzal Fraktionsloser.

Wir fassen hier schließlich noch einmal zusammen, daß sich die Vorlage in ihrer jetzigen Gestalt auf folgende Bauausführungen erstreckt: 1. Die Herstellung eines Schiffahrtskanals vom Rhein an die Weser mit Anschluß nach Hannover und die Kanalisierung der Lippe: a) ein Schiffahrtskanal vom Rhein in der Gegend von Ruhrort oder von einem nördlicher gelegenen Punkte bis an den Dortmund-Emskanal in der Gegend von Herne (Rhein-Hernekanal) mit Einschluß eines Lippe-Seitenkanals von Datteln nach Hamm; b) verschiedene Ergänzungsbauten am Dortmund-Emskanal in der Strecke Dortmund-Bevergern; c) ein Schiffahrtskanal vom Dortmund-Emskanal in der Gegend von Bevergern an die Weser mit Anschluß nach Hannover, Zweigkanäle nach Osnabrück, Minden und Linden, Herstellung von Staubecken im oberen Quellengebiete der Weser und Vornahme einiger Regulierungsarbeiten in der Weser unterhalb Hamelns; d) Kanalisierung der Lippe oder Anlage von Lippe-Seitenkanälen von Wesel bis an den Dortmund-Emskanal bei Datteln und von Hamm nach Lippstadt; e) Verbesserung der Landeskultur in Verbindung mit den unter a—d bezeichneten Unternehmungen und dem bereits ausgeführten Dortmund-Emskanal. 2. Die Herstellung eines Großschiffahrtsweges Berlin-Stettin. 3. Die Verbesserung der Wasserstraße zwischen Oder und Weichsel, ferner der Warthe von der Mündung der Netze bis nach Posen. 4. Die Kanalisierung der Oder von der Mündung der Glatzer Neiße bis nach Breslau, Versuchsbauten auf der Strecke Breslau-Fürstenberg a/O., Anlage eines oder mehrerer Staubecken.

Diese Bauausführungen erfordern folgende Kostenbewilligungen:

1. a) 74 500 000 ℳ, b) 6 150 000 ℳ, c) 120 500 000 ℳ, d) 44 600 000 ℳ, e) 5 000 000 ℳ, zusammen	250 750 000 ℳ
2.	43 000 000 „
3.	21 175 000 „
4.	19 650 000 „
Summe	334 575 000 ℳ

In der Regierungsvorlage waren für den Rhein-Hannover-Kanal 197 150 000 ℳ vorgesehen; durch die ursprünglich nicht geplante Lippe-Kanalisierung und andere erweiterte Ausführungen erhöht sich nach den Beschlüssen der Kommission der Betrag um 53 500 000 ℳ. Bei den anderen Bauausführungen sind gegenüber der Regierungsvorlage noch 800 000 ℳ mehr eingestellt worden, so daß die Kommission insgesamt Erhöhungen von 54 300 000 ℳ vorgenommen hat.

Mit der Ausführung aller geplanten Kanäle soll nur dann vorgegangen werden, wenn vor dem 1. Juli 1906 die beteiligten Provinzen und andere öffentliche Verbände der Staatsregierung gegenüber in rechtsverbindlicher Form die festgesetzten Verpflichtungen übernommen haben, wie Baukostenanteile, deren Verzinsung und die Erstattung der durch Schiffahrtsabgaben nicht gedeckten Beträge.

Weitere Bestimmungen betreffen das Schleppmonopol und die Erhebung von Schiffahrtsabgaben.

— **Lieferung von Radreifen aus Martinstahl für die preußisch-hessischen Staatsbahnen und die Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.** Die Eisenbahndirektion in Essen a/R. ist beauftragt worden, mit den vereinigten deutschen Radreifenwalzwerken einen am 1. April d. J. beginnenden dreijährigen Vertrag über die Lieferung des Gesamtbedarfs an Radreifen aus Martinstahl der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen abzuschließen.

In den vorangegangenen Verhandlungen haben sich die Radreifenwalzwerke verpflichtet, die Radreifen zu den Preisen und den Bedingungen des laufenden, bisher nur über die Deckung des Bedarfs der preußisch-hessischen Staatsbahnen abgeschlossenen Vertrags weiter zu liefern, und zwar: Lokomotivradreifen von mindestens 65 kg Festigkeit zum Preise von 22 ℳ, solche von mindestens 60 kg Festigkeit zum Preise von 20 ℳ und Tender- und Wagenradreifen von mindestens 50 kg Festigkeit zum Preise von 18,50 ℳ für 100 kg. Für Tender- und Wagenradreifen, bei denen eine Festigkeit von 60 kg vorgeschrieben werden sollte, erhöht sich der Preis auf 20 ℳ für 100 kg. Die Preise verstehen sich frei Bahnwagen der dem liefernden Werke zunächst gelegenen Tarifstation der Staats- bezw. Reichseisenbahnen.

— **Anlegung von Haltepunkten für geringen Verkehr an zweigleisigen Bahnen.** Das E.-V.-Bl. vom 3. d. M. veröffentlicht einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, der Skizzen und Bestimmungen mitteilt, die bei Anlegung von Haltepunkten für geringen Verkehr an zweigleisigen Bahnen als Anhalt zu benutzen sind. Danach sind, falls nicht örtliche Verhältnisse entgegenstehen, die Bahnsteige in der Regel einander gegenüberliegend auf einer Seite des Übergangs für den zum Haltepunkt führenden Weg anzulegen. Sie sind im Hinblick auf die Bahnsteigsperre einzufriedigen und mit absperrbaren, außerhalb der Überwegschranken befindlichen Zugängen zu versehen. Die nutzbare Breite der Bahnsteige ist auf mindestens 2,5 m zu bemessen. Ob Schutzgitter zwischen den beiden Hauptgleisen aufzustellen sind, um das Überschreiten der Gleise an verbotener Stelle oder das Aussteigen aus den Personenwagen nach der verkehrten Seite zu verhindern, wird von Fall zu Fall unter Berücksichtigung der örtlichen Verkehrs- und Betriebsverhältnisse zu entscheiden sein. Bei der oben angenommenen Anordnung erscheint mit Rücksicht darauf, daß danach zu beiden Seiten der Bahn sich gegenüberliegende, beleuchtete Bahnsteige vorhanden sind, die Aufstellung von Schutzgittern nötig. Wenn aber der hierfür erforderliche Raum nur durch Einlegung von Gegenkrümmungen in die Hauptgleise geschaffen werden könnte, empfiehlt sich die Ausführung nach einer anderen Anordnung. Es wird nämlich der Bahnsteig für das dem Warteraumgebäude gegenüberliegende Gleis auf der anderen Seite des Wegeübergangs, dem ersten Bahnsteig schräg gegenüber, angelegt. Alsdann ist bei der Lage der Bahnsteige ihre Verwechslung kaum zu erwarten, und es wird, wenn die Aufstellung von Schutzgittern nach den örtlichen Verhältnissen für nicht erforderlich erachtet wird, auf diese Weise möglich, mit Rücksicht auf die durchfahrenden Züge Gegenkrümmungen in den Gleisen zu vermeiden. Werden Schutzgitter für erforderlich erachtet, so ist die Entfernung der Gleise bei rund 1,5 m hohen Schutzgittern im allgemeinen zu 4,5 m anzunehmen. Der Warteraum ist in tunlichster Nähe des Überweges in Verbindung mit der Fahrkartenausgabe außerhalb der Bahnsteigsperre anzuordnen, und dieselbe Lage zur Bahnsteigsperre erhält der Abort. Auf welcher Seite der Bahn diese Baulichkeiten zu errichten sind, hängt von den örtlichen und Verkehrsverhältnissen ab. Im allgemeinen verdient die Lage auf der Seite den Vorzug, auf der die meisten zugehenden Reisenden die Fahrt antreten. Mastsignale sind in der Regel nur erforderlich, wenn der Haltepunkt zugleich als Blockstation benutzt wird. In solchem Falle ist neben jedem Gleise ein einarmiges Mastsignal, und zwar an dem Ausfahrtsende des Haltepunktes aufzustellen, damit auch dann der Zug bis an den Bahnsteig heranfahren kann, wenn die folgende Blockstrecke noch nicht frei ist.

— **Berlins Personenverkehr.** Nach einer Mitteilung der Nordd. Allg. Ztg. wurden durch die Stadt- und Ringbahn (einschließlich Grunewald) im Jahre 1904 insgesamt befördert 110 713 991 gegen 97 623 724 im Jahre 1903, also 13 090 267 Personen mehr; auf den Straßen-, Hoch- und Untergrundbahnen 426 651 084 gegen 397 478 962, mithin 29 172 122 Personen mehr als im Jahre 1903; durch die Omnibusgesellschaften 93 370 737 gegen 85 878 795, also 7 491 942 Personen mehr als 1903. Insgesamt wurden also befördert 630 735 812 Personen im Jahre 1904 gegen 580 981 481 Personen 1903, also 49 754 331 Personen mehr, das sind im Durchschnitt täglich 1 728 043 Personen gegen 1 591 730 Personen im Jahre 1903.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 16. bis 31. Januar d. J. in 14 Arbeitstagen 68 027 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4859 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 52 769 und auf den Arbeitstag 4059 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Januar d. J. auf den Arbeitstag 800 und im ganzen 15 258 Wagen oder 29 % mehr zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Tägliche Dienstzeit des Bureaupersonals.** In der bayerischen Abgeordnetenkammer wurde im vergangenen Jahre bei der Beratung des Eisenbahnetats u. a. auch die Frage zur Besprechung gebracht, ob nicht den Beamten des inneren Dienstes eine etwas frühere Dienstbefreiung, wenigstens am Sonnabend nachmittag, gewährt werden könne. Einer kürzlich in dieser Angelegenheit ergangenen Entschließung des bayerischen Verkehrsministeriums zufolge wurden nunmehr die der Generaldirektion der Staatseisenbahnen unmittelbar unterstellten äußeren Behörden von letzterer angewiesen, sich baldigst darüber zu äußern: a) ob etwa seither schon bei einzelnen Dienststellen eine frühere Beendigung des Dienstes an Sonnabenden oder an

Vorabenden von Festtagen für das Bureaupersonal gebräuchlich war und ob ein besonderes Bedürfnis nach weiterer Ausdehnung oder allenfallsiger Einführung dieser Begünstigung bestehe; hierbei sei insbesondere auch die Frage zu erörtern: b) ob nicht im Falle einer allgemeinen Kürzung der Dienstzeit des Bureaupersonals an den Sonnabenden ähnliche Wünsche um Diensterleichterung von dem Personal des äußeren Dienstes zu erwarten sein würden und c) ob vielleicht die erwähnte Maßnahme für das gesamte im sogen. inneren Dienste verwendete Personal, insbesondere auch für das Bureaupersonal bei den äußeren Stellen mit Einschluß der lediglich im Tagesdienste bei den Abfertigungsstellen beschäftigten Beamten, Unterbeamten und Bediensteten, ohne Personalmehrung zur Durchführung gebracht werden könnte.

— **Lohnbezüge des im Taglohnverhältnisse beschäftigten Personals bei unverschuldeter Dienstverhinderung.** In einer im verflossenen Jahre in dieser Angelegenheit ergangenen Verfügung der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen wurde u. a. bestimmt, daß der Lohnbezug bis auf weiteres belassen wird: bei Arbeitsversäumnis wegen dringender persönlicher Angelegenheiten, und daß als solche in Betracht zu kommen haben: die Wahrnehmung gerichtlicher oder sonstiger amtlicher Termine in eigenen Angelegenheiten oder als Vormund oder Pfleger, Anzeigen beim Standesamte, Eheschließung des Arbeiters, Geburten und Taufen in der eigenen Familie, dann Todesfälle oder schwere Erkrankung der nächsten Angehörigen. Diese Bestimmung betreffs der Lohnbelassung wird nunmehr nach Anordnung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten dahin ergänzt, daß als nächste Angehörige Ehefrauen, Eltern und Kindern sowie solche Angehörige zu betrachten seien, die im Familienverbande des Arbeiters leben, und daß außerdem der Lohnbezug nach pflichtgemäßem Ermessen des zuständigen Dienstvorstandes auch noch bei der Teilnahme an der Beerdigung von Geschwistern und Schwiegereltern belassen werden kann. Des weiteren wurde ausgesprochen, daß sich die Arbeitsversäumnis auf die zur Erledigung unbedingt notwendige Zeit zu beschränken habe, sowie Bestimmung dahin getroffen, daß bei schweren Erkrankungen von nächsten Angehörigen der Lohnbezug bis zur Höchstdauer von 7 Tagen dann belassen werden darf, wenn nach bahnärztlicher Bestätigung die Pflege des Erkrankten durch den Arbeiter selbst nötig war und nicht durch ein anderes Mitglied des Hausstandes wahrgenommen werden konnte. Ein weiterer für das Arbeiterpersonal sehr begrüßenswerter Zusatz besagt sodann noch, daß eine Kürzung des Lohnbezuges nicht einzutreten habe, wenn für Mitglieder der Arbeiterpensionskasse nach der Entlassung aus einer Heilstätte noch ein Aussetzen der Arbeit oder eine Beschränkung der Arbeitszeit vom Heilstättenarzt für einen bestimmten Zeitraum verordnet werden wird.

— **Die Ludwigsbahn** (Nürnberg-Fürth) erzielte im Berichtsjahre 1904 eine Einnahme von 324 777 ℳ. (gegen 311 693 ℳ. im Vorjahre) und verausgabte 307 072 (296 339) ℳ., so daß ein Überschuß von 17 705 (15 354) ℳ. verbleibt. In der am 2. d. M. abgehaltenen Generalversammlung wurde beschlossen, aus diesem Überschuß eine Dividende von 5 % (wie im Vorj.) mit 15 222 ℳ. zu verteilen und die verbleibenden 2483 ℳ. auf neue Rechnung vorzutragen. Am 31. Dezember 1904 war der Bestand des Pensions- und Unterstützungsfonds 155 064 ℳ., des Bahnerneuerungsfonds 216 ℳ., des gesetzlichen Reservefonds 31 000 Mark und des Baufonds 3 ℳ. Diesem Barbestand steht eine Schuld von 461 820 ℳ. gegenüber. Der Wert des Mobiliar- und Immobiliarvermögens stellt sich auf 1 823 006 ℳ. Das Aktienkapital beträgt 177 000 fl. = 303 428 ℳ.

In der Generalversammlung führte der Münch. Allg. Ztg. zufolge ein Aktionär zum Geschäftsbericht aus, daß seiner schon früher geltend gemachten Ansicht nach die Einlage in den Baufonds, welche 1904: 49 331 ℳ. beträgt, zum Betriebsüberschuß hinzuzurechnen sei, denn der tatsächlich erzielte Reingewinn für 1904 beziffere sich auf 67 063 ℳ. und nicht nur auf 17 705 ℳ. Der Vorsitzende stimmte dieser Auffassungsweise grundsätzlich zu und bemerkte, daß innerhalb der Verwaltung selbst schon eine derartige Berechnungsweise erwogen worden sei. Man habe aber von einer Änderung der bisherigen Berechnungsart Abstand genommen, um im Hinblick auf die Verstadtlichungsverhandlungen die Verhältnisse der Gesellschaft nicht als plötzlich besser gestaltet erscheinen zu lassen. Bezüglich der schon mehrfach erwähnten Verstadtlichungspläne wurde gesagt, daß die hierauf abzielenden Verhandlungen von der Stadt Nürnberg und nicht etwa von der Gesellschaft eingeleitet worden seien. Zu einem greifbaren Ergebnis ist man jedoch inzwischen noch nicht gelangt; es erfolgte lediglich im Oktober 1904 eine Abschätzung des Besitzes der Bahn durch städtische Beamte. Über die Schätzung selbst wurde nichts bekannt und seitdem ruhten auch die Verhandlungen. Die Verwaltung gab die bestimmte Zusicherung, das Interesse der Aktionäre allezeit zu wahren und vor einem etwaigen Abschluß die Aktionäre selbst erst zu hören.

— **Freie Fahrt für Urlauber.** Die württembergische Kammer der Abgeordneten hat am 7. d. M. zwei Anträge angenommen, in denen die Regierung ersucht wird, im Bundesrat auf die Verwirklichung zweier früherer Beschlüsse des Reichstages wegen der Gewährung freier Hin- und Rückfahrt an beurlaubte Mannschaften des stehenden Heeres und der Marine sowie wegen freier Fahrt bedürftiger Eltern zum Besuche eines bei der Truppe schwer erkrankten Sohnes durch Einstellung der hierzu erforderlichen Mittel in den Reichshaushaltsetat hinzuwirken. Einer Anregung des Kriegsministers v. Schnürlen zufolge, der beiden Anträgen zustimmte, soll die freie Fahrt auch der bedürftigen Frau eines erkrankten Reservisten und Landwehrmannes gestattet sein. Ferner wurde ein Antrag angenommen, den Ernteurlaubern, so weit dies nicht von Reichswegen geschehen sollte, freie Eisenbahnfahrt auf den württembergischen Staatsbahnen zu gewähren.

— **Württembergischer Eisenbahnetat für 1905/06.** Der Etat liegt nun gedruckt vor; er umfaßt den Zeitraum vom 1. April d. J. bis 31. März 1907. Wir haben auf Grund des Vortrags des Staatsministers der Finanzen, mit dem der Entwurf des Finanzgesetzes und des Hauptfinanzetats der Abgeordnetenkammer am 20. Dezember 1904 übergeben worden ist, über die hauptsächlichsten Etatssätze in Nr. 102 Jahrg. 1904 d. Ztg. berichtet und lassen hier einige weitere Mitteilungen folgen.

Im Jahre 1904 ist die Ermstalbahn (Metzingen-Urach) mit 10,43 km an den Staat übergegangen. Zwei staatliche Nebenbahnen wurden dem Betrieb übergeben, nämlich Laupheim-Schwendi mit 16,02 km und Roßberg-Wurzach mit 10,98 km Länge. Für die Finanzperiode 1905/06 ist ein Zugang nicht in Aussicht genommen, weshalb in ihr die durchschnittliche Betriebslänge betragen wird für den Personenverkehr 1956,48 km und für den Güterverkehr 1962,84 km.

Im Durchschnitt der letzten fünf Jahre haben jährlich zugenommen die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 4,66 % und die kilometrischen Einnahmen um 2,90 %. Für das Etatsjahr 1904 und für die Finanzperiode 1905/06 wird wie bei der letzten Etatsaufstellung neben dem Zuschlag für die neu in Betrieb gekommenen Bahnen wieder mit einer allgemeinen Verkehrssteigerung von jährlich 3 % gerechnet. Bei dem Güterverkehr haben im Durchschnitt der letzten fünf Jahre zugenommen die Gesamteinnahmen um 2,90 % und die kilometrischen Einnahmen um 1,16 %. Für die nächsten drei Jahre wird neben dem Zuschlag für neue Bahnen mit einer allgemeinen Verkehrssteigerung von 1 % gerechnet.

Als Erlös aus dem Verkauf von Betriebsmaterialien, Oberbau- und Baumaterialien, Werkstättenmaterialien und sonstigen Gegenständen sind für jedes Jahr der Finanzperiode 1905/06 1 140 000 ℳ. vorgesehen. Die Einnahmen aus Wirtschaften sind veranschlagt für 1905 zu 173 000 ℳ., für 1906 zu 175 000 ℳ.; aus Mietwohnungen zu 175 000 und 180 000 ℳ.; aus Diensträumen für Post, Telegraphie, Zoll- und Steuerverwaltung, Polizei usw. zu je 45 000 ℳ.; der sonstige Ertrag aus Gebäuden und Grundstücken (Bahnabschnitten, Böschungen usw., Einnahmen aus der Vermietung von Wandflächen und der Aufstellung von Verkaufsautomaten) zu 307 000 und 310 000 ℳ.

Bei den persönlichen Ausgaben ist zu erwähnen der Zugang einer Direktorstelle für den Vorstand der Betriebsabteilung der Generaldirektion, dem dienstlichen Bedürfnis entsprechend, gegen Wegfall einer Ratsstelle. Die mit der Postverwaltung gemeinschaftliche Ordnungsliste der Oberbeamten soll aufgehoben werden und die Bezeichnung Oberbeamte in Wegfall kommen. Mit Gehältern der Kollegialräte sind ausgestattet die Stellen des Eisenbahnhauptkassierers, des Vorstandes der Eisenbahn-Hauptmagazinverwaltung, der zwei Betriebsoberinspektoren, des Obermaschinenmeisters, der beiden Vorstände des bautechnischen und des maschinentechnischen Bureaus sowie des Kontrollbureaus für den Güterverkehr. Die im inneren Dienst verwendeten Bau- und Maschineninspektoren und die Eisenbahn-Betriebskontrolleure sollen in eine Kategorie mit Gehältern von 3600, 3900, 4200 und 4500 ℳ. neben Wohnungsgeld der III. Abteilung vereinigt werden. Dem dienstlichen Bedürfnis entsprechend sollen neu errichtet werden: drei Bauinspektorstellen für den inneren Dienst gegen Wegfall von drei Abteilungsingenieurstellen, eine Maschineninspektorstelle für den inneren Dienst, fünf Stellen für Bureauvorstände (seitherige Expeditoren), nämlich für die Vorstände des Wagenkontrollbureaus, des Tarifbureaus, des Reklamationsbureaus, der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse und des Zentralbureaus.

Der Vorstand der Bahnstation Stuttgart Hauptbahnhof, welcher die Dienststellung eines Bahnhofinspektors hat, soll mit Rücksicht auf seine wichtige und umfangreiche Geschäftsaufgabe unter die Betriebsinspektoren eingereiht werden. Die Vorstände der Bauinspektionen Stuttgart, Ulm, Reutlingen und Eßlingen beziehen z. Z. Ratsgehalt. Der geschäftlichen Bedeutung ihrer Ämter entsprechend sollen auch für die Vorstände der Bauinspektionen Heilbronn und Ludwigsburg Ratsgehälter eingesetzt werden. Bei den Expeditorstellen ist ein

Zugang von fünf Stellen vorgesehen, um tüchtigen Beamten des mittleren Dienstes mit niederer Prüfung die Vorrückung zum Expeditor zu ermöglichen. Dem Vorstand der Güterstelle Ulm soll mit Rücksicht auf seine wichtige und umfangreiche Geschäftsaufgabe die Dienststellung eines Bahnhofinspektors eingeräumt werden.

Bei den technischen Revisoren ist ein Zugang von sechs Stellen vorgesehen, und zwar drei für Brückeningenieure, um einigen nicht geprüften aber wissenschaftlich gebildeten Technikern bei der Brückenbauabteilung des bautechnischen Bureaus eine ihrer Vorbildung und ihren Leistungen entsprechende etatsmäßige Anstellung gewähren zu können, ferner drei für Techniker des mittleren Dienstes gegen Wegfall von drei technischen Eisenbahnsekretären, um einigen älteren technischen Eisenbahnsekretären die Vorrückung zum Expeditor zu ermöglichen.

Bei den sachlichen Ausgaben ist die Bestimmung anzuführen, wonach zur Verminderung des Anlehenbedarfs nach dem Vorgang anderer Eisenbahnverwaltungen Ergänzungsbauten bis zu 100 000 ℳ. im einzelnen Fall (statt seither bis zu 50 000 ℳ.) auf den ordentlichen Etat übernommen werden mit der Maßgabe, daß Ergänzungen, deren Kosten anschlagsmäßig mindestens 2000 ℳ. betragen und den Betrag von 30 000 ℳ. (seither 20 000 ℳ.) nicht erreichen, als kleinere, solche, deren Kosten anschlagsmäßig mindestens 30 000 ℳ. betragen und 100 000 ℳ. nicht übersteigen, als erheblichere Ergänzungen zu behandeln sind. Bei den erheblicheren Ergänzungen sind u. a. vorgesehen: für Brückenverstärkungen (Fortsetzung) für beide Etatsjahre zusammen 380 000 ℳ., Vervollständigung und Verbesserung der älteren Zentralweichenanlagen (Fortsetzung) 300 000 ℳ., Anlagen zur Reinigung des Lokomotivspeisewassers (Fortsetzung) 80 000 ℳ., Erbauung von Wohngebäuden für Beamte und Unterbeamte auf 7 Stationen zusammen 387 000 ℳ., Errichtung eines Bauinspektions- und Dienstwohngebäudes in Ludwigsburg 95 000 ℳ., Erweiterung des Stationsgebäudes und der Gleisanlagen in Freudenstadt Stadtbahnhof 90 000 ℳ., Erweiterungsbauten in Isny, Höfen, Schwenningen, Marbach, Herbertingen und Stuttgart Nordbahnhof.

— **Die technische Ausbildung des Eisenbahnpersonals.** Das Nachrichtenblatt der badischen Eisenbahnverwaltung Nr. 5 enthält eine Verfügung über die Unterrichtung des Wagenwärterpersonals. Die im Jahre 1904 versuchsweise abgehaltenen Unterrichtsstunden (Vorträge) für das Wagenwärterpersonal über die Bauart und Wirkungsweise der Luftdruckbremsen und über die Einrichtungen zur Heizung und Beleuchtung der Wagen haben nach den eingegangenen Berichten einen guten Erfolg gehabt. Die Fortführung des Unterrichts wird deshalb allseitig gewünscht.

An den Unterrichtsstunden hat das gesamte Wagenwärterpersonal, soweit es dienstlich abkömmlich ist, teilzunehmen. Nun haben auch die Zugmeister den Wunsch geäußert, über die neuesten technischen Einrichtungen in bezug auf Beleuchtung und Heizung der Personenwagen unterrichtet zu werden. Die Zugführer (auch Oberschaffner und zugführende Schaffner, die Personen- und Schnellzüge zu begleiten haben) sollen deshalb zu den Unterrichtsstunden, in denen diese Einrichtungen besprochen und erläutert werden, zugelassen werden. Auch zu den übrigen Unterrichtsstunden sind die Zugmeister auf Wunsch zuzulassen. Es ist für einen Zugmeister heute ein unbedingtes Erfordernis, über alle Einrichtungen an Personenwagen vollständig unterrichtet zu sein, um bei irgend einem Anlaß auch über Beanstandungen richtige Auskunft geben und bei Störungen helfen zu können. Die Einrichtung der neuen Wagen drängt immer mehr dazu, Wagenwärter zu Zugmeistern heranzuziehen. (Vergl. Nr. 86 Jahrg. 1903; Nr. 29, 52 und 65 Jahrg. 1904 d. Ztg.)

— **Tarifverzeichnis.** Im Januar 1901 wurde ein im Verkehrsbureau des Reichseisenbahnamts aufgestelltes Tarifverzeichnis herausgegeben, das den Eisenbahnverwaltungen und den Verkehrsinteressenten einen vollständigen und schnellen Überblick über alle auf den deutschen Eisenbahnen bestehenden Tarife ermöglichen sollte. Nachdem hierzu inzwischen drei Nachträge herausgegeben sind, ist jetzt eine Neuauflage des Verzeichnisses nach dem Stande vom 1. Januar d. J. veranstaltet worden. Sie ist 218 Druckseiten stark, im Verlage von Julius Springer in Berlin N. 24, Monbijouplatz 3, aufgelegt und zum Preise von 5 ℳ. von dort zu beziehen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Otto Siegert aus Berlin und Ferdinand Münch aus Saarburg, Reg.-Bez. Trier. — Der Geheime Baurat z. D. Huntemüller, zuletzt bei den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, ist gestorben.

Österreich.

— **Bau der neuen Alpenbahnen.** Der Eisenbahnausschuß des österr. Abgeordnetenhauses hielt am 7. d. M. in Anwesenheit des Eisenbahnministers eine Sitzung, in welcher zunächst der Gesetzentwurf, womit weitere Bestimmungen über die Ausführung des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 genehmigten Bau- und Investitionsprogrammes der Staatsbahnverwaltung getroffen werden, in Beratung gezogen wurde. Bei diesem Gesetzentwurf handelt es sich bekanntlich einerseits um Erhöhung der Kredite für die bereits durchgeführten Arbeiten, anderseits um Sicherstellung der Kosten für die Fortsetzung des Baues in den Jahren 1905 bis 1908. Mit Rücksicht auf ihre Bedeutung wurde die Angelegenheit einem neungliedrigen Unterausschusse zur Vorberatung überwiesen.

— **Der Ausbau der Eisenbahn Wien-Aspang.** In Ausführung der Beschlüsse des Eisenbahntages, der am 29. Januar in Aspang abgehalten wurde, begab sich kürzlich eine Abordnung zum Eisenbahnminister. Die Teilnehmer der Abordnung legten die Wünsche der an dem Ausbau der Aspangbahn bis Friedberg zur ungarischen Landesgrenze beteiligten Bevölkerung dar. Der Eisenbahnminister versicherte, daß die Regierung der Angelegenheit das größte Interesse entgegenbringe, erklärte jedoch, daß er derzeit nicht in der Lage sei, einen festen Zeitpunkt anzugeben, innerhalb dessen die Bahnverbindung Aspang-Friedberg ausgebaut sein könnte.

— **Das Spuckverbot auf den Eisenbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat einen Erlaß hinausgegeben, nach welchem zur Abwehr der Verbreitung der Tuberkulose das freie Ausspucken in allen Warteräumen, Hallen, auf den Bahnsteigen, in den Bahnhofswirtschaften, Magazinen, gewerblichen Betriebsanlagen, Bureaus, Kasernen und in den Personenwagen streng verboten ist. Zuwiderhandelnde werden mit Geldstrafen von 2 bis 200 Kr. oder mit Arrest von 6 Stunden bis 14 Tagen bestraft.

— **Verkehrsstörungen infolge von Lawinenstürzen.** Am 5. d. M. gingen bei der Haltestelle Johnsbachtal (Strecke Hieflau-Admont) in kurzen Zeiträumen drei Lawinen nieder und verschütteten das Bahngleis. Am gleichen Tage ging eine gewaltige Lawine vom Tamischbachturm ins Heindlkar nieder, verschüttete einen großen Teil der Bahnstrecke und Landstraße zwischen Hieflau und Gstatterboden und schwellte die Wasser der Enns. Zur Streckenfreilegung wurden sofort mehr als 200 Arbeiter an Ort und Stelle beordert, und ist es gelungen, den Verkehr am 6. d. M. wieder aufzunehmen. Ebenso wurde am 5. d. M. die Strecke Eisenerz-Hieflau infolge großer Lawinenstürze unfahrbar gemacht.

— **Allgemeiner österreichischer Eisenbahnertag.** Das Aktionskomitee der vereinigten Eisenbahnerorganisationen berief für den 5. d. M. nach Wien einen allgemeinen österreichischen Eisenbahnertag ein, der von etwa 4000 Eisenbahnern besucht war. Hierzu waren Vertreter aus allen Teilen der Monarchie erschienen.

Den ersten Gegenstand der Tagesordnung bildete die Besprechung der allgemeinen Notlage der Eisenbahner aller Klassen infolge der Teuerung. Der Berichter besprach eingehend die Preissteigerung der wichtigsten Lebensmittel. Die Preissteigerung werde von den Eisenbahnern sehr hart empfunden, weil ihre Einnahmen für die heutige teuere Lebenshaltung zu niedrig seien. Er betonte die Notwendigkeit einer Reform der Bezüge und beantragte in diesem Sinne eine Resolution, welche angenommen wurde.

Der Vorsitzende berichtete sodann über die auf Gehaltserhöhung abzielenden Forderungen der Eisenbahner. Die Versammlung erklärte sich mit der bisherigen Wirksamkeit der vereinigten Eisenbahnerorganisation einverstanden und sprach ihr Bedauern darüber aus, daß dieses Bemühen nicht von dem gewünschten vollen Erfolge begleitet war.

Den letzten Punkt der Tagesordnung bildete die Besprechung der Mittel und Wege zur Verbesserung der Lage der Eisenbahner. Der Berichter hob in seinen Ausführungen hervor, daß sich die Eisenbahner nicht in Gegensatz zu ihren vorgesetzten Behörden stellen wollen und die Verbesserung ihrer Lage nur auf gesetzlichem Wege anstreben. Der Redner besprach dann im einzelnen die anzustrebenden Verbesserungen und betonte, daß zur Erfüllung dieser Wünsche und Forderungen in erster Linie die Gesetzgebung berufen sei, an der es liege, den Notstand der Eisenbahner zu beheben und allen Eisenbahnern ein auskömmliches, menschenwürdiges Dasein zu ermöglichen sowie ein sorgenfreies Alter zu verbürgen. Der Redner beantragte in diesem Sinne eine Resolution, welche angenommen wurde.

Mehrere anwesende Reichsratsabgeordnete erklärten sich bereit, die Bestrebungen der Eisenbahner zu unterstützen.

— **Eisenbahnball.** Zum 31. Male wurde am 6. d. M. der Eisenbahnball in Wien abgehalten, dessen Erträgnis dem Eisenbahnunterstützungsfonds zufließt. Der Sophiensaal, in dem das glänzende Ballfest abgehalten wurde, hatte eine märchenhafte Umwandlung erfahren; schimmernde, weiße Treppen führten zur Estrade empor, die in eine von blendendweißen Säulen umschlossene Halle verwandelt war. Von dieser Säulenhalle gewann man einen weiten Blick über das Meer, welches in endloser Ferne mit dem rotglühenden Himmel verschwamm und an dessen Küste sich terrassenförmig eine herrliche Stadt aufbaute, die sich an eine malerische Waldanhöhe anlehnte. Die Szenerie stellte den Hafen von Triest mit dem Leuchtturm dar. Die Eröffnung des Balles erfolgte kurz vor 10 Uhr; der Saal erstrahlte in blendendem Lichte und die Patronessen wurden zur Estrade geleitet. Bald nach 10 Uhr erschien Erzherzog Leopold Salvator und wurde an der Treppe von den Mitgliedern des Ballkomitees empfangen. Am Eingange des Saales wurde der Erzherzog von dem Protektor des Balles, Eisenbahnminister Dr. v. Wittek, ehrfurchtsvoll begrüßt. Der Erzherzog begab sich auf die Estrade, wo ihm die Patronessen vorgestellt wurden.

Beim Verlassen des Festes sprach sich der Erzherzog über das Gelingen des Balles in anerkennender Weise aus. Der Ball hatte außerordentlich zahlreichen Besuch aufzuweisen. Außer dem Eisenbahnminister, dem Handelsminister und mehreren anderen Ministern wohnten dem Feste die leitenden Beamten des Eisenbahnministeriums, der Staatseisenbahnverwaltung und der Privatbahnen, hohe Militärs, zahlreiche Vertreter der Industrie usw. bei.

Ungarn.

— **Jahresbericht der Budapester Handels- und Gewerbekammer.** Auf dem Gebiete des Verkehrswesens hat diese Kammer im abgelaufenen Jahre eine rege Wirksamkeit entfaltet. Aus Anlaß der geplanten Änderung des Internationalen Übereinkommens über den Frachtverkehr hat die Kammer die bezüglichen Wünsche der Geschäftskreise festgestellt, und ist sie bei dieser Gelegenheit in den Besitz zahlreicher Anregungen gelangt, welche nur im Rahmen des ungarischen Eisenbahnbetriebsreglements verwirklicht werden können. Infolgedessen hat die Kammer auch dieses Material in einer umfangreichen Denkschrift zusammengefaßt. Aus Anlaß der Verhandlungen betreffend den Bau der elektrischen Bahn Wien-Preßburg hat die Kammer vom Standpunkte des hauptstädtischen Handels die Bedenken gegenüber diesem Projekt der Regierung mitgeteilt. Die Kammer hat ferner beschlossen, im Interesse der Vervollständigung des ungarischen Wasserstraßennetzes und zur Verwirklichung mehrerer höchst notwendiger Kanäle eine Umfrage unter Einbeziehung sämtlicher beteiligten Fachkreise zu veranstalten. Als das Präsidium der Kammer erfuhr, daß von österreichischer Seite eine Änderung bezüglich der Veröffentlichung der Tarife dahin geplant werde, daß die Tarife in Zukunft nur im amtlichen Blatte verlautbart werden sollen, wendete sich das Präsidium an den Minister mit dem Ersuchen, diesem für Handel und Industrie nachteiligen Vorschlage nicht zuzustimmen.

— **Verkehrsstörungen.** Seit 29. Januar herrschen in der Tatra starke Schneestürme. Auf der Strecke Batizfalu-Csorba-Vágfalva der Kaschau-Oderberger Bahn erleidet der Eisenbahnverkehr durch die riesigen Schneemassen große Störungen. Die Bahnverwaltung ist bemüht, mit zahlreichen Arbeitskräften und Schneepflügen die Strecke freizumachen.

Übrige europäische Länder.

— **Ein interessanter Entschädigungsprozeß gegen die Pariser Stadtbahn** ist vor dem französischen Staatsrat entschieden worden. Die Pariser Omnibusgesellschaft, welche auch die Trambahnen betreibt, hatte gegen die Stadt Paris auf Entschädigung geklagt, weil die Straßen, wo ihre Wagen verkehren, an einer großen Zahl von Stellen durch die Arbeiten der Stadtbahn unzugänglich oder schlecht fahrbar gemacht seien. Der Präfekturrat des Seinedepartements erkannte im Grunde das Recht auf Entschädigung an für Umlegung und Wiederherstellung der Trambahngleise und ernannte Gutachter zur Abschätzung des Schadens. Aber er verwarf den Anspruch, insofern er eine dem Betrieb gebrachte Benachteiligung betraf, die sich geltend mache im Verlust von Pferden, Beschädigung des Materials, Abnahme des Verkehrs, Vermehrung der allgemeinen Kosten und der Personenunfälle. Die Omnibusgesellschaft legte Berufung an den Staatsrat ein; gleichzeitig ergriff die Stadt Paris Rekurs, um von jeder Entschädigungspflicht befreit zu werden. Die Stadt berief sich auf Art. 19 des Lastenheftes von 1854 betreffend die erste Konzession von Eisenschienenwegen in Paris. Darin ist gesagt, daß der Inhaber der Konzession keine Entschädigung auf Grund des Zustandes der Straßen und der dort ausgeführten Arbeiten verlangen könne. Der Regierungskommissar machte dagegen geltend, daß dieser Artikel sich nur auf die gewöhnlichen Straßenarbeiten beziehen könne, welche zur Zeit der Aufstellung des Lastenheftes vorauszusehen waren, z. B. für Pflasterung und Abwässerung, daß er aber nicht vorgeschützt werden könne, wenn es sich um Arbeiten von der Art und Bedeutung handle wie die der Stadtbahn. Tatsächlich hat nun die Stadt den Prozeß verloren und der Staatsrat die Schlüsse des Regierungskommissars Saint-Paul angenommen. Die Bestimmung im Art. 19 könne keine Anwendung finden, wenn es sich um Arbeiten handelt, die diesen öffentlichen Straßen selbst fremd sind, wie die der Stadtbahn, zumal diese Arbeiten beim Vertragsschluß nicht vorausgesehen werden konnten. Infolgedessen ist die den Gutachtern übertragene Aufgabe zur Abschätzung der Entschädigung in dem von der Omnibusgesellschaft verlangten Sinne erweitert worden.

— **Simplon- und Gotthardtarife.** Bei der Erstellung der Tarife über die neue Durchgangs-Alpenbahn hat die Schweiz zumeist auf die Gotthardbahn Rücksicht zu nehmen; auch liegen Abmachungen mit Italien vor. Die Grundlagen der Simplontarife sind vom Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen nach den Vorschlägen der Generaldirektion bereits festgestellt. In der Neuen Zürcher Ztg. werden darüber eingehendere Mitteilungen gemacht denen wir folgendes entnehmen: Festgelegt war von vornherein schon durch den Staatsvertrag zwischen Italien und der Schweiz von 1895 für den Bau und Betrieb einer Bahn durch den Simplon sowie durch spätere Abmachungen und Verfügungen die „Tarifeinheit“ für Personen und Güter für den ganzen Durchlauf von Brig bis Iselle für die schweizerische und italienische Strecke. Ferner bestimmte der Staatsvertrag von 1895, daß in Anbetracht der hohen Baukosten alle Tarife zwischen Brig und Iselle auf Grund eines Längenzuschlags von 22 km zu der wirklichen Entfernung berechnet werden dürfen. Danach haben nun die schweizerischen Bundesbahnen — denen bekanntlich die Simplonbahn gehört und die auch die Gotthardbahn in den nächsten Jahren sich einverleiben werden — die Simplontarife folgendermaßen entwickelt: Für den Personen- und Gepäckverkehr kommen die Taxen des Normaltarifs der Bundesbahnen und für den Tierverkehr die Taxen des gemeinsamen schweizerischen Tarifs auf Grund der um 22 km erhöhten wirklichen Entfernung zur Anwendung. Diese Tarifbildung war von vornherein gegeben, da die Gotthardbahn die gleichen Grundtaxen, und zwar ebenfalls auf Grund erhöhter Entfernung, berechnet wie die Bundesbahnen. Auch für den Güterverkehr über den Simplon will die Bundesbahnverwaltung von vornherein die Begünstigungen anwenden, die der Gotthardverkehr genießt. Es ist nämlich zu beachten, daß die Gotthardbahn für den gesamten über ihr Netz gehenden Güterverkehr aus und nach Italien von Chiasso und Pino und weiter bis Luzern, Immensee, Zug und weiter die gegenüber der Bundesbahntaxe erheblich niedrigeren Grundtaxen der preußischen Staatsbahnen berechnet. Also werden für den Güterverkehr Schweiz-Italien und umgekehrt über den Simplon die Taxen der wirklich 195 km langen Linie Pino-Luzern sowohl in dem allgemeinen Tarif, als auch in den Ausnahmetarifen auf die gleich lange Entfernung ab Iselle übertragen. Für die Entfernungen über 195 km, d. h. für die Strecken, welche an die wirklich 195 km von Iselle abliegenden Stationen Rolle, Arnex, Chavernay, Lucens und Romont anschließen, werden, wie es bei der Gotthardbahn in Luzern geschieht, die normalen, höheren Einheitssätze der schweizerischen Bundesbahnen angeschlossen. Was den Verkehr Deutschland-Italien angeht, so werden auf der Gotthardlinie für die gesamten schweizerischen Durchgangsstrecken von Basel usw. bis Chiasso und Pino die preußischen Grundtaxen gewährt. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, auch für den ganzen Durchgangsgüterverkehr über den Simplon durch die Schweiz von Iselle bis Genf, Vallorbe, Verrières, Delle und Basel die preußischen Grundtaxen anzuwenden unter Einrechnung des vertraglichen Entfernungszuschlages von 22 km. Mit dieser Regelung der Tariffrage soll erzielt werden, daß der durch den Simplon gehende Verkehr der Westschweiz grundsätzlich ebenso behandelt wird, wie der durch den Gotthard gehende Verkehr der Zentral- und Ostschweiz, und daß die Simplontarife dem Wettbewerb der bestehenden Wege von vornherein gebührend angepaßt sind, ohne dabei in das Gebiet des Gotthard stärker einzugreifen, als es in der Natur der Sache begründet ist. Wir bemerken hierzu, daß Deutschland auch finanziell an dem Ertrage der Gotthardbahn interessiert ist, denn als Subventionsstaat nimmt es teil an der Dividende, welche die Gotthardbahn über 7 % bezahlt. Der Fall ist in einem Vierteljahrhundert

seit Eröffnung der Gotthardbahn allerdings nur ein paar Mal mit unbedeutenden Summen eingetreten. Bei der Verstaatlichung der Gotthardbahn wird ja dieses Verhältnis auch zum Austrag kommen müssen.

— **Neubeordnung des Betriebes der italienischen Bahnen.** Wie bereits in Nr. 11 S. 168 d. Ztg. berichtet wurde, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten auf eine in der Deputiertenkammer am 1. d. M. an ihn gerichtete Anfrage erklärt, daß die Übernahme sowohl des Mittelmeer- und Sizilianischen Netzes als auch des Adriatischen Bahnnetzes in den Staatsbetrieb in Aussicht genommen sei mit Ausnahme der zu letzterem Netze gehörigen etwa 2000 km, welche Eigentum der Meridionalbahngesellschaft sind und von dieser auch in der Folge weiterbetrieben werden könnten. Wie uns unser italienischer Berichterstatter hierzu mitteilt, ist nach den Auslassungen der halbamtlichen Tagesblätter die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, daß, falls die jetzt wieder aufgenommenen Verhandlungen zwischen Regierung und Adriatica über die Begleichung des Fehlbetrages der Pensionskassen und über den Rückkauf der Stammlinien zu einem halbwegs beide Teile befriedigenden Ergebnis führen, wie es nach den letzten Nachrichten den Anschein hat, die Regierung die Verlängerung des Betriebes des Adriatischen Netzes der jetzigen Gesellschaft um so lieber zugestehen würde, als ihr mit der Einrichtung des Staatsbetriebes auf den übrigen beiden Netzen schon eine überaus schwierige und verwickelte Aufgabe bevorsteht. Es verlautet ferner, daß an die Spitze des neuen Staatsbahnnetzes der jetzige Generaldirektor der Sizilianischen Bahnen, Ing. B i a n c h i, berufen werden soll.

— **Beseitigung der Stockungen im Eisenbahnverkehr über Sosnowice.** Einer Mitteilung der Eisenbahndirektion in Breslau zufolge ist der G e s a m t v e r k e h r nach den W e i c h s e l b a h n e n über S o s n o w i c e (vergl. Nr. 11 S. 169 d. Ztg.) wieder aufgenommen worden.

— **Durchsicht der russischen Getreidetarife.** Die in kurzem bevorstehende Durchsicht der bestehenden Getreidetarife hat in die Kreise der Landwirte und Müller Unruhe gebracht. Letztere, soweit sie im Nordwestgebiete angesessen sind, wünschen dringend eine Erhöhung der Tarife für Mehl um 25 %. Die „Torg.-Prom. Gaseta“ führt hierzu in ihrer Nr. 11 aus, daß nach Meinung der Müller der gegenwärtig für Getreide geltende Tarif den Anforderungen für die Beförderung von Körnerfrüchten vollkommen entspreche, dagegen für Mehl zu niedrig sei, weil er ebenso hoch ist, wie für Getreide. Es sei daher dringend notwendig, daß Mehl um 25 % höher tarifiert werde. Den Grund für diesen Antrag sucht die Gemeinschaft der Müller darin, daß Mehl im vorbezeichneten Gebiete eine unverhältnismäßige Erniedrigung des Preises erfahren hat, weil die Müller im Süden Rußlands in ihrem nächsten Absatzgebiete für ihr Mehl keine Käufer fanden und daher unter dem Schutze und mit Hilfe des billigen Getreidetarifes das Nordwestgebiet mit ihrer Ware überschwemmten, denn die Müller dieses Gebietes mußten für den Bezug des Weizens ebensoviel an Eisenbahnfracht zahlen, wie jene Müller für das fertige Mehl. So ist es gekommen, daß die Mühlen des Nordwestgebietes zum Teil lahmgelegt worden sind.

— **Vergrößerung der Getreideansammlungen auf den russischen Eisenbahnen.** Die Getreideansammlungen haben nach Nachrichten, die wir der St. Pet. Ztg. entnehmen, eine noch nicht dagewesene Höhe erreicht; sie betrugen am 5./18. Januar d. J. 125 000 Wagenladungen. So groß sind die Ansammlungen auf dem russischen Eisenbahnnetz noch nie gewesen; hauptsächlich auf der Rjäsan-Ural- und der Ssamara-Slatouster Bahn sind sie gewachsen. Nach Angabe der Rigaschen Börsenzeitung lagerten auf den Stationen der Ssamara-Slatoustbahn am 15./28. Dezember 1904 f ü r R i g a b e s t i m m t bereits 4351 Wagenladungen, davon auf den Stationen Abdulino 550 Wagenladungen, Orenburg 610, Busuluk 698, Nowossergiewka 1240 Wagenladungen usw. Seit dem 15./28. Dezember 1904 werden die Mengen gewiß noch angewachsen sein, denn am 3./16. Dezember 1904 lagerten auf jener Bahn erst 4088 Wagenladungen. Auch unter diesen Folgen des unglücklichen Krieges leidet das Land schwer. Und der Verlust wird um so empfindlicher, als gerade in dieser Herbstkampagne bei lebhafter Nachfrage auch günstige Preise für Getreide geboten wurden, was selten mit einer guten Ernte zusammenfällt und nur in dem Umstande seine Erklärung findet, daß Amerika weniger Getreide nach Europa abgeben konnte.

Zu diesem Elend kommt dann noch, daß das Ministerium der Verkehrsanstalten — so führt die St. Pet. Ztg. weiter aus — sein Hauptaugenmerk auf die Durchführung der Militärtransporte gerichtet und dabei außer acht gelassen hat, daß die Güteransammlungen auf dem ganzen Eisenbahnnetz schließlich auch auf die Militärtransporte eine Rückwirkung ausüben müssen. Am schwersten belastet ist gegenwärtig, wie schon vorangeführt, die Ssamara-Slatouster Bahn, welche nicht nur Truppen, sondern auch alle Bedarfsartikel der Uralwerke zu befördern hat. Daher werden jetzt in aller Eile Maßnahmen getroffen, um die Leistungsfähigkeit dieser Bahn zu erhöhen, da sonst leicht der Fall eintreten kann, daß die Uralwerke ihre Tätigkeit, welche jetzt während des Krieges besonders wichtig ist, für längere Zeit werden einstellen müssen.

— **Schneestürme im Gebiete der russischen Südostbahnen.** Die amtliche „Torg.-Prom. Gaseta“ teilt mit, daß infolge der andauernden starken Schneestürme in dem fast sämtliche Südostbahnen umfassenden Gebiete und der Schneeverwehungen auf den Strecken und Stationen diese Bahnen die Verladung sämtlicher Frachtgüter bei sich und die Annahme dieser von den Nachbarbahnen zur Weiterbeförderung eingestellt haben, mit Ausnahme solcher Güter, welche eingeliefert werden: in Orel, Jelez und Werchowje zum Weiterversande auf der Linie Orel-Grjäsi, in Zarizyn, Rostow, Swejerewo, Millerowo zum Weiterversande auf den Teilstrecken Tschertno, Rostow, Lichaja, Zarizyn und in Charkow und Kupjansk zum Weiterversande auf den Teilstrecken Charkow und Kupjansk. Ferner haben diese Bahnen die Haftung für Einhaltung der Lieferfrist auf der gesamten Strecke, mit Ausnahme der Ost-Donezer Linie, niedergelegt.

— **Ankauf der Wladikawkas-Eisenbahn durch den Staat.** Das Finanzministerium hat nach einer Mitteilung des St. Petersburger „Herold“ sich für den Ankauf der Bahn entschieden. Von den 17 000 Aktien dieser Bahn befinden sich nach jener Quelle 9000 Aktien in den Händen der Regierung. Die Schulden der Bahn belaufen sich auf 64 000 000 R. oder 3800 R. für die Aktie, deren Börsenwert gegenwärtig 970 R. beträgt, aber die Aktionäre werden nicht über 500 R. erhalten in Anbetracht der großen Schulden der Bahn. Für den endgültigen Ankauf der Bahn, der im Frühjahr laufenden Jahres geschehen soll, wird die Regierung rund 4 000 000 R. zu verausgaben haben.

Soweit die Petersburger Zeitung. Uns liegt der amtliche Bericht über die Eisenbahnen für das Jahr 1902 — herausgegeben vom Ministerium der Verkehrsanstalten — vor. Danach betrugen die gesamten Schulden der Gesellschaft an den Staat 61 900 000 R., so daß gegenwärtig diese Schuld sehr wohl 64 000 000 R. betragen kann. Aber die Höhe dieses Betrages kommt bei Lösung der Frage des Ankaufes — soweit bekannt — auf Grund der Statuten gar nicht in Betracht, sondern ausschließlich, ob der Zeitpunkt hierfür nach den Bestimmungen der Statuten eingetreten ist, es sei denn, daß sich die Gesellschaft freiwillig zum Verkauf der Bahn an den Staat entschließt. Nun gibt der Jahrgang 1900 des vorbezeichneten amtlichen Berichtes an, daß das Recht zum Ankauf dem Staate vom 31. Dezember 1905 ab zusteht. Danach könnte ein zwangsweiser Ankauf also im Frühjahre des laufenden Jahres noch nicht eintreten. Aber der Jahrgang 1901 derselben amtlichen Quelle führt an, daß das Recht des Staates zum Ankauf erst am 31. Dezember 1910 beginnen soll, und in den Nachrichten über die Veränderungen, die bei einzelnen Bahnen vorgekommen sind, wird berichtet, daß der Allerhöchste Befehl vom 1. März 1902 der Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft die Genehmigung zum Bau der sogen. Schwarzmeerbahn von der Station Jekaterinodar über Tuapse, Ssotschi, Ssuchum und Otschemtschirij bis zu einer Station der Transkaukasusbahn überträgt. In diesem Allerhöchsten Befehl ist denn auch ausgesprochen, daß die Frist für das Ankaufsrecht des Staates bis zum 31. Dezember 1910 zu erstrecken ist.

Weitere amtliche Mitteilungen über diesen Gegenstand liegen — soweit bekannt — nicht vor. Danach befremdet die Nachricht des Petersburger „Herold“ über den nahe bevorstehenden Ankauf der Bahn, von der es außerdem bekannt ist, daß sie ausgezeichnet verwaltet wird. Eine offene, zunächst noch unbeantwortete Frage ist allerdings die Ausführung des Baues der Schwarzmeerbahn. Es schwankten die Zeitungsnachrichten darüber fortwährend hin und her. Bald war der Bau durch die Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft gesichert, bald sollte er wieder ganz aufgegeben sein, dann heißt es, der Staat wolle den Bau selbst ausführen, kurz, wie es hiermit steht, darüber ist bisher amtlich nichts näheres bekannt geworden. Sollte die Gesellschaft tatsächlich den Bau aufgegeben haben, dann stände dem Ankauf der Bahn allerdings nichts mehr im Wege, denn bei der großen Schuldenlast dem Staate gegenüber würde dieser nur geringfügige Barmittel aufzuwenden haben, um die Bahn in seinen Besitz zu bringen.

Fremde Weltteile.

— **Die Baikal-Umgehungsbahn** scheint, wie die Kreuzztg. meldet, für längere Zeit unbenutzbar zu sein. Schon bei ihrer Eröffnung wurde von Technikern auf bedenkliche Übelstände

hingewiesen, die mit dem beschleunigten und allzuflüchtigen Ausbau der wichtigen Strecke zusammenhängen. Die Wasserdurchlässe sollen nicht genügen und die Dammschüttungen der Festigkeit entbehren. Jetzt wird gemeldet, daß Personen und Lasten auf den schlechten Wegen um das Südende des Sees befördert werden müssen. Die Eisdecke des Sees ist also wohl nicht sicher genug.

— **Erkrankungen der Unterbeamten der Sibirischen Eisenbahn.** Nach den Mitteilungen der St. Petersburger Zeitung sind die Unterbeamten der Sibirischen Eisenbahn durch ungesunde Wohnungen und Arbeitsräume sehr häufigen Erkrankungen ausgesetzt. Nach amtlicher Zählung des Jahres 1903 entfielen auf 13 903 Unterbeamte 86 855 Erkrankungen oder etwa 6 Erkrankungen jährlich auf jeden Unterbeamten. Von der Gesamtzahl der Erkrankten starben im Laufe des Jahres 150, 170 Angestellte mußten als dienstuntauglich entlassen werden. Als besonders ungünstig werden die gesundheitlichen Verhältnisse der Weichensteller, Bahnwärter, Telegraphenbeamten und Schreiber in den Buchhaltereien bezeichnet. Die Wohn- und Arbeitsräume dieser Leute sollen unglaublich schlecht sein. Nach amtlichen Erhebungen müssen zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der Unterbeamten mindestens 16 313 Quadratfaden oder 72 258 qm neue Wohnräume mit einem Kostenaufwande von rund 3 000 000 R. (6 450 000 ℳ) errichtet werden.

— **Verkehr zwischen der Mittelasiatischen Eisenbahn und der Bahn von Orenburg nach Taschkent.** In Nr. 8 der „Torgowo-Prom. Gaseta" vom 28. Januar d. J. wird bekanntgegeben, daß vom 25. Januar (7. d. M.) ab auf der noch im Bau begriffenen Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent die Beförderung von Gütern stattfinden soll, um den Versendern und Anwohnern der Mittelasiatischen Eisenbahn die Möglichkeit zu schaffen, in das Gebiet der Orenburg-Taschkentbahn ihre Güter absetzen zu können. Für die Beförderung solcher Güter sollen die allgemeinen Transportbedingungen zur Anwendung kommen, auch soll dieser Verkehr sich nicht nur auf die Zwischenstationen der neuen Bahn, sondern auch auf die Endstation Orenburg beziehen. Danach ist es seit dem vorbezeichneten Tage möglich, von den ausgedehnten, mittelasiatischen Besitzungen Rußlands auf direktem Eisenbahnwege die dort gewonnenen Erzeugnisse über Orenburg in das europäische Rußland zu schaffen. Wir haben schon früher einmal ausführlich auf die große Bedeutung, die dieser in aller Stille und schnell erbauten Bahn beigelegt werden muß, hingewiesen. Der Güteraustausch wird gewiß lebhafter werden, denn der Bedarf in Europa und Mittelasien einerseits und die Produktion hier und dort anderseits ergänzen sich in glücklichster Weise. Während Mittelasien Baumwolle, Südfrüchte, Wein usw. liefern kann, wird das europäische Rußland jene Gebiete mit Getreide, Manufakturwaren, Maschinen und sonstigen Erzeugnissen der Industrie versorgen. Die amtliche Quelle weist dann noch ferner darauf hin, daß die Bestimmungen des allgemeinen Statuts für die Bahnen Rußlands vom Jahre 1885 nebst sämtlichen in der Folgezeit erlassenen Ergänzungen auch schon jetzt den Verkehr auf der neuen Bahn und ihren zeitweiligen Verkehr regeln sollen. Nur die Ergänzung zum § 53 des Statuts, durch die der russischen Eisenbahn die Verpflichtung auferlegt wird, die festgesetzte Lieferfrist einzuhalten und für deren Überschreiten die Verfrachter schadlos zu halten, findet hier noch keine Anwendung, weil der bauliche Zustand der Bahn das noch nicht gestattet. Ebenso sind noch keine direkten Tarife ausgearbeitet, vielmehr sollen die auf den beiden in Taschkent sich berührenden Bahnen zur Zeit gültigen Tarife zusammengestoßen werden. Hieraus ergibt sich übrigens, daß bei einer über Orenburg hinausgehenden Beförderung zu den beiden Tarifsätzen, nämlich dem auf der Mittelasiatischen und dem auf der Orenburg-Taschkenter Eisenbahn, noch die auf den europäischen Bahnen Rußlands geltenden Tarife angestoßen werden müßten. Um diese etwas sehr verwickelte Berechnungsweise auszuschließen, und wohl auch aus Betriebsrücksichten ist dann noch bestimmt worden, daß zunächst eine neue Abfertigung in Orenburg stattzufinden hat. Es ist dies allerdings eine Erschwernis, die aber wohl kaum unter den obwaltenden Verhältnissen vermieden werden konnte, da die Verkehrseinrichtungen alle noch einen zeitweiligen, daher unfertigen Charakter tragen.

— **Eisenbahngesetzgebung in den Vereinigten Staaten.** Die Newyorker „Tribune" meldet aus Washington, Präsident Roosevelt sei überzeugt, daß es für den Senat physisch unmöglich sein würde, die Eisenbahngesetzgebung während der jetzigen Tagung zu beraten; die Verschiebung dieser Angelegenheit bis zu einer besonderen Tagung im Oktober würde ihm recht sein. Die Führer der Senatsparteien haben sich für die Annahme der am 2. d. M. vom Senater Kean eingebrachten Resolution entschlossen; es soll darin „der Kommission „für zwischenstaatlichen Verkehr die Ermächtigung erteilt werden, während der Zeit, wo der Kongreß nicht tagt, Untersuchungen anzustellen und Gesetze zu beraten, die mit dem zwischenstaatlichen Verkehr in Beziehung stehen.

— **Tarifkriege auf amerikanischen Bahnen.** Die augenblicklichen Eisenbahnfrachtsätze für Getreide von Omaha nach dem Atlantic sind, wie aus Chicago berichtet wird, die niedrigsten, die je dagewesen sind, infolge des Tarifkrieges, der am 1. d. M. dadurch herbeigeführt wurde, daß die Missouri-Pacific, Chicago-Rock-Island und Pacific-Eisenbahnen ihre Frachtsätze auf den Stand des Sommerfahrplans herabsetzten. Spät am Nachmittag setzte die Chicago-Burlington und Quincy-Eisenbahn den Satz auf ihrem ganzen Netz noch um ½ Cent unter den der Chicago-Rock-Island und Pacificbahn.

— **Programm des internationalen Eisenbahnkongresses in Washington.** In Nr. 70 Jahrg. 1904 d. Ztg. hatten wir unsere Leser mit einigen Persönlichkeiten, denen voraussichtlich die Leitung der betreffenden Verhandlungen bei dem internationalen Eisenbahnkongreß in Washington zufallen wird, bekannt gemacht. Jetzt entnehmen wir „Railroad Gazette" das Programm des im Mai d. J. zusammentretenden Kongresses. Die Beratungen finden in fünf Sektionen statt. Die I. Sektion wird sich mit der Frage des Oberbaues, der Schwellen, der Schienen, der Anwendung von Eisenbeton mit eingebettetem Metall beschäftigen, wobei ein Vergleich zwischen den Herstellungskosten eiserner Brücken und solcher aus Eisenbeton angestellt werden soll. Das Programm der II. Sektion bezieht sich auf die Lokomotiven und auf das rollende Material der Eisenbahnen, wobei die Frage der Verstärkung der Lokomotiven durch Anwendung höheren Druckes und der Verbundwirkung sowie die Anwendung von Nickelstahl erörtert werden wird. Die selbsttätige Kupplung, die elektrische Zugkraft, deren Fortschritte auf wichtigen Linien sind gleichfalls Gegenstand der Beratung der Sektion II. Die III. Sektion wird über den Betrieb und zwar über die Beleuchtung, Heizung und Lüftung der Züge, über das selbsttätige Blocksystem, über den Gepäck- und Expreßgutverkehr sowie über den Vorortverkehr, die IV. Sektion über allgemeine Fragen verhandeln. Die Frachtguttarife, die Buchführung, die Frage ihrer Vereinheitlichung auf den verschiedenen Bahnen, die Arbeitsdauer, die Regelung der Arbeit und die Wohlfahrtseinrichtungen (provident institutions) für die Beamten und Eisenbahnbediensteten werden Verhandlungsgegenstände der IV. Sektion bilden. Sektion V beschäftigt sich mit den Kleinbahnen (light railways), ihrem Einfluß auf den Verkehr der Hauptlinien, dem finanziellen Zusammenwirken von Staat, beteiligten Gemeinden und Privatpersonen, mit der Weiterentwicklung der Kleinbahnen und mit dem Kraftwagenbetrieb.

Allgemeines.

— **Die Entwicklung des modernen Kraftwagens.** Nach einem am 21. Januar d. J. im Verein Deutscher Maschineningenieure vom Ingenieur Isendahl unter Vorführung zahlreicher Lichtbilder gehaltenen Vortrage streiten sich nicht weniger als fünf Länder um die Ehre, das Mutterland des Automobilismus zu sein. Die Engländer stützen sich darauf, daß bei ihnen zuerst Dampfwagen auf den Straßen gefahren seien; die Franzosen nennen als Erbauer des ersten Dampfwagens den Artillerieoffizier Cugnot; in Wien fuhr in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts Siegfried Marcys nächtlicherweile durch die Straßen, und die Amerikaner erblicken in Selden den Schöpfer des Automobils. Tatsächlich aber muß Deutschland als das Mutterland des modernen Automobilismus gelten, denn erst der Cannstatter Ingenieur Gottlieb Daimler war es, welcher durch seine Erfindung des schnellaufenden Benzinmotors mit Viertakt das neue Verkehrsmittel lebenskräftig und entwicklungsfähig gestaltete. Zuerst trat Daimler im Jahre 1865 mit einem mittels eines schnellaufenden Benzin-Viertaktmotors betriebenen Motorzweirad hervor. Alsbald ging Daimler einen Schritt weiter und baute seinen Motor in einen gewöhnlichen Wagen ein, dessen Hinterräder durch Riemen angetrieben wurden. Kurz nach Daimler kam auch Benz in Mannheim mit einem Wagen heraus. Bemerkenswert ist, daß Benz wie Daimler bald die Wasserkühlung an ihren Wagen anbrachten. Der kleine Benz-Wagen mit liegendem Motor und offenem Kurbelgehäuse hat bald eine große Zahl von Anhängern gefunden. Während Daimler in Deutschland seine Wagen mit hinten stehendem, vertikalem Motor baute, gingen die Franzosen Panhard und Levaseur andere Wege und schufen anfangs der 90er Jahre die Grundform des heutigen Automobils, indem sie den Motor vorn senkrecht zwischen die Vorderräder stellten, eine Kühlschlange anwendeten, die Kraft des Motors auf das Getriebe durch eine Konuskupplung übertrugen und den Wagen auch mit Rückwärtsgang ausstatteten.

Die Höchstgeschwindigkeit der ersten Wagen betrug bereits 20 bis 25 km. Während bei dem im Jahre 1895 abgehaltenen Wettrennen Paris-Bordeaux-Paris die Strecke Paris-Bordeaux in 24 Stunden zurückgelegt wurde, gebrauchte man hierzu im Jahre 1903 nur etwa 5 Stunden. Bei dieser seiner schnellen Entwicklung ist der Automobilismus im großen und ganzen dem Benzinmotorwagen als dem einfachsten und im Betriebe billigsten treu geblieben.

Das Anwachsen der Automobilindustrie läßt sich am deutlichsten aus der Zahl der in Frankreich gebauten Wagen erkennen. Diese stellt sich im Jahre

1898 auf	1 850	Wagen im Wert von	8 300 000 Fr.
1899 „	1 900	„ „ „ „	9 500 000 „
1900 „	5 000	„ „ „ „	27 500 000 „
1901 „	8 800	„ „ „ „	53 000 000 „
1902 „	16 500	„ „ „ „	99 000 000 „
1903 „	19 500	„ „ „ „	136 000 000 „
1904 „	22 000	„ „ „ „	176 000 000 „

Der Mittelpreis der Wagen betrug 1898: 4500 Fr. und stieg im Jahre 1904 bis auf 8000 Fr.

Bücherschau.

— **Flisters Eisenbahnkalender für das Jahr 1905.** 22. Jahrgang. Berlin-Steglitz, Buchhandlung der Literarischen Monatsberichte. Preis für Beamte 1 ℳ.

Der neue Jahrgang bringt als Titelblatt ein Bild des Eisenbahndirektionspräsidenten Ulrich in Cassel und enthält außer dem Notizkalender eine große Anzahl von Bestimmungen und Nachweisungen, wie sie für den täglichen Gebrauch des Eisenbahnbeamten erforderlich und nützlich sind. Ein kurz gefaßter, alles Wesentliche enthaltender Aufsatz über die Organisation der deutschen Eisenbahnen geht voran, es folgt ein Verzeichnis der deutschen Eisenbahnverwaltungen (ohne Kleinbahnen), Auszüge aus den Reichsgesetzen, die Verwaltungsordnung der preußischen Staatsbahnen, Gesamt- und Einzelübersichten der preußischen Staatseisenbahnbehörden und weiter unten zusammen 88 Nummern alles mögliche Wissenswerte aus dem großen Gebiet des Eisenbahnwesens. Zum Schluß sind noch mit der Hauptüberschrift „Allgemeines“ unter Nr. 89—104 eine Anzahl von Tarifen und Nachweisungen aus anderen Gebieten beigefügt. Auf 281 Seiten in einem handlichen Taschenbuch ist hier eine unendliche Fülle von praktischem Wissensstoff zusammengetragen, so daß das Büchelchen kaum in irgend einer der Fragen des täglichen Eisenbahnlebens im Stich läßt. Nach den von uns gemachten Stichproben sind die einzelnen Angaben kurz und klar gefaßt und durchaus zuverlässig. Der billige Preis erleichtert die Beschaffung.

Berichtigung. In der Mitteilung aus der „Südd. Reichskorrespondenz“, welche von uns in Nr. 8 S. 117 d. Ztg. unter dem Stichwort: „Die Neuregelung der Leitung des Güterverkehrs“ abgedruckt ist, sind zwei Druckfehler enthalten. 1. Die neuen Verkehrsleitungen sollen nicht zum 1. Juni, sondern zum 1. Juli eingeführt werden. 2. Im letzten Absatz muß es heißen: „über einen engeren Zusammenschluß (nicht energischen).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrsstörungen.

Auf der Linie Annaberg-Weipert ist infolge Schneeverwehung die Strecke zwischen Cranzahl und Weipert vom 4. Februar d. J. ab auf 5 Tage für den Gesamtverkehr gesperrt.

Dresden, den 6. Februar 1905. (325)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

2. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Güterverkehr (Reichsbahn-Pfalzbahn).

Mit Geltung vom 10. Februar 1905 wird ein Ausnahmefrachtsatz von 0,83 ℳ. für Malz im Verkehr von Winnweiler (Pfalzbahn) nach Basel Reichsbahn und Basel-St. Johann zur Ausfuhr eingeführt.

Straßburg, den 6. Februar 1905. (326)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staatsbahn-Gruppentarif IV und Staatsbahn-Gruppenwechseltarife I/IV, II/IV und III/IV.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab werden im Übergangsverkehr mit den Stationen:
a) der Euskirchener Kreisbahnen die Frachtsätze der Staatsbahn - Übergangsstationen Arloff, Satzvey und Zülpich,
b) der Geilenkirchener Kreisbahnen die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation Geilenkirchen

für verschiedene in Wagenladungen aufzuliefernde Güter bis auf weiteres widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Die Abfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft.

Cöln, den 3. Februar 1905. (327)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Die besonderen Frachtsätze für Konstanz transit in den belgisch-südwestdeutschen Güter- und Kohlenausnahmetarifen und zwar auf Seite 8 des Tarifhefes 6a, Seite 15 des Tarifheftes 6b und Seite 14 des belgisch-badischen Kohlenausnahmetarifs finden vom 1. April 1905 an nur noch Anwendung auf Sendungen nach und von Vorarlberger und weiter gelegenen Stationen (Tirol usw.) bei Beförderung über Konstanz - Bodensee-Bregenz oder umgekehrt.

Karlsruhe, den 6. Februar 1905. (328)
Gr. Generaldirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Die Gültigkeit der im Nachtrage VIII zum obengenannten Tarifhefte für Mähr. Schönberg k. k. St. B. enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 29 (Petroleum) wird bis längstens Ende Dezember 1905 verlängert.

Breslau, den 9. Februar 1905. (329)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Italienisch - englischer, belgisch-niederländisch - italienischer und deutsch-italienischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. April 1905 treten in den obengenannten Verkehren die Lebensmittel-Ausnahmetarife vom 1. April 1902 mit sämtlichen Nachträgen außer Kraft. Mit Wirkung vom gleichen Tage werden neue Ausnahmetarife für Lebensmittel auf anderer Grundlage eingeführt. Als wesentliche Änderung ist hervorzuheben, daß sowohl auf den italienischen wie außeritalienischen Strecken die Frachtsätze, welche an die Auflieferung bestimmter Jahresmengen gebunden sind, aufgehoben werden. Es bestehen künftig nur noch Frachtsätze für Einzelwagen.

Die italienischen Schnittsätze, welche in allen Lebensmittel-Ausnahmetarifen die gleichen sind, erleiden gegenüber den heutigen Sätzen für Vertragsmengen teilweise Erhöhungen.

Die außeritalienischen Schnittsätze für Einzelwagen sind im Verkehr nach England, Belgien und den Niederlanden die gleichen wie die bisherigen Vertragstaxen. Im Verkehr nach Deutschland sind die Einzelwagentaxen für süddeutsche Stationen die gleichen wie die bisherigen Vertragstaxen. Dagegen ergeben sich für Stationen an der Linie Metz - Ludwigshafen - Mannheim - Heilbronn - Nürnberg - Eger und nördlich davon gegenüber den bisherigen Schnittsätzen für Jahresmengen geringe Erhöhungen.

Die seitherigen ermäßigten Schnittsätze für die deutschen Seehäfen transit werden mangels eines Bedürfnisses ohne Ersatz aufgehoben.

Weitere Auskunft erteilt das Abrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 2. Februar 1905. (330)
Die geschäftsführende Verwaltung
für die Lebensmittelverkehre:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Februar d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 16 A (Pfeifenerde und Porzellanerde usw.) in Kraft:

Nach und von	Hannover (Nordbhf.) K. E. D. H.	Hannover (Südbhf.) K. E. D. H.
	Pfennige für 100 kg	
Tremoschna K. K. St. B.	138	138

Breslau, den 8. Februar 1905. (331)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900, II. Ang.

Am 15. d. M. treten im obengenannten Tarifhefte für Holz aus Slavonien des Ausnahmetarifs Nr. 3 A unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen die nachstehenden Frachtsätze im Rückvergütungswege in Kraft:

Von / Nach	Berlin Anh.-Dresd. Bahnhof	Berlin Görlitzer Bahnhof	Berlin Schlesisch. Bahnhof
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen		
Korneuburg*) Ö. N. W. B.	168	168	168
Wien K. F. N. B., Wien Ö. N. W. B., Wien K. F. J. B., K. K. St. B., Wien St. E. G.	175	175	175

Die Liquidierung erfolgt gegen Vorlage der auf den Namen des Reklamanten als Aufgeber lautenden Duplikatfrachtbriefe bis längstens Ende April 1906.

*) Nur gültig für Sendungen, die in Korneuburg mittels Schiff anlangen.

Breslau, den 8. Februar 1905. (332)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 gelangen für die Beförderung von Kleie in 10 t-Ladungen direkte Frachtsätze von Salzburg nach Graslitz oberer Bhf. und Klingenthal B. E. B. zur Einführung.

München, den 4. Februar 1905. (333)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 werden die Stationen Enzweihingen, Kleinbottwar, Murr, Oberstenfeld, Steinheim a. d. Murr und Vaihingen (Enz) der württembergischen Staatseisenbahnen in die Hefte 1 bis 5 der Abteilung E (Württemberg) des vorbezeichneten Verbandes einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 31. Januar 1905. (334)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts.

Am 10. d. M. wird die Station Rothenburg o. T. der bayerischen Staatseisenbahnen in den Verband einbezogen. Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 2. Februar 1905. (335)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Gruppentarif I und Wechseltarife mit Gruppe I.

Vom 1. März d. J. ab wird der Übergangstarif für den Verkehr mit der Rosenberg-Zawisnaer Kreisbahn, der gegenwärtig nur für einzelne Güterarten gilt, auf sämtliche Güter der ordentlichen Tarifklassen, der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten Ausnahmetarife 1—5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) sowie des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der daneben in besonderer Ausgabe erscheinenden Ausnahmetarife für Kohlen, Koks usw. im Versande von inländischen Produktionsstätten ausgedehnt.

Kattowitz, den 7. Februar 1905. (336)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 gelangt der IX. Nachtrag zur Einführung.

München, den 5. Februar 1905. (337)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar l. J. werden die Stationen der Lokalbahn Passau-Hauzenberg in den Tarif aufgenommen.

München, den 5. Februar 1905. (338)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904,
Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900,
Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 1. März 1905 tritt zu den obengenannten Tarifheften je ein Nachtrag — zu Heft 1 Nachtrag I, zu Heft 2 Nachtrag X, zu Heft 3 Nachtrag IV — in Kraft.

Die Nachträge enthalten neue und geänderte Frachtsätze der Klassentarife und der Ausnahmetarife sowie einige neue Ausnahmetarife.

Die durch die Nachträge eintretenden Tariferhöhungen gelten erst vom 15. April 1905.

Druckstücke des Nachtrags 1 sind zum Preise von 15 ₰, Druckstücke der Nachträge X und IV zum Preise von je 10 ₰ bei den bekannten Dienststellen zu haben.

Breslau, den 8. Februar 1905. (340)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Reexpeditionsbestimmungen für gewisse Artikel in Wagenladungen.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. werden im Verkehr mit Mannheim die Stationen Dalheim (Rheinhessen), Dexheim und Friesenheim (Rheinhessen) in die Reexpeditionsbestimmungen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau.

Mainz, den 3. Februar 1905. (341)
Königl. preuß. und Großh. hessische Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher etc. Seehafenausnahmetarif.

Die Sätze der Klasse 2 a (Fische, Kaffee etc.) für Diez und Limburg werden vom 20. d. M. ab teilweise ermäßigt. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 7. Februar 1905. (342)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. März 1905 wird die Station Zizenhausen der badischen Staatseisenbahn in das Tarifheft 4 vom 4 Oktober 1902 aufgenommen.

Auskunft über die Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 3. Februar 1905. (343)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 15. Februar d. J. gelangen im Verkehr von den Kaliversandstationen nach den Stationen Colmar-Berg, Kayl, Königsmachern, Kreuzwald und Teterchen der Reichseisenbahnen direkte Frachtsätze für Kalisendungen zur Einführung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 4. Februar 1905. (344)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 wird die Station Offenburg der Gr. bad. Staatseisenbahnen in das Heft 4 (Baden-Saarbrücken) des südwestdeutschen Eisenbahnverbands, Tiertarif, aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 6. Februar 1905. (345)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. im Verkehre von den deutschen Nordseehafenstationen sowie von Flensburg, Kiel, Lübeck und Rendsburg.

Die für den Monat Februar d. J. bewilligte fünfundzwanzigprozentige Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. von den oben bezeichneten Stationen wird in gleicher Weise auch im Verkehr nach Stationen der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, der Hildesheim-Peiner, der Cöln-Bonner sowie der Bentheimer Kreisbahn gewährt.

Essen, den 6. Februar 1905. (346)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. wird die Station Soetermeer-Zegwaard der Gesellschaft für den Betrieb von niederländischen Staatseisenbahnen mit den für die Station 's Gravenhage N. St. geltenden Entfernungen und Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen einschl. der Ausnahmetarife 1—5 sowie 8 und 9 in die Tarifhefte B 2, C 2, D 2 und E aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 4. Februar 1905. (347)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif Heft II D.
(Gruppentarif III.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 treten im Ausnahmetarif S 5 s und S 5 t an Stelle der Frachtsätze, welche niedriger sind als 34 ₰ in Klasse I und 20 ₰ in Klasse II, anderweite erhöhte Frachtsätze.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 4. Februar 1905. (348)
Königliche Eisenbahndirektion.

Güterverkehr zwischen Stationen deutscher Eisenbahnen und Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn.

Zum Ausnahmetarif vom 1. Oktober 1901 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen Stationen nach Stationen der luxemburgischen Prinz Heinrichbahn tritt am 15. Februar d. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend außer Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue ermäßigte Frachtsätze für die Station Grundhof der Prinz Hein-

richbahn, ferner Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Befort und Belval der Prinz Heinrichbahn, Ermelinghof des Direktionsbezirks Münster, Mörs des Direktionsbezirks Cöln, Dortmund Rangierbhf. und Oberhausen (Fil. Gutehoffnungshütte) des Direktionsbezirks Essen sowie für die Braunkohlen-Versandstationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn. Preis des Nachtrags 0,10 ℳ.

Essen, den 7. Februar 1905. (349)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 15. Februar 1905 ab werden die Stationen Beißelsgrube, Fortunagrube, Grube Brühl, Grubiwerk, Liblardorf, Mödrath Bh. K. B., Türnich=Balkhausen und Zisselsmaar der Kreis Bergheimer Nebenbahnen bezw. der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn als Versandstationen in die Abteilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1902 für Sendungen von mindestens 45 t aufgenommen.

Von demselben Tage ab treten für den Versand von Kohlen usw. in Einzelsendungen von den genannten Privatbahnstationen nach den Stationen der Strecke Meppen-Wittmund des Direktionsbezirks Münster ermäßigte Frachtsätze, neben denen Anschlußfrachten nicht erhoben werden, in Kraft.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Essen, den 4. Februar 1905. (350)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Am 20. Februar d. J. wird die an der Strecke Kandrzin-Ratibor gelegene Haltestelle Markowitz für den Übergang nach der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor in den Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 9. Februar 1905. (351)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Einführung von Frachtsätzen für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren der Pos. E—6c) und d) der Güterklassifikation des Tarifes Teil I, Abteilung B für den Verkehr zwischen den österr. und ungar. Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburg., belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits von deutschen Seehafenstationen nach Rózsahegy und Rózsahegy fonógyár.

Mit Gültigkeit vom 10. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905, gelangen für die oben bezeichneten Sendungen bei Aufgabe in beliebigen Mengen, ferner bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg und bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft geben auf Anfrage die beteiligten Verwaltungen und deren Dienststellen.

Wien, am 3. Februar 1905. (352)

Priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Für Holz aus Slavonien der Pos. H 18 und 19 des Tarifes Teil I (Abteilung B) für Österreich-Ungarn etc. treten nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Wien K. F. N. B., II K. F. J. B., Ö. N. W. B., St. E. G. nach Bodenbach B. N. B. und St. E. G./Tetschen B. N. B. und Ö. N. W. B. transit für Sendungen nach Berlin	88 ₰
von Korneuburg nach Tetschen Ö. N. W. B. transit für Sendungen nach Berlin	81 ₰

Wien, am 7. Februar 1905. (353)

Österr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Keramit- und Skaglioziegel, auch verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres, in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Aussig=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wien (K. F. N. B., St. E. G., Ö. N. W. B.) Wien II (K. F. J. B.)	104 ₰
von Marchegg (K. F. N. B., St. E. G.)	120 „
von Bruck a/d. Leitha	123 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Wien (K. F. N. B., St. E. G., Ö. N. W. B.) Wien II (K. F. J. B.)	99 ₰
von Marchegg (K. F. N. B., St. E. G.)	115 „
von Bruck a/d. Leitha	118 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Wien (K. F. N. B., St. E. G., Ö. N. W. B.) Wien II (K. F. J. B.)	126 ₰
von Marchegg (K. F. N. B., St. E. G.)	142 „
von Bruck a/d. Leitha	145 „

Die Frachtsätze für Dresden=Elbkai finden nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz, Aussig=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag 5 ₰, bei Aussig=Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 7. Februar 1905. (354)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Für Eisenbahnfahrzeuge, auf eigenen Rädern laufend, sowie auf Plateauwagen verladene Straßenbahn- und Eisenbahnfahrzeuge treten nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Györ (Raab) nach Bodenbach St.E.G./Tetschen Ö.N.W.B. transit	135 ₰

Wien, am 5. Februar 1905. (355)

Österr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrußland.

Für Getreide, Hülsenfrüchte, Malz, Ölsaaten, Kleie, Ölkuchen, Ölkuchenmehl und Mais (Kukurutz) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf weiteres, längstens bis Ende des Jahres 1905 in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	bei Aufgabe von 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Brody (Bhf.) trs.	210 ₰
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	227 „
„ Nowosielitza (Bhf.) trs.	244 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Brody (Bhf.) trs.	205 ₰
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	222 „
„ Nowosielitza (Bhf.) trs.	239 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Brody (Bhf.) trs.	246 ₰
„ Podwoloczyska (Bhf.) trs.	263 „
„ Nowosielitza (Bhf.) trs.	280 „

Die Frachtsätze für Dresden=Elbkai ermäßigen sich für Kleie um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, im Februar 1905. (356)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April 1905 ab erhalten die von den diesseitigen Stationen nach den französischen Grenzstationen zur Ausgabe gelangenden Rückfahrkarten eine Gültigkeitsdauer von 45 Tagen. Hierbei treten im Verkehr mit Audun=le=Roman, Batilly und Pagny=sur=Moselle Preiserhöhungen bis zu 0,20 ℳ in der I. Klasse und 0,10 ℳ in der II. und III. Klasse ein.

Straßburg, den 7. Februar 1905. (357)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

4. Verdingungen.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1905/06 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:

Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien

sind bis spätestens am 1. März d. J.,

vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 80 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1905. (358)
Süddeutsche Eisenbahngesellschaft.
Maschinentechnisches Bureau.
Eichwald.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:
6000 Stück Stuhlschwellen aus süddeutschen Forsten entstammendem Kiefernholz.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung 23. Februar 1905" versehen spätestens
Donnerstag, den 23. Februar 1905, vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 9. Februar 1905. (359)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Öffentliche Ausschreibung auf Lieferung von: A. 545 Stück gepreßten stählernen Kohlenschaufeln für Heizer und 1860 Stück gepreßten Schraubenschlüsseln mit Doppelmaul für den Direktionsbezirk Kattowitz und B. dem Gesamtbedarf der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen an Stab- und Bandeisen, Sprengringeisen, Winkel- und Formeisen, Eisen- und Kesselblechen für das Etatsjahr 1905. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu den Verdingungsterminen am 28. Februar d. J., vormittags 10½ und 11 Uhr, portofrei an uns einzusenden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder für 0,50 ℳ zu A und 1,50 ℳ zu B — nur Postanweisung — von uns bezogen werden. Die Eröffnung der Angebote erfolgt im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes. Zuschlagsfrist bis 28. März d. J.

Kattowitz, im Februar 1905. (360)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung
der Lieferung von 166 000 kg Eisendraht, 5500 kg Stahldraht, 550 kg Drahtseilen für Läutewerke, 8300 kg Kupferdraht, 18 000 kg Bronzedraht, 6000 kg isoliertem Draht, 92 000 Isolatoren, 26 000 Hakenstützen, 2000 Ankerhaken, 2000 Strebenschrauben, 2400 Merkzeichen für Kabel, 3500 Doppelwinkelstützen, 1900 Isolatorenträgern und 27 000 geraden Stützen für die Direktionsbezirke Hannover, Erfurt, Cassel, Altona und Münster am Dienstag, den 28. Februar 1905, vormittags 11 Uhr. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 1 ℳ 50 ₰ (nicht in Briefmarken und ohne Bestellgeld) vom Rechnungsbureau, Zimmer 129 hier, Thielenplatz 4, abgegeben.

Hannover, den 6. Februar 1905. (361)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Verdingung von Bimsstein, gepreßt, natürlich und gemahlen, Borax, Deckenspachteln, Filz, Kali, Kolophonium, Leim, Nägeln, Pappe, Schaufeln, Schamottesteinen, Schleifsteinen, Schmelztiegeln, Salmiak, Schellack, Schmirgel, Schmirgelleinen, Schmirgel- und Glaspapier, Schwämmen am 9. März 1905, nachm. 4 Uhr. Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterial, Termin den 9. März" bis zum bezeichneten Tage postfrei einzusenden. Die Ausschreibungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau (Louisenstr. 10) eingesehen und gegen postfreie Einsendung von 70 ₰ in bar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 31. März 1905.

Posen, im Januar 1905. (362)
Königliche Eisenbahndirektion

Verdingung der Lieferung von 247 500 kg Bleiweiß, 7390 kg Zinkweiß, 11 780 kg Bleimennige und 450 kg Bleiglätte für die Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und Mainz in 56 Losen.

Die Verdingungsunterlagen können bei unserer Hausverwaltung, Domhof 28 hierselbst, eingesehen oder von derselben gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (**nicht in Briefmarken**) bezogen werden.

Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Bleifarben" versehen bis zum **10. März 1905, vormittags 10½ Uhr**, dem Zeitpunkte der Eröffnung, porto- und bestellgeldfrei an uns einzureichen.

Die Muster sind jedoch schon vorher und zwar bis zum 25. Februar 1905, abends, an die Königliche Eisenbahn-Werkstätteninspektion Deutzerfeld einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 16. März 1905, nachmittags 6 Uhr.

Cöln, den 3. Februar 1905. (363)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 250 Kohlenkasten, 300 Kohlenlöffeln, 150 Spucknäpfen, 250 Trinkbechern, 150 Hand- (Stall-) Laternen und 80 Handglocken, sowie der jeweilige Bedarf an Signalpfeifen, Signalhörnern, Linealen, Abkratzern, Klopfpeitschen, Patronentaschen nebst Riemen und Anfeuchten soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem
am 27. Februar 1905, vormittags 11 Uhr,
im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. März 1905. (364)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

Zur Verdingung
der Lieferung von
a) 970 kg Blankleder, 325 kg Verdeckleder, 315 kg Krausleder, 440 kg weiß- und fettgarem Rindleder, 860 kg Maschinenriemenleder, 90 kg Sohlleder, 850 kg fertigen Treibriemen,
b) 30 qm Milchglas und 4900 Stück Milchglasscheiben, 2770 qm klarem Glas und 1500 Stück Glasscheiben aus solchem, 110 qm mattgeschliffenem Glas, 1390 Stück Glasglocken,
c) 11 Stück Gummischläuchen (Füllschläuchen für kaltes Wasser), 72 Stück Gummischläuchen (Auswaschschläuchen für heißes Wasser) und 175 kg Fenstergummi

ist Termin am **28. Februar 1905, vormittags 11 Uhr**, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 35 ₰ und, sofern Glasglocken angeboten werden sollen, von noch 60 ₰ für die Zeichnung in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Erfurt, den 3. Februar 1905. (365)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 1 300 000 kg Portlandzement soll verdungen werden. Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von je 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem
am 23. Februar d. J., vormittags 10 Uhr,
im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 18. März d. J. einschließlich. (366)

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg.

---

5. Verkauf von Altmaterialien.

Rund 2160 t abgängige Schienen, Schwellen etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Der Termin dafür ist auf den 20. Februar 1905, vormittags 11 Uhr, festgesetzt, und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 21 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Rechnungsbureau, Zimmer 14 unseres Verwaltungsgebäudes zu St. Johann (Saar), aus und werden gegen postfreie Einsendung von einer Mark (in bar, nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau abgegeben. (367)

St. Johann-Saarbrücken, im Februar 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Hauptmagazinen zu Hagen und Opladen lagernden unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, und zwar: 5650 t Schienen aus Stahl und Eisen, 821 t Eisenschrott (Kleineisen, Stangen usw.), 1368 t Stahlschrott (Herzstücke, Platten usw.), 2637 t Eisenschwellen, 130 t Gußschrott, 95 t Blechschrott, 1,1 t Bleischrott, 8,8 t Zinkschrott, 1,3 t Kupferschrott und 0,08 t Messingschrott sollen öffentlich verkauft werden. Verdingshefte können in hiesiger Kanzlei für 30 ₰ entnommen und gegen Einsendung von 35 ₰ postfrei bezogen werden. Die Angebote sind bis zum 4. März d. J. bei uns einzusenden. Zuschlagsfrist 10 Tage.

Elberfeld, den 6. Februar 1905. (368)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 13. | 15. Februar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 5 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die italienische Eisenbahnpolitik.

Der 1. Juli d. J. wird ein in der Geschichte des italienischen Eisenbahnwesens hochbedeutsamer Tag sein, denn an ihm laufen die Betriebsverträge ab, die seit 20 Jahren das Verhältnis zwischen dem Staat als Eigentümer des größten Teils der Eisenbahnen auf der Halbinsel und auf Sizilien mit den Betriebsgesellschaften regeln und die der italienischen Eisenbahnpolitik seit 20 Jahren ihr Gepräge gaben. Die Geschichte der italienischen Eisenbahnen von ihrem Anfang bis zum Jahre 1885, in dem die jetzigen Verträge in Kraft traten, war eine Folge unaufhörlichen Experimentierens gewesen. Privatbetrieb auf Privatlinien, Staatsbetrieb auf Privatbahnen, Staatsbetrieb auf Staatsbahnen, Privatbetrieb auf Staatsbahnen — alle Kombinationen wurden einmal versucht, nacheinander und nebeneinander. Von einer eigentlichen bewußten Eisenbahnpolitik konnte man unter diesen Umständen nicht sprechen; das System, das man im wesentlichen verfolgt hatte, wurde im Laufe von 25 Jahren fünfmal gewechselt. Der Zustand, in dem sich das feste und rollende Material der Linien, auf denen die Betriebskörperschaft häufig gewechselt hatte, im Jahre 1885 befand, war kläglich, der Staat hatte sehr große Schulden gemacht, seit er im Jahre 1868 mit den Rückkäufen begonnen hatte, weil einige Gesellschaften ihre vertragsmäßigen Pflichten nicht erfüllen konnten und zusammenzubrechen drohten. Der Staatsbetrieb, den man seit 1878 eingeführt, hatte sich nicht bewährt, weil es an Organisatoren fehlte, weil die Minister häufig wechselten und weil vor allem der Parlamentarismus einen unheilvollen Einfluß ausgeübt hatte, indem die Regierung namentlich in Süditalien eine Reihe von Bahnen zu Wahlzwecken hatte bauen lassen, bei denen heute die Betriebseinnahmen noch nicht einmal die Betriebsausgaben decken.

Hauptsächlich, um parlamentarische Einflüsse zu vermeiden, und weil man kein Vertrauen in die organisatorische Kraft des Staates hatte, griff man 1885 zu einem System, das außer früher auf einigen italienischen Strecken nur auf einem Bahnnetz in Holland und auf der Warschau-Wiener Bahn angewandt worden ist: dem des Privatbetriebs auf Staatsbahnen. Es wurden mit drei großen Gesellschaften Betriebsverträge auf 60 Jahre, jedoch nach je 20 Jahren kündbar, geschlossen. Die alte Südbahn, meist Meridionalbahn genannt, übernahm den östlichen Teil der Bahnen auf der Halbinsel mit Einschluß ihrer eigenen Linien (etwa 1750 km), deren Konzession meist im Jahre 1966 abläuft, das sogenannte Adriatische Netz, das westlich im wesentlichen durch die Linie Mailand, Bologna, Fiorenz, Rom, Benevent, Potenza, Tarent begrenzt wird und jetzt 4385 km Haupt- und 1467 km Nebenbahnen umfaßt. Den Betrieb des westlichen Teils des Staatsnetzes auf der Halbinsel mit gegenwärtig 4760 km Haupt- und 1065 km Nebenlinien übernahm die neugebildete Betriebsgesellschaft der Mittelmeerbahn; für die Insel Sizilien wurde eine eigene Betriebsgesellschaft, die der Sizilianischen Bahnen, gebildet.

Im wesentlichen war vor 20 Jahren das Parlament und das Land in der Billigung des angenommenen Systems einig, die Staatsbahnen durch Privatgesellschaften betreiben zu lassen. Niemand dachte daran, daß bei einer so verwickelten und ausgedehnten Aufgabe, wie es der Betrieb des großen italienischen Eisenbahnnetzes ist, die Interessen der beiden Vertragschließenden häufig zusammenstoßen mußten, und daß die Verträge nicht für alle Fälle Vorsorge treffen konnten. Die Prozesse, die in den zwanzig Jahren zwischen dem Staat und den Gesellschaften geführt wurden, sind Legion; zwischen den maßgebenden Organen der beiden Vertragschließenden entstanden fortwährende Reibungen, häufig sogar persönlicher Art. Ferner bedurfte der Staat zur Beaufsichtigung der Betriebsgesellschaften einer verwickelten Bureaukratie, die die schnelle Erledigung der

Geschäfte unmöglich machte und eine frische Initiative der Betriebsgesellschaften nicht aufkommen ließ. Einfache Änderungen und Verbesserungen in den Anlagen müssen vor ihrer endgültigen Bewilligung viele Instanzen durchlaufen, und die Akten liegen häufig über ein Jahr in den Geschäftszimmern. Die Adriatische Bahn hat z. B. auf ihren vor 1½ Jahren gestellten Antrag, den elektrischen Betrieb der Veltlinbahn von Lecco bis Mailand zu verlängern, heute noch keine Antwort. Sehr schlimme Folgen hatten solche Verzögerungen, wenn es sich um notwendige Anschaffungen für den Betrieb handelte, bei denen sich häufig der Mangel an Übereinstimmung in der Beurteilung durch die Gesellschaften, die sie beantragten, und den Organen des Staats, die sparen wollten, sehr unangenehm fühlbar machte. Ein Fehler war es auch, daß die Betriebsgesellschaften keine Freiheit in der Festsetzung der Tarife, der Zahl der Züge und der Fahrpläne hatten. Italien ist in diesen Beziehungen sehr rückständig geblieben. Die Tarife haben seit 1885 nicht nur keine Ermäßigung erfahren, sondern sind im Gegenteil mehrfach erhöht worden, um den 200 Millionen-Fehlbetrag in den Personalkassen zu decken, und heute hat Italien im wesentlichen die höchsten Tarife in den europäischen Kulturstaaten. Die Verbindung selbst zwischen den großen Städten des Landes: Mailand, Genua und Turin, Rom und Neapel entspricht nicht den Anforderungen, die man an ein fortgeschrittenes Verkehrswesen stellt; die Zahl der Züge ist gering und die Fahrzeit, die meist nicht einmal innegehalten wird, zu lang. Das hat aber zum großen Teil in der Unzulänglichkeit der Anlagen und des rollenden Materials seine Ursache.

In dieser Beziehung wirkten die Betriebsverträge von 1885 geradezu verderblich. Weder der Staat als Eigentümer, noch die Gesellschaften als Betriebsführer nahmen die bindende Verpflichtung auf sich, für Erhaltung und Erweiterung der festen Anlagen und des Fuhrparks zu sorgen. Man setzte vielmehr für diese Zwecke bestimmte Anteile an den Betriebseinnahmen fest. Es wurden drei Reservefonds gebildet: der erste für Schäden an dem Bahnkörper, die durch Naturereignisse verursacht werden, der zweite für die Erneuerung des metallischen Oberbaues, der dritte für die Auswechslung des Fuhrparks. Dazu kommt noch die sogenannte „Kasse für die Vermehrung des Bahnvermögens“, die für alle durch das Wachsen des Betriebes und den Fortschritt der Technik bedingten Verbesserungen und Erweiterungen sorgen sollte. Die Dotierung dieser Fonds und Kassen geschah nach einem nicht ganz einfachen System. Man nahm an, daß die Betriebseinnahmen im ersten Jahre nach der Einführung der neuen Verträge bei den einzelnen Gesellschaften einen gewissen Betrag erreichen würden. Diesen bezeichnete man als das „Anfangsergebnis“ (prodotto iniziale). Weiter nahm man eine jährliche Steigerung von 3,5 % in den Betriebseinnahmen an. Hierauf gründete man die Berechnung der Beiträge zu Kassen und Fonds. Den drei Reservefonds wurden zusammen 10 % des vorausgesehenen Anfangsergebnisses zugewiesen, während die für die Vermehrung des Bahnvermögens vorzusehenden Beträge auf 15 % der über das Anfangsergebnis hinausgehenden Steigerung der Einnahmen angenommen wurden. Diese Berechnungen stellten sich als durchaus verfehlt heraus. Auf das Jahr 1885 fällt der Anfang einer wirtschaftlichen Stockung in Italien, die ununterbrochen zehn Jahre dauerte. Die erwartete Steigerung von 3,5 % in den Einnahmen blieb nicht nur aus, sondern auch das angenommene Anfangsergebnis wurde von den Gesellschaften erst in den Jahren 1895/96—1898/99 erreicht. Das war schon schlimm für die Reservefonds, für die der ausgesetzte Anteil von 10 % der Betriebseinnahmen bis zur Höhe des Anfangsergebnisses nicht ausreichte, weil dieses ja erst 10 Jahre später, als erwartet, erreicht wurde. Noch weit verderblicher waren die Bestimmungen für die Kasse zur Vermehrung des Bahnvermögens, die ausschließlich auf die Steigerung der Einnahmen über das Anfangsergebnis hinaus angewiesen war. Nach den vorher gemachten Berechnungen hätte diese Kasse bis zum Jahre 1899 104 546 100 Lire erhalten haben müssen, statt dessen waren ihr nur 10 683 777 Lire, also der zehnte Teil, zugeflossen. Dazu kam noch, daß die Staatslinien, die von den verschiedensten Gesellschaften hintereinander mit nur je kurzer Dauer betrieben worden waren, sich im Jahre 1885 in sehr schlechtem Zustande befanden. Eine parlamentarische Kommission hatte die zur Wiederherstellung eines guten Zustandes auf den Linien nötigen Mittel auf 208 476 000 Lire angegeben; statt dessen wurden nur 134 614 550 Lire ausgeworfen.

Die Folgen dieser Fehler machten sich nur allzuschwer fühlbar. Der Staat, der sich bis vor kurzem in finanziellen Nöten befand, konnte die nötigen Mittel nicht aufbringen. Die Vorschüsse, mit denen die Gesellschaften aushalfen, waren durchaus ungenügend. Die Jahresberichte der Mittelmeerbahn wissen ein Klagelied darüber anzustimmen, wie schwierig der Betrieb auf den ungenügenden und schlecht erhaltenen Anlagen mit veraltetem und zu knappem Fuhrpark ist. Schon die Altersgrenzen für das Rollmaterial sind durch die Verträge zu hoch angesetzt. Sie betragen für Lokomotiven 40 Jahre, für Personenwagen ebenfalls 40 Jahre und für Güterwagen sogar 60 Jahre (in Preußen 21, 26 und 25 Jahre). Diese an und für sich zu hohen Grenzen werden in Wirklichkeit noch überschritten, da es an Ersatz fehlt. Über den schlechten Zustand vieler Personenwagen, ihre ungenügende Reinlichkeit und die noch oft vorhandene veraltete Heizung durch Wärmflaschen, über die man beim Einsteigen in die dunklen Wagen mit Sicherheit stolpert, ist viel geklagt worden. Nicht viel besser steht es mit den Güterwagen. Namentlich im Hafen von Genua tritt mehrere Male im Jahre seit 20 Jahren ein großer Wagenmangel ein. Alle Proteste, namentlich der Industriellen Oberitaliens, die manchmal fürchten müssen, wegen verspäteter Ankunft von Kohlen oder von Rohbaumwolle ihre Fabriken schließen zu müssen, haben sich bisher als vollständig zwecklos erwiesen. Schlimm steht es auch mit dem Lokomotivpark. Häufig kommt es vor, daß ein Zug nicht abfahren kann, bis ein anderer eingelaufen ist, weil er dessen Lokomotive vorspannen muß. Daß unter diesen Umständen an eine gute Instandhaltung der Maschinen nicht zu denken ist, liegt klar auf der Hand. Der Bericht der Mittelmeerbahn für das Jahr 1901/02 stellt fest, daß infolge der starken Inanspruchnahme der Maschinen, zu der man wegen des Mangels greifen mußte, der Einheitsverbrauch von Brennmaterialien in den letzten Jahren fortwährend gewachsen war, und daß eine gute Erhaltung der Lokomotiven unmöglich war, weil das Führerpersonal auf einer Maschine wechselte und die nötige Zeit für die Arbeiten zur Instandhaltung und zu kleinen Ausbesserungen nicht vorhanden war. Mit diesen Umständen erklärt der Bericht die Steigerung der Reparaturkosten für das Rollmaterial um 1 850 000 L. im Jahre 1901/02.

Über die Mängel der festen Anlagen der italienischen Bahnen ließe sich ein langes Kapitel schreiben. Wir beschränken uns hier auf das Wichtigste. Der Oberbau der meisten Linien befindet sich in einem Zustande, der dringend der Ausbesserung bedarf. Daß die Sicherheitsapparate für die volle Betriebssicherheit unzulänglich sind, wird amtlich zugegeben. (Bericht der Mittelmeerbahn 1900/01 S. 19.) Viele Linien mit starkem Verkehr und schwierigen Betriebsverhältnissen haben nur ein Gleis, vor allem die an der Riviera entlang führende Linie Ventimiglia-Genua-Spezia, die eine jährliche Kilometereinnahme von 70 000 Fr. hat und dazu wegen ihrer Krümmungen und bedeutenden Steigungen besonders schwierig für den Betrieb ist. Die Anlagen in den Bahnhöfen sind fast alle veraltet und zu klein. Das gilt namentlich vom größten italienischen Hafen, Genua. An den dortigen Kais kann man noch heute sehen, wie Wagen durch Maultiere und Pferde rangiert werden müssen, weil bei der Beschränktheit des Raumes und der Unzulänglichkeit der Anlagen Maschinen nicht verwendbar sind. Außerdem leidet der Hafen von Genua an dem Übelstand, daß die beiden Zufahrtslinien von der Po-Ebene her durch die sogen. Giovitunnel den Verkehr nicht mehr bewältigen können. Es ist ein gutes Zeichen für die innere Kraft und Bedeutung des Hafens von Genua, daß trotz des uranfänglichen und beschränkten Zustands seiner

Anlagen, trotz der ungenügenden Leistungsfähigkeit und der schlechten Beschaffenheit der Zufahrtslinien und trotz des ewigen Wagenmangels seit langen Jahren der Hafenverkehr stark zugenommen und den des benachbarten Marseille bereits überholt hat. Unterdeß machen sich die Übelstände von Jahr zu Jahr mit der Zunahme des Verkehrs mehr fühlbar, und einsichtige Männer machen nachdrücklich auf die schweren Folgen aufmerksam, die diese Mißstände haben können, wenn bei der bevorstehenden Eröffnung des Simplontunnels Genua sich außerstande sieht, den gesteigerten Erfordernissen des Verkehrs zu genügen. Ähnliche Verhältnisse herrschen in etwas geringerem Maße auf den meisten anderen kleineren und größeren Güterbahnhöfen, und man ist in Italien an die regelmäßigen Bekanntmachungen gewöhnt, in denen die Generaldirektion der Adriatischen oder der Mittelmeerbahn anzeigt, daß die Annahme von Frachtgut für die oder jene Station wegen Überfüllung zeitweilig eingestellt werden muß. Nicht viel besser steht es mit den Personenbahnhöfen. Selbst in den größten Städten: in Mailand, Bologna, Florenz und Rom, sind sie zu klein und ihre Anlagen veraltet. In Mailand ist wenigstens seit etwa einem Jahre der für das Leben der Reisenden direkt gefährliche Zustand beseitigt, daß sie beim Einsteigen die Gleise der belebten Station überschreiten mußten.

Um die Linien wieder in ordentlichen Zustand zu versetzen und sie mit genügendem Rollmaterial auszustatten, sind etwa 500 000 000 L. nötig. Dazu kommt noch, daß in den Reservefonds ein bedeutender Fehlbetrag (von etwa 200 000 000 L.) besteht. Das alles wird genügen, um zu beweisen, daß die Verträge auf die Erhaltung des Bahnvermögens geradezu verderblich gewirkt haben. Außer dem Fehlbetrag in den Reservefonds von 200 000 000 L. ist noch ein gleich großer in den Personalkassen vorhanden. Man hatte auch diese mit einem Anteil von 2 % des Betrages, der dem Staate an den über das berühmte „Anfangsergebnis“ hinausgehenden Einnahmen zustand, nähren wollen, und dieser Anteil hat sich ebenfalls als völlig unzulänglich herausgestellt. Unterdeß sind von dem großen Fehlbetrag 60 000 000 L. durch den im Jahre 1898 eigens zu diesem Zwecke eingeführten Tarifzuschlag gedeckt worden; wie der Rest gedeckt werden soll, darüber werden sich Staat und Gesellschaften noch auseinander zu setzen haben.

Es bleibt uns nun noch zu erörtern übrig, wie die Verträge von 1885 auf die Entwicklung des Verkehrs und in finanzieller Beziehung für den Staat und die Gesellschaften gewirkt haben. In Italien wird noch wenig gereist. Der frühere Minister Maggiorino Ferraris wies vor kurzem darauf hin, daß auf einen Einwohner in Italien jährlich 68,64 km Eisenbahnfahrt entfallen, in Preußen dagegen 409,52 km, also das Sechsfache.*) Das hängt teilweise sicher mit dem geringen Volkswohlstand in Italien zusammen, teilweise aber auch damit, daß die Gesellschaften infolge der verkehrten Bestimmungen der Verträge kein Interesse daran hatten, den Verkehr zu steigern. Zunächst wurden den Gesellschaften zugleich mit den Betriebsverträgen große Bauaufträge zugeteilt. Mit den Bauten konnten die Gesellschaften müheloser verdienen, als mit dem Betrieb, zu dessen Schaden sie jenen ihr Hauptinteresse zuwandten. Wie wir nachher sehen werden, verdanken die Gesellschaften einen großen Teil ihrer Erträgnisse den Baugewinnen. Ein weiterer Fehler war es, daß man in bezug auf die Gewinnverteilung einen Unterschied zwischen den Linien machte, die über 15 000 L. für das Kilometer jährliche Roheinnahmen hatten, und denen, die dahinter zurückblieben. Da die Gewinnverteilung der unter 15 000 L. bleibenden sogenannten Nebenlinien weit günstiger als die der Hauptlinien für die Gesellschaften war, so hatten diese alles Interesse, die Linien nicht die Grenze von 15 000 L. überschreiten zu lassen, und sie befolgten daher, sobald sich eine Linie der Roheinnahme von 15 000 L. näherte, eine den Verkehr zurückdämmende Politik. Der größte Fehler aber war es, daß die Art und Weise, wie die Gewinnverteilung für das Hauptnetz geschah, ebenfalls die Gesellschaften keineswegs zur Förderung des Verkehrs anspornen konnte. Man hatte berechnet, daß der Betriebskoeffizient auf den beiden festländischen Netzen bei einem Verkehr bis zur Höhe des Anfangsergebnisses 62,5 %, darüber hinaus 56 % betragen würde und daher den Gesellschaften für die Betriebskosten eine Entschädigung von 62,5 bezw. 56 % der Roheinnahmen, das sogenannte „corrispettivo d'esercizio“, festgesetzt. Nun haben sich seit 20 Jahren die Grundlagen dieser Berechnung gänzlich verschoben. Der Betriebskoeffizient betrug in den letzten Jahren auf dem Adriatischen Netz etwa 65 %, auf der Mittelmeerbahn sogar 70 %. Auf den italienischen Bahnen, wie auch anderswo, fällt mit dem Steigen der Einnahmen nicht immer auch der Betriebskoeffizient, da die Ausgaben oft stärker wachsen, als die Einnahmen. Dagegen ist das „corrispettivo d'esercizio“ von 62,5 auf 56 % gesunken, so daß es offensichtlich im Interesse der Gesellschaften liegt, den Verkehr nicht zu steigern, so lange sie nicht mit einem geringeren Betriebskoeffizienten arbeiten können. Das konnte man an dem Verhalten der Gesellschaften in mehreren Fällen bemerken. Mit wachsendem Verkehr ging auch die Dividende der Gesellschaften zurück. Sie erreichte bei der Mittelmeerbahn im Jahre 1894/95 den Höchstbetrag von $5^4/_5$ %, fiel dann andauernd bis auf 3 % in den Jahren 1901/02 und 1902/03 und erholte sich nur im letzten Jahre leicht auf $3^1/_5$ %. Bei der Südbahn erreichte die Dividende mit $7^1/_5$ % im Jahre 1892 ihren Höhepunkt, sie fiel seitdem auf 6 %. Jedoch verdankt die Südbahn diese hohen Dividenden nicht dem Betrieb des Adriatischen Netzes, sondern den Beihilfen, die sie als Eigentümerin der Südbahnlinien erhält.

Der Betrieb der Netze selbst war für die Gesellschaften verlustbringend, da der Betriebskoeffizient höher war, als ihr Anteil an den Roheinnahmen. Das geht auch aus folgenden Zahlen hervor. Neben dem corrispettivo d'esercizio erhalten die Gesellschaften vom Staat eine Summe für die Benutzung des Rollmaterials. Diese sollte gleichsam eine Verzinsung des aufgewendeten Aktienkapitals darstellen, und sie beträgt nach Abzug der Steuer:

bei der Mittelmeerbahn:	bei der Adriatischen Bahn:
6 616 150 L.	6 616 150 L.

Dagegen betrug der Reingewinn aus dem Betrieb der Netze (also bei dem adriatischen ohne die Kilometerbeihilfe):

bei der Mittelmeerbahn:

1900/01:	5 048 912 L.,	dazu kommen 2 519 835 L.	Baugewinn,
1901/02:	2 768 084 „	„ „ 2 912 318 „	„
1902/03:	2 516 138 „	„ „ 3 207 650 „	„
1903/04:	5 729 404 „	„ „ — „	„

bei der Südbahn:

1901:	4 831 660 L. Verlust	neben 2 450 000 L.	Baugewinn,
1902:	18 563 „ „	„ 1 700 000 „	„
1903:	323 955 „ Gewinn	„ — „	„

Hierzu ist zu bemerken, daß das Anwachsen des Gewinnes der Mittelmeerbahn im letzten Jahre auf das Fallen der Kohlenpreise zurückzuführen ist, und daß das Betriebsdefizit der Adriatischen Bahn durch die Bausubvention auf den Südbahnlinien gedeckt wurde. In allen Fällen ist aber der Reingewinn ohne den Baugewinn kleiner als die Vergütung für Verzinsung des Rollmaterials, und der Unterschied bedeutet den Fehlbetrag des Betriebes.

So wenig wie die Betriebsgesellschaften, so wenig hat der Staat als Eigentümer der Linien bei der bisherigen Eisenbahnpolitik seine Rechnung gefunden. Die Königliche Kommission für die Neuordnung des Eisenbahnwesens hat jüngst berechnet, daß sich die 4,8 Milliarden Lire, die der Staat auf die Bahnen verwendet hat, nur mit 0,84 % verzinsen. Das liegt zum großen Teil an der außerordentlichen Höhe der Anlagekosten. Diese hängen wiederum von zwei Umständen ab. Die Oberflächenbildung des Landes ist wegen seiner gebirgigen

*) Anm. d. Schriftl. Nach der Statistik für 1903 entfällt in Preußen-Hessen auf jeden Einwohner eine Eisenbahnfahrt von rund 460 km Länge.

Natur dem Bahnbau sehr ungünstig. Wie ich einem deutschen Werke*) entnehme, machten die Steigungen von über 15 ‰ auf den Linien der Mittelmeerbahn 5,6 %, auf denen der Sizilianischen Bahnen sogar 25,6 %, auf den preußischen Bahnen aber nur 1,2 % aus. Desgleichen entfielen bei der Adriatischen Bahn 3,16 %, bei der Mittelmeerbahn 5,56 %, bei den preußischen Bahnen aber nur 0,33 % der Netzlänge auf Tunnel. Ferner verdienten die Unternehmer bei den Bauten meist wahre Riesensummen, und die Voranschläge wurden stets beträchtlich überschritten. So kosteten z. B. die im Jahre 1879 bewilligten Bahnen fast das Doppelte des Voranschlages, nämlich 2,5 Milliarden Lire.

Als einen den Ertrag der Bahnen mindernden Umstand möchte ich noch den überwuchernden Gebrauch von Fahrkarten zu ermäßigtem Preise oder gar von Freikarten bezeichnen. Es ist zwar stark übertrieben, trifft aber doch den Kern der Sache, wenn man hört, daß in den höheren Klassen der italienischen Bahnen nur der Fremde den vollen Fahrpreis bezahlt, während der Einheimische aus irgend einem Grunde eine Fahrermäßigung genießt. Diese erstreckt sich außer auf Beamte und Offiziere z. B. auch auf Volksschullehrer und Journalisten. Sie sticht scharf gegen die Höhe der Tarife ab.

Wir haben in den vorstehenden Ausführungen gesehen, daß die italienische Eisenbahnpolitik seit jeher und insbesondere auch in den letzten 20 Jahren einen Mißerfolg in fast allen Beziehungen gehabt hat. Die festen Anlagen und das Rollmaterial sind in schlechtem Zustand und für den gewachsenen Verkehr unzureichend, dabei der Verkehr im Vergleich zu anderen Staaten noch unentwickelt; bei den Material- und Personalkassen belaufen sich die Fehlbeträge auf mehrere Hundert Millionen Lire, das von den Gesellschaften und dem Staat zu Eisenbahnzwecken aufgewendete Kapital verzinst sich kärglich oder fast gar nicht; das sind die Ergebnisse von fast 50 Jahren italienischer Eisenbahngeschichte. Nicht eine einzige Stimme hat sich im ganzen Lande für die Verlängerung der Betriebsverträge von 1885 ausgesprochen, man ist sich über das Scheitern der bisherigen Eisenbahnpolitik überall klar. „Die Eisenbahnanarchie" betitelt der frühere Postminister Maggiorino Ferraris seinen jüngsten Aufsatz in der „Nuova Antologia" (vom 16. Januar d. J.) und beklagt in ihm mit bitteren Worten die Rückständigkeit und Zerfahrenheit des italienischen Eisenbahnwesens. Viele alte Freunde des Privatbetriebes, wie der frühere Finanzminister Carmine, mußten, durch die Tatsachen überzeugt, zugeben, daß er sich auf einem Staatsbahnnetz nicht bewährt.

Nichtsdestoweniger hätte die Regierung gern neue veränderte Verträge mit den bisherigen Betriebsgesellschaften geschlossen, aus einem Grunde freilich, der mit Eisenbahnpolitik durchaus nichts zu tun hat. Bei Übernahme der Netze hat nämlich der Staat rund eine Milliarde Franken in kurzer Zeit nötig, die Hälfte davon zum Rückkauf des Rollmaterials von den Gesellschaften und zur Rückzahlung der von ihnen geleisteten Vorschüsse, die andere zur Instandsetzung der Linien und des Rollmaterials. Die offenen oder versteckten Schulden, die der Staat dann schließen muß, werden wahrscheinlich die von der Regierung seit Jahren gewünschte Umwandlung der italienischen Rente hinausschieben. Zum Glück ist dieser einseitige Einfluß finanzieller Erwägungen auf die Neuordnung des Verkehrswesens vereitelt worden. Die langen und wiederholt abgebrochenen und wieder aufgenommenen Verhandlungen zwischen Staat und Gesellschaften haben nämlich ergeben, daß eine Einigung der beiden Parteien zu einem neuen Betriebsvertrag nicht möglich war. Die Verhandlungen mit der Mittelmeer- und mit der Sizilianischen Bahn sind endgültig gescheitert, nur mit der Adriatischen Bahn ist ein neuer Betriebsvertrag nicht ausgeschlossen, der aber bei einer Dauer von höchstens sechs Jahren nur eine vorläufige Regelung bedeuten würde.

Italien wechselt also abermals seine Eisenbahnpolitik und geht zum Staatsbetrieb auf Staatsbahnen über. Damit übernimmt die Regierung eine sehr schwierige Aufgabe. Dem individualistischen italienischen Charakter fehlt das Organisationstalent und die Fähigkeit der Unterordnung in einem großen Ganzen. Man hat auch zum Staat als Unternehmer kein rechtes Zutrauen, da er sich in anderen Zweigen als solcher nicht bewährt; z. B. kosten auf den staatlichen Werften die Schiffsbauten bedeutend mehr Zeit und Geld, als auf den privaten. Dazu kommt, daß gerade im jetzigen Augenblick eine ernste Bewegung durch das Bahnpersonal geht, das erhebliche Aufbesserungen seiner Lage unter Androhung des allgemeinen Ausstandes fordert. Weiter ist die Beschaffung der zur Instandsetzung des festen und rollenden Materials nötigen Geldmittel nicht leicht, da man nicht gern zu offenen Anleihen greifen möchte, und es ist leider zu fürchten, daß der Bahnbetrieb noch für eine Reihe von Jahren unter einer übertriebenen und übel angebrachten Sparsamkeit, die sich durch finanzpolitische Erwägungen auferlegt, leiden wird. Und trotz alledem ist es die Pflicht der Regierung, den Staatsbetrieb in die Hand zu nehmen, denn der Staat kann seine Interessen bei eigenem Betrieb besser wahren, als es die Gesellschaften tun würden. Der Staat ist Eigentümer der Linien, und die finanziellen Opfer für ihre Wiederherstellung würden früher oder später auf ihn zurückfallen. Vor allem ist aber der Staat die Verkörperung der Allgemeinheit, die ein Monopol von solcher tiefgreifenden Bedeutung, wie es der Betrieb der Eisenbahnen ist, grundsätzlich im Interesse der Allgemeinheit ausüben sollte. Wenn jetzt die ewigen hemmenden Reibungen zwischen dem Pächter und dem Besitzer fortfallen, kann dieser sein Netz in seinem ausschließlichen Interesse betreiben. Gewiß sind die Schwierigkeiten groß, aber keine einzige würde im Privatbetrieb fortfallen und andere Nachteile würden sich ihnen zugesellen. Es ist deshalb im Interesse des Landes zu wünschen, daß die Regierung vor der Größe ihrer Aufgabe nicht zurückschreckt, sondern sich ihr mit Energie und Geduld unterzieht und endlich in die Eisenbahnpolitik die Stetigkeit einführt, ohne die Erfolge unmöglich sind und auf deren Fehler die jetzigen Mißstände sich zurückführen.

Mailand, 3. Februar 1905. Otto Kahn.

*) Fischer: Italien und die Italiener. Berlin, Julius Springer.

Fahrgeschwindigkeit von Schnellzügen auf langen Strecken.

Von W. A. Schulze.

Das Berliner Tageblatt bringt in einer seiner Ausgaben vom 17. Januar die nachfolgende Berichtigung:

„Der schnellste Eisenbahnzug Europas sollte nach einer Mitteilung der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, die von uns wiedergegeben wurde, gegenwärtig der neue französische Riviera-Expreßzug sein, der eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 81,3 km in der Stunde erreicht. Hierzu wird uns geschrieben, daß diese Mitteilung des Fachblattes merkwürdigerweise nicht richtig ist. Der schnellste europäische Zug dürfte vielmehr zur Zeit der Luxuszug Paris-Bordeaux sein, der für eine Strecke von 588 km 6 Std. 38 Min. braucht, also eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 88,65 km in der Stunde besitzt."

Offenbar soll sich diese Berichtigung auf den Aufsatz „Der neue französische Riviera-Schnellzug (Côte d'Azur-Rapide)" in Nr. 100 Jahrg. 1904 d. Ztg. beziehen, worin von mir ausgeführt ist, daß dieser Zug, der die 1111 km lange Strecke Paris-Mentone in beiden Richtungen in 14 Std. 45 Min. mit einer Reisegeschwindigkeit von 75,3 km/Std. zurückzulegen hat, französischerseits vielfach als der schnellste Zug der Erde auf weite Strecken gerühmt worden sei, daß dies jedoch einer gewissen Einschränkung bedürfe, weil

zwar auf den europäischen Bahnlinien kein Zug auf so langen Strecken mit gleicher Reisegeschwindigkeit gefahren würde, wohl aber in Amerika ein täglich verkehrender Expreßzug, der berühmte Twentieth Century Limited, die Linie Newyork-Chicago von 1550 km Länge in genau 20 Stunden mit einer Reisegeschwindigkeit von 77,5 km/Std. zu durchlaufen hätte. Ferner ist darin angegeben, daß die wirkliche Fahrgeschwindigkeit des französischen Zuges höher anzunehmen ist, als die des amerikanischen Zuges, da nach Abrechnung der Aufenthalte unterwegs sich für den ersteren Zug eine wirkliche Fahrzeit von nur 13 Std. 40 Min. und demnach eine Durchschnittsfahrgeschwindigkeit von 81,3 km/Std. ergäbe, für den amerikanischen Zug bei einer wirklichen Fahrzeit von 19 Std. 37. Min. aber eine solche von nur 79 km/Std.

Der Gewährsmann des Berliner Tageblatts hat offenbar meinen Aufsatz selbst nicht gelesen, sondern nur einen kurzen Auszug daraus, und setzt irrtümlich voraus, daß in dem Aufsatze der Côte d'Azur-Rapide schlankweg als der schnellste Eisenbahnzug in Europa bezeichnet sei. Dies ist aber unzutreffend. Es ist in dem Aufsatze vielmehr nur gesagt, daß auf den europäischen Bahnlinien kein Zug auf einer so langen Strecke (1111 km) mit gleicher Geschwindigkeit wie der Côte d'Azur-Rapide gefahren würde. Eine Vergleichung, welche Durchschnittsgeschwindigkeiten in der Stunde die europäischen Züge auf kürzeren Strecken wirklich erreichen und wie sich diese Geschwindigkeiten zu der des Côte d'Azur-Rapide verhalten, ist von mir dabei gar nicht angestellt, da es nur darauf ankam, nachzuweisen, wie die französischerseits aufgestellte Behauptung, der Zug wäre der schnellste Zug der Erde auf weite Strecken, aufgefaßt werden dürfe. Daß auf kürzeren Strecken sowohl in Europa als auch in Amerika von einzelnen Zügen schneller gefahren wird, als die fahrplanmäßige Durchschnittsgeschwindigkeit des Côte d'Azur-Rapide auf seiner 1111 km langen Fahrt beträgt, ist gewiß, und es dürfte deshalb auch wohl von allgemeinem Interesse sein, das hier noch näher zu erörtern, soweit dabei die wichtigsten Züge auf europäischen Bahnlinien in Betracht gezogen werden können.

Von den Schnellzügen mit hohen Geschwindigkeiten auf langen Strecken kommt dem Côte d'Azur-Rapide der von dem Berliner Tageblatt bezeichnete Luxuszug Paris-Bordeaux am nächsten; es ist jedoch dieser Zug, der Südexpreß Paris-Madrid bezw. Lissabon, mit der ganzen Strecke, die er in Frankreich zu durchfahren hat, nämlich von Paris bis Irun, von 821 km Länge in Berechnung zu ziehen. Der Zug, ab Paris 12.27 an Irun 10.46, hat eine Gesamtfahrzeit von 10 Std. 19 Min. und danach eine Reisegeschwindigkeit von 79,6 km/Std. Die wirkliche Fahrzeit beträgt, da der Zug 10 Aufenthalte unterwegs von zusammen 40 Minuten hat, 9 Std. 39 Min. und seine Durchschnittsfahrgeschwindigkeit 85,1 km in der Stunde. Weiter folgen zwei Expreßzüge von London nach Edinburg (395 Meilen = 636 km) mit je $7^3/_4$ Stunden Gesamtfahrzeit und 82,1 km/Std. Reisegeschwindigkeit, welche bei einer wirklichen Fahrzeit von 7 Std. 29 Min., nach Abrechnung der dreimaligen Aufenthalte unterwegs von 16 Minuten, mit einer Durchschnittsfahrgeschwindigkeit von 85 km/Std. verkehren. An vierter Stelle kommt ein Expreßzug London-Glasgow ($401\frac{1}{2}$ Meilen = 646 km), ab London 11.50, an Glasgow 7.50, mit 8 Stunden Gesamtfahrzeit und 80,8 km/Std. Reisegeschwindigkeit und, da der Zug zweimal unterwegs zusammen 10 Minuten hält, mit einer wirklichen Fahrzeit von 7 Std. 50 Min. und einer Durchschnittsfahrgeschwindigkeit von 82,5 km in der Stunde.

Die vorbezeichneten Züge erreichen jedoch, wenn sie auch recht weite Strecken mit sehr hohen Geschwindigkeiten durchfahren, dadurch noch nicht auch die größten Durchschnittsgeschwindigkeiten, mit denen andere europäische Bahnzüge auf kürzeren Strecken fahrplanmäßig zu befördern sind. In letzterer Beziehung mögen die nachbezeichneten Züge besonders aufgeführt werden: Ein zweiklassiger Expreßzug von Paris nach Arras (192 km), ab Paris 5.25 an Arras 7.29 mit 4 Minuten Aufenthalt in Longueau, der bei einer wirklichen Fahrzeit von 2 Stunden die hohe Durchschnittsgeschwindigkeit von 96 km in der Stunde erreicht; der Calais-Méditerrannée-Express, der auf der Fahrt von Paris nach Calais (298 km) bei einer Fahrzeit von 3 Std. 15 Min. mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 91,7 km/Std. befördert wird; ein einklassiges Zugpaar Paris-Rouen (140 km), das in jeder Richtung bei 1 Std. 34 Min. Fahrzeit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 89,4 km/Std. erreicht; ein Zugpaar London-Bristol ($118\frac{1}{2}$ Meilen = 191 km), mit je 2 Stunden Fahrzeit und 95,5 km/Std. Durchschnittsgeschwindigkeit, sowie ein Zugpaar London-Exeter (194 Meilen = 312 km), das ohne Anhalten unterwegs mit einer Fahrzeit von je $3\frac{1}{4}$ Stunden mit einer durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von 89,2 km in der Stunde befördert wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Dezember 1904 sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 12 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 18 Entgleisungen in Stationen (davon 6 bei Personenzügen), 4 Zusammenstöße auf freier Bahn (davon 2 bei Personenzügen), 18 Zusammenstöße in Stationen (davon 6 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 5 Bahnbedienstete getötet, 10 Reisende, 22 Bahnbedienstete und 1 Postbeamter verletzt.

— **Der Deutsche Landwirtschaftsrat über die Abgabenfreiheit der Wasserstraßen.** In der Sitzung des Landwirtschaftsrats vom 9. d. M. wurde vom Prof. Dr. Wiedenfeld ausgeführt, daß die Abgabenfreiheit der natürlichen Wasserstraßen im Widerspruch stehe zu der Verkehrspolitik für die Eisenbahnen. Den Beginn des Kanalbaues sollte man von der Aufhebung der Abgabenfreiheit abhängig machen. Der Redner stellte folgenden Antrag: „Der Deutsche Landwirtschaftsrat beschließt: 1. Die Bewilligung von Neuaufwendungen für die Ausgestaltung unseres Binnenschiffahrtnetzes und für die Verbesserung der bestehenden Wasserstraßen ist davon abhängig zu machen, daß unter Abänderung des Artikels 54 der Reichsverfassung und der Rhein- und Elbeschiffahrtakten auch für die natürlichen Wasserstraßen Befahrungsabgaben eingeführt werden. 2. Diese Abgaben sind so einzurichten, daß ihr Gesamtaufkommen ausreicht, unter Hinzuziehung der jetzt schon eingehenden Wasserstraßenabgaben die Kosten der Verwaltung und Unterhaltung sowie die Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals des Gesamtnetzes zu decken. 3. Der unser staatliches Finanzgebaren und auch die Gütertarifpolitik der Eisenbahnen beherrschende Grundsatz, die Lasten nach der Leistungsfähigkeit zu verteilen, hat auch bei der Bemessung der Binnenschiffahrtsabgaben Anwendung zu finden, damit die weniger leistungsfähige Schiffahrt erhalten bleibe. 4. Ein Ausgleich für die Gegenden, die nicht von Wasserstraßen durchzogen werden, ist auf dem Gebiete der Eisenbahnbau- und Eisenbahntarifpolitik herbeizuführen." Dieser Antrag wurde mit der Einschränkung einstimmig angenommen, daß der Satz wegen Abänderung des Artikels 54 der Reichsverfassung gestrichen und im Eingang der Zusatz hinzugefügt wurde: „ohne auf die Rechtsfrage einzugehen".

— **Die Annahme der Kanalvorlage** durch das preußische Abgeordnetenhaus wird von der Köln. Ztg. unter der Überschrift „Am Ziele" lebhaft begrüßt. Sie sagt u. a.: „Das Schiff ist im Hafen . . . . Trotz aller Widrigkeiten und gefährdenden Stürme, die der Ladung genug zugesetzt und manches wertvolle Stück über Bord geschwemmt haben, ist die dritte Fahrt geglückt und endlich das Ziel erreicht worden, das von allen Freunden nationaler Wohlfahrt und fortschrittlicher Verkehrsentwicklung aufs innigste gewünscht worden ist. Eine reiche Fülle wasserwirtschaftlicher Reformen und Neugestaltungen wird im ganzen Bereich der Monarchie, im Osten so gut wie im Westen, in Angriff genommen werden; ein weites Feld neuer Arbeitsmöglichkeit ist dem nationalen Fleiße erschlossen worden, und das Ergebnis solcher Arbeit wird eine Erhöhung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit Preußens sein, deren vollen Umfang abzuschätzen wir heute noch gar nicht in der Lage sind. . . . . Was jetzt erreicht worden ist, wird im Westen vor allem der großen Schatzkammer der ganzen Monarchie, dem rheinisch-westfälischen Industriebezirk, zugute kommen, der sich in der gegenwärtigen trüben Zeit des lichtvollen Ausblicks in die Zukunft besonders freuen mag. . . . . Für die Industriegebiete des Ostens sieht die Vorlage ja auch reichliche Vorteile vor, und die einmütige Annahme der Unternehmungen zur Verbesserung der Landeskulturverhältnisse sollte auch dem verbissensten Agrarier zeigen, wie opferwillig gleichzeitig für die Landwirtschaft gesorgt worden ist, ganz abgesehen davon, daß jeder Kanal nach unserer Überzeugung ohne weiteres einen Nutzen auch für die Landwirtschaft seiner Gegend in sich schließt. Sind so die Teile bereichert, so kann das Ganze nicht ärmer geworden sein, und darum begrüßen wir das Ergebnis vor allem als eine außerordentliche Erhöhung der wirtschaftlichen und damit auch der politischen Leistungsfähigkeit unseres Vaterlandes. Glückwünschend und dankend zu-

gleich steht die Nation am Ende des langwierigen Bemühens den Männern gegenüber, die das Kanalschiff in den schützenden Hafen gesteuert haben; ihr Dank gilt vor allem dem Minister der öffentlichen Arbeiten, der mit unermüdlicher Zähigkeit und hingebendem Eifer das zweimal mißlungene Werk wagemutig wieder aufgenommen und trotz größter Schwierigkeiten zum glücklichen Ende geführt hat."

— **Zur Frage der Verstaatlichung des Steinkohlenbergbaues.** Mit dieser Frage beschäftigte sich am 9. d. M. der Deutsche Landwirtschaftsrat. Ein vom Berichter eingebrachter Antrag befürwortet, daß der Staat an der Kohlenförderung in der eigenen Verwaltung soweit teilnimmt, daß er in Notfällen den für die Aufrechterhaltung des Eisenbahnverkehrs erforderlichen Kohlenbedarf aus der eigenen Förderung decken und die Festsetzung der Kohlenpreise in ausschlaggebender Weise beeinflussen kann. Die Verstaatlichung des gesamten Kohlenbergbaues könne auch der Landwirtschaftsrat nicht befürworten. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

— **Eisenbahnprojekt Herdorf-Unterwilden.** Der „Reichsanzeiger" vom 3. d. M. veröffentlicht die Konzessionsurkunde betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebenbahn von Herdorf über Neunkirchen und Salchendorf nach Unterwilden mit Anschlußgleisen nach den Gruben Pfannenberger Einigkeit und Bautenberg durch die Freien Grunder Eisenbahn-Aktiengesellschaft. Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Frankfurt a. M. Das Anlagekapital ist für die Hauptstrecke Herdorf-Unterwilden auf 1 360 000 ℳ und für die Anschlußgleise nach den Gruben auf 340 000 ℳ, also im ganzen auf 1 700 000 ℳ festgesetzt.

— **Wärmeschutzmäntel der Lokomotiven.** Nach einem neuerlichen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königl. Eisenbahndirektion Berlin ist bei den neu zu beschaffenden $^2/_4$- und $^2/_5$-gekuppelten Schnellzugverbund-, Heißdampf- und Tenderlokomotiven aller Gattungen der in das Führerhaus hineinragende Teil des Kessels zur Verminderung der Wärmeausstrahlung mit einem Schutzmantel aus Blauasbest zu umhüllen. Nähere Festsetzungen über die Ausführung des Schutzmantels, insbesondere über seine Stärke und Befestigung, sind bei der Beratung der besonderen Bedingungen für die Ausführung und Lieferung der Lokomotiven zu treffen. Von der Ausrüstung der übrigen Lokomotivgattungen mit Wärmeschutzmänteln wird vorerst abgesehen; die Dampfzylinder und Schiebebühnen sind weiterhin in der bisher üblichen Weise zu verkleiden. Einem Bericht über die Bewährung der Wärmeschutzmäntel will der Minister nach zwei Jahren entgegensehen; gleichzeitig ist zu berichten, ob nach den gewonnenen Erfahrungen solche Mäntel für die Lokomotiven aller Gattungen vorzuschreiben sein möchten.

— **Fürsorge für die Eisenbahnbediensteten.** Der preussische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in dieser Angelegenheit unter dem 26. Januar einen ausführlichen Erlaß an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gerichtet, der namentlich den schwierigen Fragen der Verpflegung des unterwegs befindlichen Personals und der Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs gewidmet ist. Wir veröffentlichen den Erlaß in nächster Nummer als besonderen Aufsatz.

— **Weichenprüfungsbuch.** Die Eisenbahndirektion in Essen ist mit der Aufstellung und Drucklegung eines einheitlichen, vom 1. April d. J. von den Bahnmeistern der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen in Gebrauch zu nehmenden Weichenprüfungsbuches betraut, das in Zukunft auf jedem Stellwerk- oder Weichenstellerbezirk größerer Bahnhöfe und auf jedem kleineren Bahnhof gehalten werden soll.

— **Die Eröffnung der Neubaustrecke Osterfeld Süd-Hamm** (76,5 km) nebst ihren Abzweigungen von Gladbeck West nach Feldhausen (4,6 km) und von Herten und Recklinghausen Ost nach Recklinghausen Hauptbahnhof (7,9 bezw. 2,5 km) steht zum 1. April d. J. bevor. Es ist dies ein Ereignis, auf dessen verkehrspolitische Bedeutung bereits wiederholt und zuletzt in Nr. 27 S. 423 Jahrg. 1904 d. Ztg. hingewiesen wurde. Durch die Fertigstellung dieser Strecken ergeben sich zunächst Abkürzungen für den Verkehr von Recklinghausen, Sinsen, Haltern und Lippramsdorf nach Hamm und darüber hinaus sowie von Osterfeld Süd, Sterkrade, Dinslaken und Neumühl nach Dorsten und darüber hinaus. Es sind aber weniger diese mehr örtlichen Beziehungen, welche den neuen Strecken ihren Wert verleihen, als vielmehr die durch sie gebotene Möglichkeit, einen großen Teil des Durchgangsverkehrs, welcher bislang durch die Bahnhöfe des Ruhrreviers hindurchführte, um dieses herumzuführen. Da manche Bahnhöfe des rheinisch-westfälischen Industriebezirks bis nahe an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit belastet waren, so wird sich die Rückwirkung der neuen Verkehrsleitungen voraussichtlich schon in nächster Zeit in segensreicher Weise bemerklich machen. Die zweigleisige Linie Osterfeld-Hamm, für welche das Gesetz vom 25. Mai 1900 einen Betrag von 18 200 000 ℳ und das Gesetz vom 18. Mai 1903 fernere 4 300 000 ℳ zur Verfügung stellte, wird ihrer wichtigen Aufgabe umsomehr gerecht werden können, da auch ihre Bahnhöfe von Anfang an für die Aufnahme und Durchführung eines starken Verkehrs eingerichtet worden sind.

— **Elektrischer Betrieb auf der Hamburger Verbindungsbahn.** Die Bürgerschaft hat in ihrer Sitzung vom 1. d. M. den Vertrag zwischen der preußischen Staatsbahnverwaltung und dem Hamburgischen Staate über die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Hamburger Verbindungsbahn, der Strecke Altona-Blankenese und der Strecke Hamburg-Ohlsdorf, insgesamt etwa 26 km lang, ohne Kommissionsberatung angenommen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. bei Fortdauer des allgemeinen Bergarbeiterausstandes in 5½ Arbeitstagen 23 703 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4310 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 103 355 und auf den Arbeitstag 18 792 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichfalls 5½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 14 482 und im ganzen 79 652 Doppelwagen oder 77,1 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 169 Doppelwagen zu 10 t gegen 18 753 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 24 039 offene Wagen gegen 19 133 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 4906 oder 25,6 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Der Streik im Ruhrkohlenrevier** kann wohl als in der Hauptsache beendet angesehen werden. Die oben mitgeteilte amtliche Übersicht über die Zahl der gestellten Kohlenwagen in der Zeit vom 1. bis 7. Februar zeigt gegen die Übersicht der Vorwoche ein weiteres Zurückgehen der Durchschnittsziffer der gestellten Wagen. Seit dem 10. d. M. ist aber ein Steigen der Gestellungsziffer wahrzunehmen. Sie betrug an diesem Tage 4279 gegen 3806 am 9. d. M.; am 11. d. M. sind schon gestellt 7397, am 13. d. M. 9865 Wagen. Bis die regelmäßige Höhe ruhiger Zeiten erreicht wird, werden wohl noch Wochen vergehen, da bekanntlich nicht sogleich wieder mit voller Kraft auf den Zechen gefördert werden kann, sondern erst langwierige Aufräumungsarbeiten vorgenommen werden müssen.

Die Wagengestellung im mitteldeutschen Braunkohlengebiet hat durch den Streik eine namhafte Steigerung erfahren; es sind nach der Nachweisung in Nr. 12 S. 179 d. Ztg. dort in der Zeit vom 16. bis 31. Januar arbeitstäglich 800 Wagen oder 29 % mehr versendet, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergebnisse des Vorortverkehrs der bayerischen Staatsbahnen.** Die Ergebnisse des Vorortverkehrs in München hat die Generaldirektion, wie die Münch. Allgem. Ztg. mitteilt, übersichtlich zusammengestellt; das Ergebnis ist, daß im Jahre 1903 auf der Strecke München-Schleißheim 81 820, auf der Strecke München-Bruck 489 103, Dachau 295 451, Großbesselohe 766 886, Maisach 267 183, Gauting 2 016 768, München-Ostbahnhof-Kirchseeon 431 989 und auf der Strecke München-Ostbahnhof-Schwaben 403 916 Personen befördert wurden. Die Gesamtzahl der im Münchener Vorortverkehr beförderten Personen belief sich ohne Einrechnung der auf der Vorortlinie München-Pasing beförderten Bahnbediensteten und Bahnarbeiter, die nebst Familien freie Fahrt haben, und der vielen Tausende von Badefreikarten, die im Sommer an das Bahn- und Postpersonal abgegeben werden, auf 5 154 516; die Einnahmen im Münchener Vorortverkehr betrugen 1 622 682 ℳ; im Jahre 1902 waren 4 197 428 Personen befördert und hieraus 869 125 ℳ erlöst worden. Die Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen ist also wieder sehr beträchtlich gewesen (mehr als 900 000 Personen und 153 000 ℳ).

Die übrigen Vorortverkehre in Bayern weisen ebenfalls eine Steigerung des Verkehrs und der Einnahmen auf. Im Nürnberger Vorortverkehr wurden im Jahre 1903: 2 516 059 Personen befördert und 477 544 ℳ eingenommen, gegen 1 848 170 Personen und 384 121 ℳ; im Augsburger Vorortverkehr wurden 762 942 Personen befördert und 118 809 ℳ erlöst (gegen 508 062 Personen und 85 160 ℳ) und im Würzburger Vorortverkehr

577 761 Personen befördert mit einer Einnahme von 134 062 ℳ (gegen 277 898 Personen und 76 969 ℳ). Die Steigerungen sind somit ungemein hoch und erfreulich. Die Gesamtzahl der in den vier Vorortverkehren beförderten Personen betrug 9 010 878 (6 831 954) und die Gesamtsumme der Einnahmen 1 753 097 (1 415 435) ℳ.

— **Bahnhofbuchhandlungen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen nimmt Veranlassung, unter Hinweis auf bereits früher ergangene Verfügungen wiederholt daran zu erinnern, daß außer den Eisenbahnbetriebsdirektionen auch die Vorstände der Bahnstationen sowie deren Stellvertreter die Verpflichtung haben, von Zeit zu Zeit und zwar in nicht zu großen Zwischenräumen bei den Bahnhofbuch- und -zeitungshandlungen Kontrolle darüber zu üben, ob diese Geschäfte keine Preßerzeugnisse führen, die in den polizeilich genehmigten Druckschriftenverzeichnissen nicht vorgetragen sind.

— **Wirtschaftsbetrieb in den Speisewagen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gibt ihren äußeren Dienststellen sowie dem Zugführer- und Schaffnerpersonal bekannt, daß vom 15. d. M. ab die Plombierung der Beschwerdekästchen in den Speisewagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft auf der Kursausgangsstation sowie die Abnahme des Plombenverschlusses und das Öffnen der Kästchen auf der Kursendstation nicht mehr durch das Eisenbahnpersonal, sondern versuchsweise durch die Kontrolleure der Schlafwagengesellschaft in Gegenwart des Stationsvorstandes oder eines von diesem zu bestimmenden Stationsbeamten zu geschehen habe. Von den etwa vorgefundenen Beschwerden ist Abschrift an die vorgesetzte Eisenbahnbetriebsdirektion und von dieser an die Generaldirektion einzusenden, während die Originalbeschwerden selbst dem Kontrolleur zur weiteren Behandlung durch die Schlafwagengesellschaft zu überlassen sind.

— **Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs in Oldenburg.** Die Verwaltung der oldenburgischen Staatsbahnen scheint entschlossen, dem Alkoholmißbrauch bei ihrem Personal nachdrücklich zu steuern. Nachdem sie, wie schon früher hier mitgeteilt, kürzlich die Mitwirkung des oldenburgischen Eisenbahnervereins dazu angerufen, hatte dieser den Eisenbahndirektor a. D. de Terra um einen Vortrag über seine auf Verbreitung völliger Alkoholenthaltung unter dem Eisenbahnpersonal gerichteten Bestrebungen ersucht. Dieser Vortrag hatte kürzlich in Oldenburg eine zahlreiche Zuhörerschaft, auch von den umliegenden Stationen, zusammengeführt, vor der Herr de Terra nach Darlegung der schweren Schäden, die der in allen Berufskreisen übliche gewohnheitsmäßige und reichliche Alkoholgenuß zur Folge hat, auf die besonderen Gefahren hinwies, die der Sicherheit des Betriebes daraus erwachsen. Wenngleich anzuerkennen ist, daß das Eisenbahnpersonal den herrschenden Trinksitten keineswegs in höherem Grade unterworfen sei, als andere Berufsstände, so sei der Anreiz und die Verlockung zu reichlichem Alkoholgenuß gerade in dem anstrengenden und verantwortlichen Eisenbahndienst außerordentlich groß. Das wirksamste Mittel, sich dem für die eigene Person zu entziehen und zugleich weitere Kreise zu gunsten strenger Mäßigkeit zu beeinflussen, sei die völlige Alkoholenthaltung, die in Amerika schon fast durchweg von dem Eisenbahnpersonal, auch den höheren Beamten, verlangt, in England aber von einem großen Teil des Personals aus eigenem Antriebe geübt wird. Mit der eindringlichen Aufforderung zu ernster Mitarbeit an dem Kampfe gegen den im Eisenbahndienst geradezu gefahrvollen Alkoholmißbrauch schloß der Vortragende seine beifällig aufgenommenen Ausführungen.

Da das Vorgehen der oldenburgischen Eisenbahndirektion in der Öffentlichkeit hier und da zu der Annahme geführt hat, als ob das oldenburgische Eisenbahnpersonal dem Alkoholmißbrauch ganz besonders ergeben sei, nahm der Vorsitzende der Direktion, Oberregierungsrat Graepel, Veranlassung, diese Annahme ausdrücklich als unberechtigt zurückzuweisen. Zugleich gab er erneut dem Wunsche Ausdruck, daß das Personal selbst sich entschließen möge, an der Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs in seinen Reihen tatkräftigen Anteil zu nehmen. Auf Grund der weiteren Ansprache konnte die Bildung einer Ortsgruppe des Deutschen Vereins enthaltsamer Eisenbahner in Aussicht genommen werden. Als besonders wünschenswert wurde es bezeichnet, daß der Verein auch denen die Teilnahme an seinen Bestrebungen ermögliche, die sich noch nicht zu völliger Alkoholenthaltung zu entschließen vermögen, aber gewillt sind, dem gewohnheitsmäßigen Genuß alkoholischer Getränke und namentlich dem Branntweingenuß zu entsagen. Auch die schon vor einiger Zeit von der oldenburgischen Eisenbahndirektion angeordnete Beschränkung des Besuchs der Bahnhofswirtschaften durch das Personal wird zweifellos gute Früchte tragen.

Außerdem hat die oldenburgische Eisenbahnverwaltung eine Einrichtung getroffen, die gleich ihren eben erwähnten Maßnahmen Nachahmung verdient. In allen ihren Wartesälen sind seit Jahr und Tag in die Augen fallende Aushänge: „Kein Trinkzwang" angebracht, die das Publikum ausdrücklich darauf hinweisen, daß eine Verpflichtung zur Entnahme von Bier oder anderen alkoholischen Getränken nicht besteht. Ein solcher Hinweis erscheint um so nützlicher, als die Reisenden vielfach noch der irrigen Meinung sind, daß der Aufenthalt in den Warteräumen, die in Nord- und Mitteldeutschland bekanntlich durchweg mit Wirtschaftsbetrieben verbunden sind, durch Entnahme irgend einer Erfrischung erkauft werden müsse.

— **Fertigstellung der 7000. Lokomotive in der Lokomotivfabrik von Henschel & Sohn in Cassel.** In der vorgenannten Lokomotivfabrik ist am 9. d. M. die 7000 Lokomotive fertiggestellt worden. Es ist eine für die Madrid-Saragossa-Alicante-Eisenbahn bestimmte $^3/_5$-gekuppelte vierzylindrige Verbund-Schnellzuglokomotive, von welcher Bauart zur Zeit 25 Stück für diese Eisenbahn in genannter Fabrik gebaut werden. Die 6000. Lokomotive wurde bekanntlich am 15. September 1902 abgeliefert (vergl. S. 1113 Jahrg. 1902 d. Ztg.), das siebente Tausend ist also in der kurzen Zeit von noch nicht $2\frac{1}{2}$ Jahren fertiggestellt worden. Die Lokomotive stand am 9. d. M., von den Arbeitern mit Blumen und Girlanden geschmückt, auf dem Fabrikhofe, um dann nach ihrem Bestimmungsorte abzugehen.

Die Firma Henschel & Sohn hat aus Anlaß der Fertigstellung dieser Lokomotive wiederum erhebliche Zuwendungen für ihre Angestellten und Arbeiter beschlossen, und zwar werden der Beamtenpensions-, Witwen- und Waisenkasse 100 000 ℳ überwiesen, während die Arbeiter Zuwendungen im Gesamtbetrage von rund 50 000 ℳ erhalten, deren Höhe sich nach der Zahl der Jahre richtet, welche sie bei der Firma beschäftigt sind.

Aus Anlaß der Fertigstellung der 6000. Lokomotive hatte die Firma hochherzigerweise neben Schaffung verschiedener Wohlfahrtseinrichtungen für ihre Arbeiter und deren Angehörige gleichfalls einen hohen Geldbetrag (200 000 ℳ) zu gleichen Teilen der Beamtenpensions-, Witwen- und Waisenkasse und der Invaliden- und Witwenkasse ihrer Arbeiterschaft überwiesen.

— **Personalnachrichten.** Bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung wurden befördert: auf die Stelle eines Baurats bei der Generaldirektion der Kollegialhilfsarbeiter Bauinspektor Vischer bei dieser Behörde, der Vorstand der Maschineninspektion Ulm, Maschineningenieur Kähner, und der Vorstand der Maschineninspektion Tübingen, Maschineningenieur Schober, zu Maschineninspektoren auf ihren dermaligen Stellen.

Österreich.

— **Das Mehrerfordernis für die neuen Alpenbahnen.** Wie bereits mitgeteilt wurde, hat der Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses kürzlich einen engeren Ausschuß mit der Aufgabe betraut, die Gesetzvorlage, womit ein namhaftes Mehrerfordernis für die Ausführung des mit Gesetz vom 6. Juni 1901 genehmigten Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung angesprochen wird, einer Vorberatung zu unterziehen. Ungeachtet, daß der engere Ausschuß eingehende Erhebungen über das in Anspruch genommene Mehrerfordernis eingeleitet hat und es sonach angemessen erscheint, den Abschluß dieser Erhebungen abzuwarten, ehe an dem Vorgehen des Eisenbahnministeriums in dieser Frage Kritik geübt wird, hat gleichwohl ein Abgeordneter bei einer der letzten Vollsitzungen des Abgeordnetenhauses die Angelegenheit einer abfälligen Besprechung unterzogen und anknüpfend hieran gegen den Eisenbahnminister scharfe Angriffe erhoben.

Der Minister berief sich mit Recht darauf, daß es verfrüht sei, über die Angelegenheit des Mehrerfordernisses für den Bau der im Gesetze vom 6. Juni 1901 aufgezählten Bahnen zu sprechen, da diese Angelegenheit dem Eisenbahnausschusse zur Vorberatung zugewiesen worden sei und dieser in dem Bestreben, den Sachverhalt gründlich und rückhaltlos klarzustellen, ein Subkomitee gewählt habe. Der Minister fügte bei, daß er es als seine selbstverständliche Pflicht betrachte, das Informationsmaterial, welches das Subkomitee und der Ausschuß verlangen werden, schleunigst und in größter Vollständigkeit zur Verfügung zu stellen. Denn es liege wohl niemand mehr als ihm daran, die zur Prüfung der Angelegenheit eingesetzten Organe des Abgeordnetenhauses davon zu überzeugen, daß in dieser Angelegenheit nicht nur pflichtgemäß, sondern auch im Interesse des Staates vorgegangen worden sei.

Der Minister besprach dann des näheren die in Rede stehenden Mehrerfordernisse. Durch das Gesetz vom 6. Juni 1901 sei der Staatseisenbahnverwaltung eine der großartigsten technischen Aufgaben gestellt worden. Die in diesem Gesetze angeordneten Bahnbauten hatten sich innerhalb einer Grenze zu vollziehen, welche nunmehr bei Beurteilung der Vorlage doch

etwas schärfer hingestellt wird, als sie im Gesetze selbst gegeben ist. Das Gesetz vom Jahre 1901 gebe Kredite für die Ausführung einer Reihe von Bahnbauten und von Betriebsinvestitionen bis zum Jahre 1905. Es fehle darin der Aufwand für Fahrbetriebsmittel für das Jahr 1905. Es fehle aber weiter in dem Gesetze auch die Bewilligung derjenigen Kredite, welche nach dem Jahre 1905 zur Ausführung der Bauten notwendig seien, und es fehle im Gesetze überdies die Festsetzung eines Höchstkredits, wie sie in anderen Fällen bei Staatseisenbahnbauten beliebt worden sei. Man spreche von Überschreitungen. Eine Höchstgrenze, ein Höchstkredit, welcher überschritten worden wäre, stehe aber im Gesetze nicht.

Die neuen Kredite, welche jetzt angesprochen werden, seien nicht auf Überschreitungen zurückzuführen. Es handle sich zum Teil um neue Kredite, zum Teil um Mehrerfordernisse über den Betrag jener Kredite hinaus, welche Jahr für Jahr in dem alten Gesetze von 1901 festgesetzt waren. Es sei noch in einer anderen Beziehung ein Mehrerfordernis, und zwar für Ansprüche, welche für die Zeit nach dem Jahre 1905 gestellt werden. Wenn man die früher erwähnte Fahrbetriebsmitteldotation von 11 800 000, rund 12 000 000 Kr., die einen dringenden Wunsch und ein dringendes Bedürfnis der bedrängten Lokomotiv- und Wagenbauindustrie darstelle, und ferner jene Ziffern in Abschlag bringe, welche durch die Gesetzvorlage der Neubewilligung zugeführt werden sollen, weil in dem bestehenden Gesetze irgend eine Kreditbewilligung dafür nicht vorhanden sei, dann gelange man allerdings zu ganz anderen Ziffern, als sie bisher dargestellt worden seien. Nach Abschlag der 11 800 000 Kr. und der für die Zeit nach dem Jahre 1905 beanspruchten Kredite im Betrage von 87 112 000 Kr., zusammen also von etwa 98 900 000 Kr., entfalle für die bereits im Zuge befindlichen Bauten bis Ende 1905 ein Mehrerfordernis von 60 662 000 Kr. Es sei dies eine sehr hohe Ziffer, welche gewiß die Verwaltung zur allerernstesten Vertretung und zu allen möglichen Vorsorgen gegen ihre Wiederholung nötige.

Der Minister hält es nicht an der Zeit, schon jetzt in die Erörterung der Einzelheiten einzutreten, und bittet das Haus, mit dem abschließenden Urteile zurückzuhalten, solange nicht von dem Ausschusse, welcher mit der Prüfung dieser Angelegenheit betraut sei, dem Hause Bericht und Rechenschaft erstattet sein werde.

Zum Schlusse verwies der Minister darauf, daß die Überschreitungen beim Privateisenbahnbau zum Teile auch außerordentlich erhebliche gewesen seien. So haben sich beispielsweise bei der Gotthardbahn, welche am besten zu dem Vergleiche mit den Alpenbahnen herangezogen werden könne, sehr namhafte Überschreitungen ergeben. Der erste Entwurf, welcher auf Grund eines Gutachtens von Fachmännern in den 60er Jahren aufgestellt worden ist, habe die Kosten mit 109 000 000 Fr. beziffert. Gerwig, der kürzlich verstorbene hervorragende Bautechniker, habe im Laufe des Baues den Kostenanschlag überprüft und die Kostenziffer mit 118 000 000 Fr. festgestellt. Hellwag, der ausgezeichnete Baudirektor, der dann den Bau bis nahe der Vollendung gebracht hat, habe im Jahre 1876 die Kostenziffer von 153 000 000 Fr. als die richtige ermittelt, und schließlich sei man bei der abschließenden Aufstellung im Jahre 1879 auf die Kostenziffer von 159 000 000 Fr. gekommen. Schon die Ziffer von 153 000 000 Fr. gebe eine 40 prozentige Erhöhung der Kosten des ursprünglichen Kostenvoranschlages.

Auch bei der Arlbergbahn haben die technischen Ermittlungen einen Schutz gegen Überschreitungen nicht geboten, denn auch für die Arlbergbahn mußten bedeutende Nachtragsforderungen gestellt werden. Das Baukapital der Arlbergbahn, wie es gesetzlich festgesetzt worden war, habe 35 600 000 fl. betragen (hiervon 28 000 000 fl. für die Strecke Bludenz-Landeck). Der Nachtragskredit im Jahre 1884 habe sich auf 5 700 000 fl. belaufen und rund 20 % betragen.

Der Minister entkräftete schließlich den Vorwurf, daß in dieser Angelegenheit irgendwie über die Grenzen der verfassungsmäßigen Befugnisse hinausgegangen worden sei. Es sei dies nicht der Fall. In dem Augenblicke, wo die Verwaltung wahrnahm, und zwar auf Grund der Bauvergebungen und der Einzelpläne, daß die Gefahr einer Überschreitung nahegerückt sei, habe sie sofort die geeigneten Maßregeln ergriffen, um den Betrag dieser Überschreitung festzustellen und die Erwirkung der verfassungsmäßigen Genehmigung einzuholen. Daß dies erst im Mai des vorigen Jahres möglich war, habe seinen Grund darin, daß das Eisenbahnministerium es für seine Pflicht gehalten habe, die ganze wahrscheinliche Höhe der Mehrkosten in eine Vorlage zusammenzufassen und diese dem Hause vorzulegen, ein Vorgehen, welches für die Verwaltung möglichst unangenehm, aber aufrichtig und rückhaltlos gewesen sei.

Der Minister bat zum Schlusse nochmals, die Ergebnisse der Ausschußverhandlungen abzuwarten, und sprach die Hoffnung aus, daß diese das Vorgehen des Eisenbahnministeriums rechtfertigen werden.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im Januar d. J. nach den vorläufigen Einnahmeausweisen im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	1905	gegen 1904
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 245 219 Kr.	— 122 609 Kr.
Südbahn	7 551 643 „	— 266 750 „
Staatseisenbahngesellschaft	4 052 830 „	— 211 086 „
Österreichische Nordwestbahn:		
garantierte Linie	1 634 283 „	— 77 256 „
Ergänzungsnetz	1 055 704 „	— 36 641 „
Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn	689 813 „	— 17 481 „
Aussig-Teplitzer E. altes Netz	942 457 „	+ 112 024 „
Buschtêhrader Bahn Lit. A.	691 007 „	+ 47 000 „
„ „ Lit. B.	1 300 305 „	+ 124 700 „
Böhmische Nordbahn	764 029 „	+ 2 236 „

— **Stand der Eisenbahnbauten.** Mit Schluß des Jahres 1904 standen 470,7 km Hauptbahnen und 379,9 km Lokal- und Kleinbahnen im Bau. Von der Länge der im Bau befindlichen Hauptbahnen entfallen 261,8 km auf die neuen Alpenbahnen, 56,9 km auf die Linie Lemberg - Sambor - galizisch-ungarische Grenze, 3,3 km auf die Umlegung einer Strecke der Kremstalbahn, 148,7 km auf Erweiterungsbauten bei im Betriebe befindlichen Staats- und Privatbahnen (meist Legung zweiter Gleise). Unter den im Bau befindlichen Lokal- und Kleinbahnen befinden sich u. a. die Linie Meran-Mals (Vintschgaubahn) mit 59,6 km, die Linie Hartberg-Friedberg mit 27,8 km, eine Teilstrecke der Linie von Kirchberg a. d. Pielach nach Mariazell mit 36 km usw.

— **Südbahn.** Auch im Jahre 1904 haben sich die Einnahmen der Südbahn sehr günstig entwickelt. Die Betriebsrechnung verzeichnet unter Berücksichtigung der buchhalterischen Richtigstellung bis einschließlich Oktober gegenüber dem Jahre 1903 eine Mehreinnahme von rund 3 700 000 Kr. Man kann annehmen, daß sich die Gesamtmehreinnahme des Jahres 1904 auf etwas mehr als 4 000 000 Kr. belaufen werde. Dieser Einnahmensteigerung steht naturgemäß auch eine entsprechende Ausgabenerhöhung gegenüber. Wie verlautet, war es jedoch möglich, die Ausgaben trotz der neuerlich beträchtlich angewachsenen Zuwendungen für die Wohlfahrtseinrichtungen und der etwas erhöhten Steuerleistung derart zu beschränken, daß die Steigerung der Betriebsausgaben einschließlich der Lasten für Wohlfahrtseinrichtungen und Steuern höchstens 60 % der Mehreinnahmen betragen dürfte. Sonach würde die Betriebsrechnung gegenüber dem Vorjahre eine neuerliche erhebliche Besserung aufweisen. Bei den Berechnungen, welche den Abmachungen mit den Prioritätenbesitzern zugrunde lagen, wurde die jährliche Steigerung der Einnahmen mit 2 % in Anschlag gebracht, während sie bisher ausnahmslos weit höher war und beispielsweise für das abgelaufene Jahr etwa 3¾ % betragen dürfte; anderseits ist die Steigerung der Betriebsausgaben und der besonderen Auslagen bei jenen Berechnungen mit rund 65 % veranschlagt, während sie auch heuer höchstens 60 % erreichen dürfte. Trotz dieser günstigen Ergebnisse ist für absehbare Zeit an die Verteilung einer Aktiendividende nicht zu denken, da vorerst 7 000 000 Kr. in die neugeschaffene Prioritätenreserve hinterlegt werden müssen und der restliche Kaufschilling von etwa 40 000 000 Kr. an den Staat abzuzahlen ist.

— **Fortsetzung der Vintschgaubahn.** Dem Abgeordnetenhause ist, wie schon gemeldet, bei seinem Wiederzusammentritt im abgelaufenen Monat unter anderem auch ein Gesetzentwurf vorgelegt worden, durch welchen die Deckung des Aufwandes der Aufstellung der Einzelpläne für die Eisenbahnlinie Mals-Nauders - Reichsgrenze sichergestellt werden soll. Die Fortsetzung der Vintschgaubahn bis zur Reichsgrenze behufs Ermöglichung des Anschlusses an die auf schweizerischem Gebiete durch das Unter-Engadin herzustellende Bahnlinie bildet den Gegenstand vielfacher Wünsche und Bestrebungen. Die Verwaltung der Vintschgaubahn hat dem Vernehmen nach sich bereit erklärt, bei der Beschaffung der Mittel für die Kosten der Verfassung der Pläne in der in dem Gesetzentwurfe vorgesehenen Weise mitzuwirken.

— **Laibach-Divacca.** Der zwischen den Staatsbahnen und der Südbahngesellschaft in Ansehung der Südbahnstrecke Laibach-Divacca in Geltung stehende Mitbenutzungsvertrag ist von der Staatseisenbahnverwaltung zum 1. Januar 1906 gekündigt worden, nachdem durch die gegen Jahresschluß bevorstehende Eröffnung der Linie Aßling - Triest die Staatsbahnen in den Besitz einer unmittelbaren kürzeren Verbindung mit Triest gelangen, so daß alsdann das Mitbenutzungsrecht bezüglich der Südbahnstrecke Laibach - Divacca für die Staatsbahnen überflüssig wird. Die durch die neue Bahnlinie eintretende Verschiebung der Wettbewerbsverhältnisse bedingt auch eine ein-

schneidende Änderung der Vereinbarungen zwischen den Staatsbahnen und der Südbahn in bezug auf die Verkehrsbedienung und die Frachtenverteilung in verschiedenen Verkehren.

— Die Lage der Wagen- und Lokomotivfabriken. Die Staatsverwaltung entschloß sich infolge des Ersuchens der Wagen- und Lokomotivfabriken, ihnen eine Lieferung von Fahrbetriebsmitteln zur Ausführung zu übertragen. Da jedoch bisher die Mittel zur Deckung der staatlichen Bedürfnisse vom Parlament noch nicht bewilligt sind, so machte die Regierung die Fabriken darauf aufmerksam, daß sie auf die Bezahlung der gelieferten Wagen und Lokomotiven erst nach der parlamentarischen Genehmigung des staatlichen Finanzbedarfes rechnen können. Die Wagen- und Lokomotivfabriken haben daher, um doch Beschäftigung zu erlangen, das Risiko für den Fall übernommen, daß die Staatsverwaltung die notwendigen Summen nicht auf Grund der parlamentarischen Ermächtigung aufbringen könne. Unter dieser Voraussetzung wurden den Wagenfabriken 1060 Wagen, den Lokomotivfabriken 52 Lokomotiven und 48 Tender in Auftrag gegeben. Die Bestellung für Lokomotiven und Tender ist unter sämtliche Fabriken aufgeteilt worden; die Ablieferung soll im Juni d. J. beginnen und erstreckt sich bis zum Februar 1906. Von den Lokomotiven sind 30 Stück für die Alpenbahnen und 22 für die Vermehrung des Fahrparks der im Betriebe stehenden Staatsbahnen bestimmt.

— Elektrische Straßenbahnen in Meran und Umgebung. Die Stadtgemeinde Meran ist beim Eisenbahnministerium um die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten betreffend die Herstellung von elektrischen Straßenbahnlinien in Meran und Umgebung eingeschritten. Die Verwirklichung dieses Planes wäre für die Entwicklung des Kurortes zweifellos von größter Bedeutung. Die Betriebskraft dürfte dem städtischen Elektrizitätswerk an der Töll entnommen werden.

Übrige europäische Länder.

— Die belgischen Eisenbahnen und der deutsche Bergarbeiterstreik. In der belgischen Abgeordnetenkammer kam am 8. Februar die wegen Krankheit des Eisenbahnministers Liebaert aufgeschobene Interpellation des liberalen Abgeordneten Trasenster über die „Desorganisation“ der Kohlentransporte nach Deutschland usw. zur Verhandlung. Solche naturgemäß nur vom rein wirtschaftlich-sachlichen Standpunkt zu behandelnden Angelegenheiten werden in Belgien wohl mehr noch als anderwärts unter dem Gesichtspunkt und Ziel des politischen Parteistreits zwischen Liberalen und Klerikalen behandelt. So versäumte der Minister Liebaert seinerseits nicht, darauf hinzuweisen, daß vor 25 Jahren unter liberalem Regiment eine noch viel schlimmere und länger dauernde Kohlenverkehrskrise bestanden habe. Der gegnerische Fragesteller hob an, das Versagen im Kohlenverkehr sei jetzt ebenso schlimm wie das Versagen im Personenverkehr. Wenn die Regierung angebe, sie habe 10% über dem Durchschnitt geleistet, so sei das noch nicht genug. Einzelne Linien seien überlastet, andere dagegen nicht ordentlich ausgenutzt worden; auch sonst habe grobe Willkür und „Anarchie“ geherrscht. Die Ohnmacht der belgischen Staatsbahnen sei vor der ganzen Welt bewiesen. Die Regierung habe nichts vorausgesehen usw. Minister Liebaert antwortete, der Interpellation sei schon von der liberalen Presse mit Artikeln über den „Eisenbahnskandal“ vorgearbeitet worden; man habe einen Konflikt zwischen der belgischen und der preußischen Eisenbahnverwaltung erfunden. Das sei von zweifelhaftem Patriotismus, aber politisch bezeichnend. Der Minister schilderte dann die Eisenbahnkrise 1879/80 unter liberalem Regiment. Als er auf die jetzige Stellungnahme der Königlichen Eisenbahndirektion Cöln zu sprechen kam, rief Abgeordneter Trasenster: Sie ist Ihnen nicht feindlich gewesen; sie hat sich verteidigt. Minister Liebaert erklärte darauf, die deutsche Eisenbahnverwaltung finde alle von ihm ergriffenen Maßregeln sehr gerechtfertigt. Wer aber habe im Parlament die Herstellung einer neuen Eisenbahnlinie nach Deutschland gepredigt? Die Regierung! Und wer habe den Plan bekämpft? Herr Trasenster und seine Freunde! Und wer habe die Verdoppelung der Linie nach Welkenraedt gefordert? Wieder die Regierung. Den Streik im Ruhrgebiet habe er, der Minister, ebenso wenig voraussehen können, wie die Streikenden selbst. Nur Voreingenommenheit könne behaupten, daß Wagen gefehlt hätten. Vom 1. Januar bis 1. Februar seien 523 368 Wagen geliefert, vom 15. Januar bis 5. Februar 24 070 Wagen Koks und Kohle nach Deutschland geschafft. Um aber den allgemeinen Verkehr nicht zu beeinträchtigen, seien die Kohlenbeförderungen vorübergehend eingestellt worden. Betreffs der neuen Linie nach Deutschland werde in nächster Zeit eine Vorlage gemacht werden. Der Minister habe sich immer die Verwirklichung der großen Arbeiten und die Entwicklung des nationalen Werkzeugs angelegen sein lassen. Alle Jahre habe er zu diesem Zweck 60 Millionen Kredit gefordert. Der liberalen Voraussicht stelle er also mit Vertrauen die Voraussicht seines Departements gegenüber. Natürlich erklärten sich die Liberalen und Sozialisten von der Antwort des Ministers nicht befriedigt.

— Bei der Beratung des Budgets der öffentlichen Arbeiten in der französischen Abgeordnetenkammer verlangte der Sozialist Vaillant die Aufstellung eines Gesamtplans für die öffentlichen Arbeiten, der die Arbeiten des Staats, der Departements und der Gemeinden umfassen und nach den wirtschaftlichen Bedürfnissen der verschiedenen Gebiete ausgeführt werden sollte. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Gauthier, versprach allgemein, den Plan zu prüfen. Auch sonst wurden weitausgreifende Vorschläge gemacht betreffs Ausbau von Wasserstraßen (Zwei Meere-Kanal, Kanal Paris-Lyon) mit einem Ergänzungsnetz von Eisenbahnen, ohne daß man ernstlicher darauf eingegangen wäre. Anderseits beschwerte sich der Abg. Plichon darüber, daß zu wenig für den Ausbau der Verkehrswege in Frankreich getan werde. Seit vier Jahren seien die für die öffentlichen Arbeiten verwendeten Kredite um mehr als fünf Millionen vermindert worden. Das seien durchaus bedauerliche Ersparnisse, denn sie seien darauf eingerichtet, die Vollendung der in Gang befindlichen Arbeiten zu verzögern. So sei der Kanal von der Marne zur Saône noch nicht beendigt, obwohl er schon seit 26 Jahren begonnen sei. Man müsse von dem Grundsatz ausgehen, daß Ersparungen an den öffentlichen Arbeiten nur ein ungünstiges Ergebnis haben könnten, nämlich die Entwicklung des nationalen Wohlstandes zu verzögern. Deutschland habe sein Eisenbahnnetz derart entwickelt, daß es heutzutage als vollendet angesehen werden könne. Deutschland bestrebe sich, Herr der Märkte Mitteleuropas zu werden, dank einem glücklich verbundenen System von Kanälen und Eisenbahnen; es schicke seine Erzeugnisse auf der Donau nach dem Orient und werde sie mit der Bagdadbahn nach Mesopotamien und Asien senden. Den Eroberungen, die Deutschland einst durch das Los der Waffen erhalten, seien die wirtschaftlichen Eroberungen gefolgt. Organisieren wir uns, um mit Vorteil ringen zu können, rief Abg. Plichon, vervollkommnen wir unser nationales Werkzeug, das ist die einzige Art, den industriellen und kommerziellen Reichtum unseres Landes zu entwickeln und unsere Lage zu wahren. Was Einzelheiten anlangt, so fragte unter anderem ein Abgeordneter, warum die Staatsbahnen noch nicht das neue System der selbsttätigen Kupplung der Wagen in Anwendung gebracht haben, da doch der technische Ausschuß dem neuen Werkzeug seine Billigung erteilt habe. Minister Gauthier erwiderte, er werde die Eisenbahngesellschaften auffordern, diesen Apparat bei der größtmöglichen Zahl von Wagen in Gebrauch zu setzen, um gemäß dem Wunsch des technischen Ausschusses einen Versuch im Großen zu machen. Der Minister fügte hinzu, es sei das um so dringender, als jedes Jahr 300 Eisenbahnbedienstete bei Kupplungsarbeiten getötet würden.

Kritisiert wurden weiter unter anderem die Tarife für Gepäck ohne Begleitung, die so willkürlich seien, daß die Handelsreisenden, zu deren Gunsten vornehmlich sie geschaffen, wieder ihre Abschaffung verlangten. Auf eine Reihe von Anregungen und Fragen konnte Minister Gauthier um so eher ausweichend antworten und nur die betreffende Prüfung zusagen, als er ja erst wenige Wochen im Amte ist. — Die jetzt so kritische Kohlenfrage kam auch vor. Man verlangte vom Minister besonders, er solle bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft eine Ermäßigung der Kohlentarife nach Marseille aus dem reichen Kohlenrevier von Gard durchsetzen. Das sei der einzige Weg, um der französischen Kohlenindustrie den Wettbewerb mit der englischen und deutschen Kohle zu ermöglichen. Dann erfolgte ein kleiner Ansturm wegen der sogenannten loi Berteaux, welcher Gesetzentwurf den Namen des jetzigen Kriegsministers trägt und wie ein Wurm, der nicht leben und nicht sterben kann, schon lange Jahre durch Parlament, Kammer und Senat sich windet. Er enthält den aus der Initiative der Kammer hervorgegangenen, verschiedentlich stark abgeänderten Plan weitgehender Besserstellung der Eisenbahnbediensteten in betreff der Besoldungen, Löhne und Pensionen. Eine Reihe von Untersuchungen sind bereits wegen seiner Kosten angestellt, welche die Eisenbahngesellschaften früher bis zu 150 Millionen jährlich schätzten. Jedenfalls scheiterte an den großen Kosten bisher die Vorlage, die als Köder für die Wähler und Mittel zur Popularitätssuche immer wieder hervorgeholt und dann im Wetteifer akademisch betrieben wird. Der Sozialist Coutant erinnerte daran, daß das Gesetz Berteaux-Rabier zum erstenmal im Jahre 1897 von der Kammer angenommen worden sei; später sei es von der Kammer nochmals fast einstimmig angenommen. Nun untersuche wieder eine Finanzkommission daran herum. „Ich bestehe im Namen der Eisenbahnangestellten darauf“, so rief der Volkstribun, „daß man dieser Täuschung (duperie), deren Opfer sie sind, ein Ende mache. Die Kammer muß ihre Versprechungen halten.“ Auch der frühere Berichterstatter über

das Eisenbahnbudget, Abg. Bourrat, drängte den Minister, daß er endlich von den Eisenbahngesellschaften die verlangten Auskünfte beschaffen solle. Dieser erklärte ungeduldig, er habe schon gesagt, daß der Bericht über die Ergebnisse der Prüfungen der von Herrn Guieysse geleiteten Kommission demnächst dem Senate zugehen solle. Er werde alle Anstrengungen machen, damit die Erörterung sobald als möglich stattfinden könne.

— **Die Güterbewegung des Hafens von Genua im Jahre 1903.** Aus dem von der Genueser Handelskammer kürzlich herausgegebenen statistischen Bericht über die Einfuhr und Ausfuhr des Hafens von Genua im Jahre 1903 geht neuerdings ein erfreulicher Aufschwung dieses größten italienischen Seehandelsplatzes hervor. Die gesamte Aus- und Einfuhr des Hafens betrug im Jahre 1903 beinahe 5 700 000 t, wovon auf die Einfuhr 4 800 000 und 860 000 t auf die Ausfuhr kommen; die Dampfschiffe beförderten 5 200 000 t, die übrigen 500 000 t fallen auf die Segelschiffe. Die internationale Güterbewegung betrug 5 100 000 t; 500 000 entfallen auf die Ankünfte und Verladungen nach dem Inlande. Im Vergleich zum Jahre 1902 ist die Güterbewegung um 90 000 t gestiegen und ausschließlich vom Auslandsverkehr aufgebracht. Der Eisenbahnverkehr der Hafenplätze von Genua und Sampierdarena betrug 5 000 000 t (4 000 000 im Versand und 1 000 000 im Empfang), d. s. 150 000 t mehr als im Vorjahre ausschließlich auf der Eisenbahn angekommene Güter. Zur Bewältigung dieses Verkehrs sind 320 000 (+ 11 000) Güterwagen verwendet worden. Die Vermehrung ist zuzuschreiben den Gütern aller Art, den Getreide- und Salztransporten, während Baumwolle, Petroleum und Steinkohlen, welche beinahe die Hälfte der gesamten Ausfuhr vom Hafen ausmachen, etwas hinter dem Jahre 1902 zurückgeblieben sind.

Es sind 12 494 Schiffe (— 287) mit 11 500 000 t Inhalt (+ 570 000 t) ein- und ausgelaufen, wovon der Zahl nach 64 % und dem Tonneninhalt nach 95 % auf die Dampfschiffe entfallen. Unter den Schiffen war am meisten die italienische Flagge vertreten; dann kommen England, Deutschland, Österreich, Spanien, Griechenland, Frankreich, Holland, Norwegen und die übrigen Staaten.

— **Neuartiges Gefahrsignal auf einer englischen Bahn.** Auf dem von Stürmen oft heimgesuchten Levensviadukt (Westmorland), berüchtigt durch den Unfall vom 3. Januar 1903, als ein Postzug vom Sturm hinabgeschleudert wurde, hat, wie die „Yorkshire Post" berichtet, die Furness-Bahngesellschaft einen interessanten, selbsttätigen Winddruckmesser aufgestellt. Er besteht aus einem Meß- und Zeigerapparat, der wieder mit einem Netz elektrischer Glocken in den entfernten Wärterhäuschen in Verbindung gebracht ist. So lange die Geschwindigkeit des Windes auf dem Viadukt eine Gefahr für die Züge birgt, läuten die Glocken, und ebensolange bleibt der Zugverkehr eingestellt.

— **Die Erneuerung aller Lokomotiven auf den russischen Eisenbahnen** ist vom Ministerium der Verkehrsanstalten für notwendig befunden worden. Auf dem ganzen Eisenbahnnetz, mit Ausnahme des Transbaikalgebiets und Finnlands, sind gegenwärtig 3730 sechsrädrige Güterzuglokomotiven im Betriebe. Der größte Teil dieser Lokomotiven ist von alter Bauart und hat nur geringe Leistungsfähigkeit, so daß die Verwendung dieser Lokomotiven unnötig große Betriebskosten verursacht und den Verkehr verlangsamt.

Vorstehende Nachricht bringt die deutsche St. Petersburger Zeitung. Ob hier nicht ein Druckfehler sein Spiel getrieben hat? Wenn man nämlich an Stelle „aller" Lokomotiven „alter" setzt, so fällt das Sensationelle weg und es tritt an dessen Stelle etwas Selbstverständliches. Denn alte und untaugliche Lokomotiven müssen natürlich durch neue, leistungsfähige ersetzt werden. „Alle" hat außerdem auch schon deswegen keinen rechten Sinn, weil es sich anscheinend nur um die dreiachsigen Lokomotiven handelt, während Rußland für den Güterzugdienst vorherrschend größere Maschinen verwendet.

Fremde Weltteile.

— **Der Verkehrsminister Fürst Chilkow über das zweite Gleis der Sibirischen Bahn.** Die Frage einer baldmöglichen Anlage des zweiten Gleises der Sibirischen Bahn, schreibt die „Now. Wr.", ist bekanntlich endgültig beschlossen, doch ist bis jetzt noch nicht bestimmt worden, ob das zweite Gleis noch während der Dauer des Krieges mit Japan gelegt werden soll. Ebenso war man sich darüber noch nicht klar geworden, ob das zweite Gleis wirklich die Möglichkeit bieten würde, in kürzester Frist Truppen über 10 000 Werst zu befördern und gleichzeitig auch den regelmäßigen Verkehr aus und nach Sibirien zu unterhalten. Über diese zur Zeit brennende Frage äußerte sich der Minister der Verkehrsanstalten Fürst Chilkow in einer Unterredung mit einem Mitarbeiter der „Now. Wr." wie folgt: Behufs Entscheidung dieser Frage war auf Befehl des Kaisers eine besondere Konferenz unter Vorsitz des Grafen D. M. Ssolski niedergesetzt worden. Diese hat sich dahin ausgesprochen, daß das zweite Gleis, dessen Anlage 2 bis 3 Jahre dauern würde, für den Krieg mit Japan nicht mehr in Frage kommen könne. Die Anlage des zweiten Gleises wird unabhängig vom Kriege ausgeführt, und für die Vorarbeiten sind auch schon 10 000 000 R. angewiesen. Gleichzeitig hat aber die Konferenz auch beschlossen, zur Förderung der Kriegsbedürfnisse und zu Kriegszwecken eine Reihe anderer, sehr bedeutungsvoller Maßnahmen zu treffen. Die wichtigste dieser Maßnahmen ist die Erhöhung der Transportfähigkeit der Bahn. Auf der Sibirischen Bahn konnten bis jetzt durchschnittlich 16½ Paar Züge täglich verkehren, wovon 12 Paar Truppen und Militärgüter beförderten. Jetzt wird durch Anlage neuer Kreuzungsstationen die Zahl der Züge auf 18 gesteigert, während außerdem in Aussicht genommen ist, auf etwa 150 Werst (= 160 km) ein zweites Gleis anzulegen. Alle diese Arbeiten sollen zum Frühling bereits beendet werden. Ferner ist in Aussicht genommen, die Tragkraft eines jeden Wagens, die gegenwärtig 750 Pud (= 12 285 kg) betrug, zu erhöhen. Die Konferenz hat daher beschlossen, Wagen zu bestellen, deren Tragkraft dreimal größer sein wird. 2400 solcher Wagen sind bei den russischen Wagenfabriken bestellt und sollen schon zum August oder September fertiggestellt sein. Ebenso werden 500 neue Lokomotiven, die für Beförderung großer Lasten bestimmt sind, beschafft werden. Mit Hilfe der neuen Wagen und Lokomotiven könnten ohne Vergrößerung der Anzahl der Züge Mengen befördert werden, für welche jetzt 22 Paar Züge erforderlich wären. Schließlich erklärte der Minister noch, daß der Transport von Kohle für die Transbaikalbahn gegenwärtig sehr beschwerlich sei, daß aber die Kohle aus den an der Angara belegenen Gruben in Zukunft auf dem Wasserwege über die Angara, den Baikal und die Selenga nach Werchneudinsk befördert werden wird. Die Mittel zur Verbesserung des Wasserweges sind bereits angewiesen.

Es wird durch die vorstehende Mitteilung der „Now. Wr." vollständig das bestätigt, was wir bereits in der Nr. 95 Jahrgang 1904 und auch sonst in unserer Zeitung ausgeführt haben, daß nämlich der Bau des zweiten Gleises und eine Verstärkung der Militärtransporte während des gegenwärtigen Krieges nichts miteinander gemein haben, weil die Dauer des Baues eine viel zu lange ist. Ebenso wird aber auch unsere Auffassung, daß einzelne Strecken zweigleisig möglichst bald ausgebaut werden müßten, durch die Äußerung des Ministers bestätigt. Hierbei sei übrigens noch besonders auch darauf hingewiesen, daß in Rußland mit der Bezeichnung des Baues eines zweiten Gleises auf der Sibirischen Bahn nicht etwa gemeint ist, daß von Tscheljäbinsk bis zur Mandschurei neben dem gegenwärtig bereits im Betriebe befindlichen Gleis ein zweites gelegt werden soll. Es besteht vielmehr die Absicht, den Anschluß des zweiten Gleises an das europäische Eisenbahnnetz nach Tjumen zu verlegen. Von hier aus soll dann der erste Teil des sogen. zweiten Gleises der Sibirischen Bahn nach Omsk geführt werden. Was dann weiter über die Durchführung des Gleises noch endgültig bestimmt werden wird, wird wohl in erster Reihe von dem Ergebnisse der bereits eingeleiteten Vorarbeiten abhängen. Sehr wohl denkbar wäre es, daß, nachdem die Sibirische Bahn im Laufe des Krieges zu einer Leistungsfähigkeit gebracht worden ist, die den Bedürfnissen friedlicher Zeiten vermutlich lange genügen wird, das zweite Gleis dazu bestimmt werden könnte, neue Verkehrsgebiete zu erschließen und damit die Wohltat einer Eisenbahn auch noch weiteren Landesteilen zuteil werden zu lassen.

Auffallend an der Mitteilung des Ministers ist übrigens die Absicht, auf der Sibirischen Bahn schwerere Lokomotiven und Wagen verkehren zu lassen als bisher. Bekanntlich hat der Oberbau doch schon jetzt seinen Dienst versagt, weil selbst die gegenwärtig auf den Gleisen verkehrenden Maschinen zu schwer sind und infolgedessen Schienenbrüche, Entgleisungen usw. nicht nur vereinzelt vorgekommen sind. Wie hat man sich das wohl für die Zukunft gedacht, wenn etwa um 22 % schwerere Maschinen in Dienst gestellt sein werden? Der Oberbau der Sibirischen Bahn wird kaum bis zum Herbst neu verlegt sein, obgleich angeblich 100 000 t Schienen nach Amerika zur Lieferung vergeben sein sollen. Also trotz der Auslassungen des Ministers bleiben noch manche Fragen offen, deren Beantwortung wohl erst die nächsten Monate bringen werden.

— **Kulturaufgaben der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft.** Die „Berl. N. N." schreiben: „Nicht nur für die Anteilseigner dieser Gesellschaft, sondern auch für alle Freunde dieser Kolonie ist von Bedeutung, daß die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft sich mit dem kolonialwirtschaftlichen Komitee in Verbindung gesetzt hat, um vorbereitende Maßnahmen für die Verwertung der Ländereien in der Nähe der Eisenbahn Dar=es=Salaam-Mrogoro zu treffen. Zunächst handelt es sich um die

Feststellung der Gebiete, die sich für Volkskultur oder Plantagenkultur der Baumwolle eignen. Bis jetzt wird die Bestellung des Landes für die Baumwolle mit den primitivsten Mitteln vorgenommen, in der Hauptsache durch die Handarbeit der Eingeborenen. Zur Einführung des Großbetriebes beabsichtigt man den Dampfpflug zu verwenden, falls sich die Hoffnungen nicht bewahrheiten sollten, daß es gelingen wird, Pferde und Rinder gegen die Tsetsefliege immun zu machen. Gelingt es — und einige Versuche haben Günstiges ergeben —, so wird das Schutzgebiet auch in größerem Umfange lohnende Viehzucht betreiben können. In erster Reihe will man bestimmte Landstriche von Dar=es=Salaam westwärts bis an den Kinganifluß zur Einführung und Ausbreitung der Baumwollkultur in Angriff nehmen. Ein fernerer Gegenstand des Unternehmens wird die rationelle Produktion namentlich von Sisal-Agaven, Ölfrüchten und dem von der Industrie so begehrten Kautschuk sein. Da der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft das Recht auf fast 2 000 000 Morgen Landes an den besten Stellen in der Nähe der Bahn zusteht, so wird in erster Reihe der Vorteil aus den erwähnten Kulturen ihr zufallen und zwar nicht erst in den Frachten, die der spätere Transport bringen wird, sondern schon durch die Wertsteigerung, die ihre Ländereien erfahren werden. Das kolonialwirtschaftliche Komitee ist seit längerem mit dem besten Erfolge bemüht, fruchtbare Anregungen für die Hebung unserer Kolonien zu geben, und hat auf diesem Gebiet eine Menge wertvoller Erfahrungen gesammelt, die der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft die Verluste ersparen werden, die andere Unternehmungen in den Kolonien ohne diese Erfahrungen erleiden mußten. Wie glänzend die deutschostafrikanische Baumwolle neben den besten Produkten der Welt besteht, hat sich in der Weltausstellung von St. Louis erwiesen. Trotz der starken Konkurrenz aus ganz Amerika, Ägypten und allen Baumwolländern der Welt erhielt die aus den Kulturversuchen des kolonialwirtschaftlichen Komitees stammende ostafrikanische Baumwolle eine goldene Medaille. Schon die bisher erzielten Erfolge berechtigen also zu den besten Hoffnungen. Es ist zu erwarten, daß es den vereinigten Bemühungen der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft und des kolonialwirtschaftlichen Komitees gelingen wird, unserem Bedarfe ein eigenes Baumwolland zu schaffen. Damit wird nicht nur die Notwendigkeit der Ostafrikanischen Eisenbahn erwiesen, sondern auch die Möglichkeit geschaffen, der Eisenbahngesellschaft Einnahmen zuzuführen, die über die Verzinsung der Anteile hinaus den Anteilseignern eine Dividende bringen können. Bei ihrem ausgedehnten Landbesitze wird sie ähnlich den amerikanischen Eisenbahnen eine ständig an Wert gewinnende Einnahmequelle haben, die eine größere Rolle für die Anteilseigner spielen kann, als die reinen Betriebsergebnisse. Dabei sind noch nicht die Bergwerksgerechtsame der Gesellschaft berücksichtigt, zu deren Ausnutzung ebenfalls die erforderlichen Vorbereitungen getroffen werden und auf die besonders zurückzukommen sein wird."

Nach einem Telegramm aus Dar=es=Salam wurde der erste Spatenstich der Eisenbahn nach Mrogoro am 9. d. M. durch Adalbert, Prinzen von Preußen, ausgeführt.

Allgemeines.

— **Über den Schienenstoß im Eisenbahngleise** hat die Wochenschrift für Bahnmeister vor kurzem eine Reihe von Mitteilungen gebracht, die außergewöhnlich reichhaltig sind und daher ein sehr vollständiges Bild von dem Entwicklungsgange dieses wichtigen Gleisteiles geben. Sehr beachtenswert sind, wie das Zentralblatt der Bauverw. mitteilt, auch die Schlußsätze, die der Verfasser der Abhandlung, Bahnmeister H. Lucas, seiner verdienstlichen Arbeit (in Nr. 3 S. 41) angefügt hat. Er äußert sich darin u. a. wie folgt: Die Frage nach einer ganz wirksamen Schienenstoßverbindung wird überhaupt, wenigstens solange die Stoßlücke besteht, nicht beantwortet werden können. Die beim Auftauchen einer neuen Schienenstoßverbindung gewählten Ausdrücke wie „Schienenstoßbeseitiger", „idealer Schienenstoß", „stoßfreie Eisenbahnschiene" usw. sind leere Begriffe. Der Schienenstoßfrage stellt sich noch heute die Überwindung dreier großer Schwierigkeiten entgegen, d. i. 1. die Stoßlücke, 2. die bei dem gegenwärtigen Stande der Walzkunst unvermeidlichen Fehler in den Abmessungen aller zur Verwendung gelangenden Teile, besonders der Höhenunterschiede, und 3. die Unzulänglichkeit der Mittel zur Übertragung der durch die Biegungsmomente hervorgerufenen Querschnittsspannungen von der einen Schiene auf die andere. Bei der Stoßfuge, ganz gleich ob Längs- oder Querfuge, fehlt der molekulare Zusammenhang. Dieser wird niemals daselbst durch einen mechanischen Zusammenschluß mit Laschen und Schrauben ersetzt werden können, weshalb auch die durch die Biegung erzeugten Verlängerungen und Verkürzungen und die ihnen entsprechenden Zug- und Druckspannungen am Schienenende keinen Ausgleich finden. Aus den Erläuterungen, die der Verfasser zu diesen Sätzen gibt, geht deutlich hervor, daß er die Schwierigkeiten der Herstellung einer vollkommenen Stoßverbindung — d. h. einer solchen, die den Schienenenden die gleiche Formänderung, Beanspruchung und Dauer verleiht, wie sie die mittleren Teile einer Schiene zeigen — so klar erkannt hat, wie man es selbst unter Fachleuten nicht überall findet, von den vielen fachfremden Erfindern ganz zu schweigen, denen diese grundlegenden Tatsachen meist völlig unbekannt sind.

Bücherschau.

— **Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst.** Von Ludwig Freund, k. k. Reg.-Rat. Wien 1904. Alfred Hölder. Preis 1,50 ℳ.

In der ersten Reihe der „Schriften über Verkehrswesen", durch deren Herausgabe der Klub österreichischer Eisenbahnbeamten sich ein großes Verdienst um die Förderung des Verkehrswesens erwirbt, ist als siebentes Heft die vorliegende Arbeit erschienen. Sie bildet in der Hauptsache einen Führer durch das Gebiet der neuen Signal- und Verkehrsvorschriften für die österreichischen Eisenbahnen, indem sie die Grundlinien ihres Aufbaues darstellt, ihren organischen Zusammenhang mit anderen Maßnahmen beleuchtet und das Ziel, das sie erstreben, näher erörtert. So wird sie auch wesentlich dazu beitragen, daß die interessierten Kreise nicht nur den toten Buchstaben der neuen Vorschriften ins Auge fassen, sondern auch in den Geist ihrer grundlegenden Bestimmungen eindringen.

Bei der Anordnung des Stoffes hat sich der Verfasser nicht an die textliche Anordnung desselben in den Vorschriften gehalten, sondern er hat vielmehr die Bedeutung und Wichtigkeit der zu besprechenden Neuerungen zur Richtschnur seiner Erörterungen genommen. Dadurch erhebt sich das Buch über den Standpunkt gewöhnlicher Erklärungen und Erläuterungen und führt den Leser an und für sich zu einem freieren, durchgeistigten Studium der in Rede stehenden Vorschriften.

A. Birk.

— **„Zum Ausstande der Bergarbeiter im Ruhrbezirk"** nennt sich eine vom Bergmeister Engel verfaßte Flugschrift, die im Auszuge zahlreichen Tagesblättern und auch unserer Zeitung beigegeben wurde und jetzt im Buchhandel bei Julius Springer in Berlin erschienen ist. Der Verfasser gibt zunächst eine eingehende Darlegung über die Entstehung der Streitigkeiten zwischen der Verwaltung und der Belegschaft auf Zeche Bruchstraße und weist darauf hin, daß die Verlängerung der Seilfahrt, welche den ersten Anlaß hierzu gab, geboten gewesen sei durch eine stärkere Belegung des betreffenden Schachtes, dessen seit Jahrzehnten fast ertragloser Betrieb nur auf diese Weise habe günstiger gestaltet werden können. Die Beschwerden über das Wagennullen bezeichnet er als wesentlich übertrieben und führt in dieser Beziehung aus, daß die Lohnbeträge für die genullten Wagen der Unterstützungskasse für die Arbeiter und deren Familien zugeführt werden. „Das Nullen ist", so fährt er fort, „nicht nur die mildeste, sondern auch die gerechteste Strafe für unrein mit Kohle geladene oder ungenügend gefüllte Wagen. Wird einer Kameradschaft von 5 bis 6 Mann ein Wagen genullt, so macht dies für den einzelnen etwa 15 bis 18 ₰ aus, während bei Ersatz des Nullens durch Verhängung einer Geldstrafe der schuldige Hauer mindestens mit 1 ℳ, bei Wiederholung und besonderer Hartnäckigkeit sogar bis zur Hälfte des ortsüblichen Tagelohnes bestraft werden müßte. Bei der Verhängung von Geldstrafen ist es aber ferner außerordentlich schwierig, den wirklich Schuldigen zu treffen. Bezüglich der zu Ende einer Schicht gewonnenen Kohlen kann nur sehr schwer festgestellt werden, ob unreine oder mangelhaft beladene Wagen aus der Förderschicht oder aus der voraufgegangenen Schicht stammen. . . . Es erscheint deshalb nur gerecht, daß für die Nichterfüllung des Gedingevertrages nicht das einzelne schuldige Mitglied der Kameradschaft, welches in den meisten Fällen nicht ermittelt werden kann, sondern die ganze Kameradschaft bestraft wird. Dies geschieht, wie schon oben angeführt, in der mildesten Weise durch das Nullen der unrein geförderten oder mangelhaft beladenen Wagen." Mit großer Schärfe wendet sich der Verfasser sodann gegen die vielfach auftretende nachsichtige und entschuldigende Beurteilung des von den Streikenden begangenen Vertragsbruchs. „Zu gunsten des Vertragsbruchs wird sehr oft auf den Umstand hingewiesen, daß das einzige Kapital des Arbeiters seine Arbeitskraft sei. Das trifft zu. Im Gegensatz aber zum Unternehmer hat er einen unermeßlichen Vorteil dadurch, daß dies sein einziges Kapital das mobilste ist, das man sich denken kann. Der Unternehmer hat seine Anlage geschaffen und ist damit an einen festen Platz gebunden. Er bleibt an die Scholle gefesselt, wenn die Verschiebung der Betriebsverhältnisse, sei es durch die Aufnahme neuer Industrien, sei es durch technische Fortschritte, sei es durch die Verbilligung der Transportkosten seiner Wettbewerber seinen

früher lohnenden Betrieb zu einem unlohnenden macht. . . . . Die Aufrechterhaltung von Gesetz und Ordnung ist eine unerläßliche Voraussetzung einer jeden wirtschaftlichen Weiterentwicklung. Wollte man über das bei dem jetzigen Ausstande beobachtete Verfahren der Vertragsbrüchigkeit leichter Hand, womöglich mit einem Worte des mitleidigen Bedauerns, hinweggehen, so würde damit die Zulässigkeit des Vertragsbruches für alle Zukunft anerkannt und förmlich ein Preis auf ein gleiches Verhalten künftighin gesetzt sein. Das ist eine Frage, die nicht nur die jetzt betroffenen beiden Teile, die Bergwerksbesitzer und die in den Ausstand getretenen Bergarbeiter, angeht, es ist eine Frage von grundsätzlicher allgemeiner Bedeutung. Die Durchführung aller Verträge würde nicht mehr durch die gegenseitige Vertragstreue gewährleistet sein, sie würde der planlosen Willkür eines Teiles preisgegeben werden. Mit einem solchen Verfahren aber würde die für die Entwicklung aller Erwerbs- und Berufsstände wichtigste Grundlage — die Rechtssicherheit — völlig erschüttert werden."

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 28. Dezember 1904 dem öffentlichen Verkehr übergebene 4,285 km lange Strecke Szatmár Németi-Batiz Vasvári der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Budapest-Ruttka gelegene Station Turcsek, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr diente, ist auch für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen der Firma Büchler Armin in T. Szt. Márton eröffnet worden. In dieser Station können jedoch nur solche Wagenladungsgüter aufgegeben und ausgefolgt werden, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen nicht erforderlich sind und welche gemäß den Eisenbahnvorschriften in Turcsek bei der Aufnahme bezw. bei der Abgabe auf der Magazinwage nicht abgewogen werden müssen.

Änderung von Stationsnamen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Strecke Kolozsvár-Predeal zwischen den Stationen Székely-Kocsárd und Felvincz gelegene Haltestelle Maros-Ujvár hat vom 1. Januar 1905 ab die Bezeichnung Maros Veresmart erhalten.

Vereins-Kilometerzeiger.

Der Kilometerzeiger Nr. 62 (k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn) ist neu herausgegeben worden; ferner sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag II zu dem Kilometerzeiger Nr. 45 (Königl. sächsische Staatseisenbahnen), Nachtrag V zu dem Kilometerzeiger Nr. 3 (Großherzogl. badische Staatseisenbahnen) und Nachtrag VII zu dem Kilometerzeiger Nr. 110 (dänische Eisenbahnen). Der im Juni 1894 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 62 wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 62 aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 62 (k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn) ist neu herausgegeben worden. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis wird das im August 1897 ausgegebene Verzeichnis gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 39 vom 12. Februar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die neuen Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1905 (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr. I 41 vom 3. Februar d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Verlust einer Sendung Blankoscheine der französischen Staatsbahn (Etat français) (abgesandt am 11. Februar d. J.).

Nr. I 43 vom 7. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag des k. k. Eisenbahnministeriums auf Genehmigung der Übertragung des Verkaufs zusammenstellbarer Vereinsfahrscheinhefte an einen Reiseunternehmer in Warschau (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. I 45 vom 6. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der k. k. priv. Südbahngesellschaft auf Änderung der *) Anmerkung zu Ziffer 5, Abs. 1 der Beförderungsbedingungen (Abschnitt III der Fahrscheinverzeichnisse) (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. I 46 vom 7. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Ungarischen Staatsbahn auf Genehmigung der Übertragung der Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in Odessa an die Internationale Schlafwagengesellschaft (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. I 48 vom 7. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Entwurf neuer, ab 1. Juni 1905 gültiger „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 10. Februar d. J.).

Nr. III 92 vom 31. Januar d. J. an sämtliche am Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr (abgesandt am 8. Februar d. J.).

Nr. III 154 vom 3. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 9. Februar d. J.).

Nr. III 155 vom 3. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 9. Februar d. J.).

Nr. IV 29 vom 6. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen – mit Ausnahme der Königlich preußischen Staatseisenbahndirektionen, der elsaß-lothringischen Eisenbahnen und der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz –, betreffend den Austausch der Geschäftsberichte der Vereinsverwaltungen (abgesandt am 13. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach längerem Leiden entschlief am 12. d. M. der Vorstand der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion in Wittenberg

Herr Eisenbahndirektor **Arthur Müller.**

Wir trauern um den Verlust eines langjährigen Mitarbeiters, der bis zuletzt mit seltener Hingebung und Pflichttreue seines Amtes gewaltet hat. Sein Andenken wird von uns allezeit in Ehren gehalten werden.

Halle a. Saale, den 13. Februar 1905. (369)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

In dem vom 1. Januar 1904 gültigen Anhang zum Lokalgütertarif der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist auf Seite 19 bei Position 36 der Text der 7. Vertikalrubrik wie folgt abzuändern: „Die um 15 % gekürzten Frachtsätze der Kolonne b des Ausnahmetarifes V unseres Lokalgütertarifes."

Budapest, am 8. Februar 1905. (370)

Die Generaldirektion.

3. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B.-Ober=Roden und gleichzeitige Schließung der seitherigen Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Am 1. April d. J. wird die Neubaustrecke Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B.-Ober=Roden mit den Stationen: Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B., Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) Ort, Dreieichenhain, Götzenhain, Offenthal, Urberach und Ober=Roden für den Verkehr eröffnet.

Vom gleichen Zeitpunkte ab wird die seither schon als Station der Main-Neckarbahnstrecke bestandene Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr geschlossen; sie bleibt aber für den übrigen Verkehr in seitherigem Umfange bestehen.

Die Station Ober=Roden, welche gleichfalls seither schon als Zwischenstation der Strecke Offenbach-Dieburg-Reinheim bestanden hat, bleibt in ihren seitherigen Abfertigungsbefugnissen unverändert.

Die neue Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) Ort und Urberach dienen dem unbeschränkten Verkehr von Gütern (einschließlich Fahrzeuge) und lebenden Tieren. Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Die Stationen Dreieichenhain, Götzenhain und Offenthal dienen dem Gesamtverkehr für Güter (mit Ausschluß von Fahrzeugen und Sprengstoffen) und dem Tierverkehr.

Vom Eröffnungstage ab werden die neuen Stationen in den Staatsbahn-Gütertarif der Gruppe IV und in die mit dieser Gruppe bestehenden Wechseltarife der Gruppen I, II und III, in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif und in den Frankfurt-hessisch-südwestdeutschen Verbandstarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze und die durch Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse der seitherigen Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B. eintretenden geringfügigen Frachterhöhungen gibt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion Auskunft.

Mainz, den 10. Februar 1905. (371)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung eines Haltepunktes.

Am 1. März d. J. wird an der Hauptbahnstrecke Oppeln-Vossowska zwischen Vossowska und Krascheow der Personenhaltepunkt Klein=Stanisch eröffnet.

Klein=Stanisch ist der Betriebsinspektion II und der Verkehrsinspektion Oppeln sowie der Maschineninspektion Kreuzburg O/S. unterstellt.

Die der Berechnung der Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze zugrunde zu legenden Entfernungen betragen:

Krascheow-Klein=Stanisch . 4,90 km
Klein=Stanisch-Vossowska . 3,07 „

Kattowitz, den 8. Februar 1905. (372)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

5. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Bischweier der Murgtalbahn Rastatt - Weisenbach wird am 11. d. M. auch für den allgemeinen Personen-, den Kleinvieh- und Telegraphenverkehr eröffnet.

Karlsruhe, den 10. Februar 1905. (373)

Großh. Generaldirektion.

---

6. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

A. priv. Buschtěhrader Eisenbahn.

Mit Bezug auf § 11 Punkt 2a und 4 des Übereinkommens betreffend die gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen wird bekannt gegeben, daß wegen Schneeverwehung der Gesamtverkehr in der Strecke Krima = Neudorf-Reitzenhain vom 1. bis inkl. 7. d. M. und in der Strecke Krima=Neudorf-Weipert vom 4. bis inkl. 6. d. M. eingestellt war.

Prag, am 8. Februar 1905. (374)

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-gesellschaft.

Der Verkehr in der Station Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz war wegen Hochwassergefahr vom 7. bis 9. Februar d. J. eingestellt.

Prag, am 9. Februar 1905. (375)

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-gesellschaft.

Der auf der Teilstrecke Ullrichsthal-Steinschönau der Lokalbahn B.=Leipa-Steinschönau wegen Schneeverwehung am 4. Februar l. J. neuerdings eingestellte Personen-, Gepäck- und Güterverkehr wurde am 9. Februar unbeschränkt wieder aufgenommen.

Prag, am 9. Februar 1905. (376)

---

7. Güterverkehr.

Die Kopfladerampe auf Bahnhof Ahrensburg der Lübeck-Hamburger Bahn wird vom 1. März 1905 ab voraussichtlich für die Dauer von 2 Monaten außer Betrieb gesetzt.

Lübeck, den 10. Februar 1905. (376a)

Die Direktion.
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-gesellschaft.

Rheinisch - westfälisch - süddeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 15. Februar 1905 tritt der Nachtrag VIII zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Januar 1898 in Kraft, enthaltend Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Cöln und Essen und für die Braunkohlen-Versandstationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, ferner bereits gültige Frachtsätze für Stationen der Selztalbahn und sonstige Änderungen.

Preis des Nachtrags 20 ₰.

Essen, den 8. Februar 1905. (376b)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 15. Februar 1905 treten zu den Heften 1, 2, 3, 5 und 6 des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. je ein Nachtrag (III, XV, XI, XII und X) in Kraft, die Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Ruhrort Hafen, für die Braunkohlen - Versandstationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn sowie für ebenfalls neu aufgenommene Stationen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen und sonstige Änderungen und Ergänzungen enthalten.

Preis des Nachtrags XII zum Heft 5 20 ₰, der übrigen Nachträge je 10 ₰ für ein Stück.

Essen, den 8. Februar 1905. (377)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Zum Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch - westfälischen nach belgischen Stationen tritt am 15. Februar d. J. der Nachtrag IX in Kraft, enthaltend außer Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs Frachtsätze der Ausnahmetarife A und B für die neu einbezogene Station Ermelinghof des Direktionsbezirks Münster und die neu einbezogenen Braunkohlen - Versandstationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, ferner anderweite ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Horrem und Liblar des Direktionsbezirks Cöln. Preis des Nachtrags 0,10 ℳ.

Essen, den 8. Februar 1905. (377a)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif II der Königlich preußischen Staatseisenbahnen und Königlich preußischen Militäreisenbahn, Wechseltarife (II F, II J und II K) mit dieser Gruppe, thüringisch - hessisch - sächsischer, thüringisch-hessisch-bayerischer Gütertarif und mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif, Heft 1 und 3.

Im Verkehr von und nach den Stationen Manebach, Stützerbach, Schmiedefeld (Thür.), Schleusinger=Neundorf und Hinternah der Strecke Ilmenau-Schleusingen werden Sendungen, zu deren Beförderung Schemelwagen erforderlich sind, insbesondere Langholzsendungen, nur in Mengen von mindestens 15 000 kg zur Beförderung angenommen.

Erfurt, den 8. Februar 1905. (378)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 20. Februar d. J. wird die Station Weißwasser des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 9. Februar 1905. (379)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch - hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 1.

Durmersheim und Köndringen (Stationen der badischen Staatsbahn) werden zum 20. d. M. in den direkten Tarif auf-

genommen. Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 7. Februar 1905. (380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 20. d. M. tritt für unbearbeitete Bruchsteine usw. des Ausnahmetarifes 52 zwischen Sontra und Petrowitz ein direkter Frachtsatz von 186 ₰ für 100 kg in Kraft.

Mit dem gleichen Zeitpunkte gelangt für Gips, natürlichen, gemahlen, auch gebrannt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief zwischen Sontra und Petrowitz ein Frachtsatz von 188 ₰ für 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 10. Februar 1905. (381)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. im Verkehre von den deutschen Nordseehafenstationen sowie von Flensburg, Kiel, Lübeck und Rendsburg.

Die für den Monat Februar d. J. bewilligte fünfundzwanzigprozentige Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. von den oben bezeichneten Stationen wird in gleicher Weise auch im Verkehr nach Stationen der Brohlthal-Eisenbahn, Mühlhausen-Ebeleber und der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn gewährt.

Essen, den 9. Februar 1905. (382)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen.

Im vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 15. Februar d. J. der Nachtrag II in Kraft, enthaltend außer Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze, ferner Frachtsätze für die als Versandstation neu einbezogene Station Engis (Aigremont) der Belgischen Nordbahn sowie für die Station Ermelinghof des Direktionsbezirks Münster und die Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.

Preis des Nachtrags 0,10 ℳ.

Essen, den 9. Februar 1905. (383)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr nach Rußland.

Neben dem im Jahre 1903 bereits eingeführten größeren Frachtbriefformular für Frachtgut in Sammelladungen nach Rußland wird fortan auch ein größeres deutsch-russisches Eilfrachtbriefformular zugelassen, welches zu den gleichen Preisen wie das Frachtgutformular durch das hiesige Rechnungsbureau bezogen werden kann.

Bromberg, den 7. Februar 1905. (384)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung
des niederländisch - deutsch - russischen Eisenbahnverbandes.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. März d. J. wird zum Gütertarife der Nachtrag 6 eingeführt.

Er enthält außer den bereits im Verfügungswege durchgeführten Tarifmaßnahmen u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Calberlah, Hülsen, Lauenau, Lemmie, Maschen, Rethem (Aller), Rodenberg, Wahnebergen und Westen des Direktionsbezirks Hannover, Gescher, Klye, Ramsdorf und Velen des Direktionsbezirks Münster, Hinternah, Schleusinger-Neundorf und Schmiedefeld (Thür.) des Direktionsbezirks Erfurt, Doberschütz des Direktionsbezirks Halle, Reinstedt des Direktionsbezirks Magdeburg sowie Westerstede der oldenburgischen Staatseisenbahn. Ferner enthält der Nachtrag Entfernungsabkürzungen für einzelne Stationsverbindungen, Ergänzungen von Ausnahmetarifen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, behalten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April d. J. Gültigkeit.

Hannover, den 8. Februar 1905. (385)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif Gruppe II.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 treten für gebrannte Steine (Ausnahmetarif 5 a) folgende Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

von Oderberg-Bralitz	für 100 kg
nach Blankenburg b. Berlin .	0,21 ℳ
„ Zepernick	0,21 „

Berlin, den 5. Februar 1905. (386)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III und Gruppenwechseltarif III/IV.

Am 15. d. M. treten ermäßigte Entfernungen zwischen den Stationen der Strecken Lage (ausschließlich) - Hameln (ausschließlich) und Lage (ausschließlich)-Himmighausen einerseits und den Stationen westlich von Bielefeld anderseits in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Verkehrsbureaus der beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen.

Hannover, den 8. Februar 1905. (387)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußischer Staatsbahn - Gruppentarif II/III — Tarifheft II J — und niederdeutscher Verbandsgütertarif.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 ab wird die Station Eisleben als Versandstation in die Ausnahmetarife für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster (einschl. Schlackenpflastersteine), und zwar in den Ausnahmetarif 5 n des Staatsbahn - Gruppentarifs II/III und in den Ausnahmetarif 5 c des niederdeutschen Verbandes aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft. (388)

Halle a/Saale, den 10. Februar 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Am 1. März 1905 treten für Stickereien und Gewebe von Baumwolle mit Herkunft und direktem Frachtbrief von St. Gallen nach den niederländischen Seehäfen zur Ausfuhr nach außereuropäischen Ländern von Friedrichshafen transit nach niederländischen Seehäfen ermäßigte Ausnahmesätze für Ladungen von mindestens 5000 kg in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 7. Februar 1905. (389)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 20. Februar 1905 werden die Stationen Gießmannsdorf (Kr. Bunzlau) und Neuland des Eisenbahndirektionsbezirks Breslau in den böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr einbezogen. Für Sendungen nach Gießmannsdorf (Kr. Bunzlau) sind die gleichen Frachtsätze wie für Bunzlau und für Sendungen nach Neuland die gleichen Frachtsätze wie für Löwenberg i/Schles. anzuwenden.

Dresden, den 10. Februar 1905. (390)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oberschlesisch-mährisch-österreichisch-schlesischer Kohlenverkehr.

Vom 20. d. M. werden die Stationen Lichtewerden und Vogelseifen der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz in den obigen Tarif einbezogen. Bis zur tarifmäßigen Durchführung werden die Sätze Altstadt bei Freudenthal zuzüglich 10 Heller bei Lichtewerden und 50 Heller bei Vogelseifen für 1000 kg berechnet.

Kattowitz, den 10. Februar 1905. (391)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. von Rheinumschlagsplätzen.

Die nach unserer Bekanntmachung vom 6. d. M. für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts von den Rheinumschlagsplätzen der Stromstrecke Wesel-Cöln (einschl.) bewilligte Anwendung der um 20 % gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III gilt vom heutigen Tage bis einschl. den 28. d. M. auch im Verkehr nach den Stationen der Arnstadt-Ichtershausener, Bentheimer Kreis-, Braunschweigischen Landes-, Braunschweig-Schöninger, Brohlthal-, Börssum-Hornburger Klein-, Bröltbaler, Dessau-Wörlitzer, Eisern-Siegener-, Georgsmarienhütten-, Hildesheim-Peiner Kreis-, Hohenebra - Ebeleber, Ilmenau - Großbreitenbacher, Kremmen - Wittstocker, Kreis Bergheimer Nebenbahnen, Lausitzer, Lübeck - Büchener, Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-, Mödrath-Liblar-Brühler, Mühlhausen - Ebeleber, Nauendorf-Gerlebogker, Neuhaldensleber, Niederlausitzer, Osterwiek-Wasserlebener, Paulinenaue-Neuruppiner, Prignitz-, Rinteln-Stadthagener, Ruhlaer, Ruppiner Kreis-, Südharz-, Stendal-Tangermünder-, Weimar-Berka-Blankenhainer, Westfälischen Landes- und Wittenberge-Perleberger Bahn, sowie nach den badischen Stationen der Main-Neckarbahn und den auf deutschem Gebiet gelegenen Stationen der Holländischen Eisenbahn.

Essen, den 11. Februar 1905. (392)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird in den Anhang zum Tarif Heft 1 und 2 für den bayerisch - sächsischen Güterverkehr die Station Leipzig I (Bayer. Bhf.) für den Versand von Dienstgütern der bayerischen Staatseisenbahnen nach Pasing einbezogen. Die sächsische Strecke bis Hof beträgt 154 km.

Dresden, den 13. Februar 1905. (393)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch - österr. - ungar. Eisenbahnverbande (Verkehr mit Österreich) tritt am 1. März zu Tarifheft 4 der Nachtrag VII in Kraft. Er enthält neue und geänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs a (Getreide usw.), b (Kleie usw.) und c (Ölkuchen usw.). Insoweit durch Änderung von Frachtsätzen Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. März in Kraft. Abdrücke dieses Nachtrags sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen zum Preise von 10 ₰ = 12 h für das Stück erhältlich.

Dresden, den 15. Februar 1905. (394)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Nord - Ostsee - Eisenbahnverband.
(Gütertarif.)

Vom 1. April d. J. ab werden die für den Verkehr von Lübeck nach Altona, Harburg H., Kiel und Wilhelmsburg bestehenden Ausnahmetarifsätze für Schiffsbaueisen um 2 bis 6 ₰ für 100 kg erhöht. Die Abfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft.

Altona, den 11. Februar 1905. (395)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. März d. J. werden von einzelnen Versandstationen neue bezw. ermäßigte Frachtsätze nach Teschen, Station der Kaschau-Oderberger Bahn, eingeführt. Nähere Auskunft geben die Dienststellen.

Kattowitz, den 13. Februar 1905. (396)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Tarif Teil II, Heft 1.)
Zahlung der russischen Vorfrachten in Markwährung.

Mit sofortiger Gültigkeit hat bei den im obgenannten Verkehr nach Deutschland abgefertigten Sendungen die Zahlung der russischen Vorfrachten in der Markwährung, unter Zugrundelegung eines festen Umrechnungskurses von 100 R. = 216 ℳ, zu erfolgen.

Dementsprechend sind auf Seite 20 des Tarifes unter „Auflassung der Nachnahmeprovision", Punkt 1, die Worte „in der gezahlten Valuta oder" zu streichen und durch einen Beistrich zu ersetzen.

Wien, am 9. Februar 1905. T. A. B. Nr. 2378/05. (397)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten
Verwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.
(Tarif Teil II, Heft 2.)
(Einbeziehung der Stationen Croischwitz, Hausdorf=Wüstewaltersdorf und Ober=Weistritz in den Tarif.)

Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. sind in den Schnittafeln Ib, IIb und IIIb des vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarifes Teil II, Heft 2 (Getreide etc.) für den obengenannten Verkehr die nachstehenden Stationen mit den zugehörigen Schnittsätzen in alphabetischer Reihenfolge nachzutragen:

Ausnahmetarif A (Getreide etc.).
Schnittafel Ib.

auf Seite	vom Schnittpunkte bis	für Sendungen — von den russischen Stationen: Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy	der Gruppe I**) im Verkehre mit Brody (Bhf.) trs.	der Gruppe I**) im Verkehre mit Nowosielitza (Bhf.) trs.	der Gruppe I**) im Verkehre mit Podwołoczyska (Bhf.) trs.	der Gruppe II*) im Verkehre mit Brodo (Bhf.) trs., Nowosielitza (Bhf.) trs., Podwołoczyska (Bhf.) trs.	die mit Straßenfuhrwerk aus Rußland und Rumänien und die auf dem Wasserwege in Nadbrzezie anlangen
		für 100 kg in Pfennigen					
34	Croischwitz . .	130	130	130	130	130	130
37	Hausdorf=Wüstewaltersdorf . .	136	136	136	136	136	136
42	Ober=Weistritz .	133	133	133	133	133	133
	Ausnahmetarif B (Mais). Schnittafel IIb.						
52	Croischwitz . .	130	130	130	130	130	130
55	Hausdorf=Wüstewaltersdorf . .	136	136	136	136	136	136
60	Ober=Weistritz .	133	133	133	133	133	133
	Ausnahmetarif C (Kleie etc.). Schnittafel IIIb.						
70	Croischwitz . .	76	76	76	76	76	76
73	Hausdorf=Wüstewaltersdorf . .	79	79	79	79	79	79
78	Ober=Weistritz .	78	78	78	78	78	78

Ferner ist im Haupttarife im Kilometerzeiger nachzutragen:

auf Seite	vom Schnittpunkte bis	Eigentumsbahn	Kilometer
94	Croischwitz	Breslau	234
95	Hausdorf=Wüstewaltersdorf . . .	„	247
97	Ober=Weistritz	„	239

Wien, am 7. Februar 1905. T. A. B. Zl. 2111/05. (398)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Holz des Ausn.-Tarifes 5, A I und II, welches nachweislich aus Slavonien stammt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	
von Wien (II K. F. J. B., K. F. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G.)	88 ₰
von Korneuburg . . .	81 „
Nach Schönpriesen=Umschlag	
von Wien (II K. F. J. B., K. F. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G.)	83 ₰
von Korneuburg . . .	76 „
Nach Dresden=Elbkai	
von Wien (II K. F. J. B., K. F. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G.)	113 ₰
von Korneuburg . . .	106 „

Im Verkehr mit Dresden=Elbkai ist das unter 5, A I genannte Holz vom Umschlag ausgeschlossen; im übrigen finden die Frachtsätze für Dresden=Elbkai nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche für Stamm- und Stangenholz über 2,5 m Länge 6 ₰, im übrigen 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 10. Februar 1905. (399)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden im Personenverkehr zwischen den Stationen Opalenitza und Grätz einerseits und den Haltepunkten I bis VI der Strecke Opalenitza-Grätz anderseits, sowie im Verkehr dieser Haltepunkte untereinander neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze eingeführt, die nach den wirklichen kilometrischen Entfernungen berechnet sind. Die bisherigen, nach Zonen festgesetzten Fahrpreise treten an diesem Tage außer Kraft.

Außerdem gelangen an demselben Tage neue Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr zwischen den vorgenannten Haltepunkten und den Stationen Bonikowo, Groß=Sepno, Kosten, Plastowo und Ujazd zur Einführung. Hierdurch treten gegenüber den bisherigen Fahrpreisen in den meisten Fällen Ermäßigungen ein. Nur im Verkehr zwischen dem Haltepunkte I und Plastowo ergibt sich bei dem Personenfahrpreise der IV. Wagenklasse eine Erhöhung von 5 ₰. Dieser höhere Satz tritt daher erst mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in Kraft.

Posen, den 6. Februar 1905. (400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-thüringischer Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. April d. J. ab erfolgt die Abfertigung von Gütern, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen — Expreßgut —, nur noch nach den Be-

stimmungen der §§ 39—41 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und den zusätzlichen Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, sowie des Verbandstarifs, Teil II.

Die besonderen Bestimmungen des letzteren Tarifs zu § 32 unter Ziffer 6 und zu § 33 treten zu demselben Tage außer Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau.

Erfurt, den 12. Februar 1905. (401)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

9. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen-, Tier- und Gütertarif, Teile I.

Am 1. April 1905 werden eingeführt:

1. ein neuer deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, unter Aufhebung des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs, Teil I Abteilung B, vom 1. April 1904 nebst Nachträgen I und II,
2. ein Nachtrag II zum deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung A, vom 1. April 1903,
3. ein Nachtrag I zum deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I, vom 1. April 1903,
4. ein Nachtrag I zum deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, vom 1. April 1904.

Der neue Tarif und die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen und der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, der Allgemeinen Tarifvorschriften fur den Tier- und Güterverkehr und der Güterklassifikation. Hierdurch werden neben einzelnen Frachterhöhungen für Weidetiere und Motorzweiräder, sowie neben einzelnen Verkehrsbeschränkungen in der Abfertigung von Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten zahlreiche Fahrpreis- und Frachtermäßigungen sowie Vergünstigungen im Personen-, Tier- und Güterverkehr herbeigeführt.

Die in die Nachträge aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß der Vorschrift unter I (3) dieser Ordnung genehmigt worden.

Druckabzüge des neuen Tarifs und der Nachträge können vom 15. März d. J. ab von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preußischen Staatseisenbahnverwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Berlin, den 13. Februar 1905. (402)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

10. Verdingungen.

Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättenmaterialien pro 1905/06 für unsere Bahnen soll auf dem Submissionswege vergeben werden. Angebote mit der Aufschrift:

Submission auf Betriebs- und Werkstättenmaterialien

sind bis spätestens am 1. März d. J., vormittags 10 Uhr, an die unterzeichnete Stelle einzureichen, bei welcher auch die Lieferungsbedingungen eingesehen resp. gegen Einsendung von 80 ₰ bezogen werden können.

Darmstadt, im Februar 1905. (403)

Süddeutsche Eisenbahngesellschaft. Maschinentechnisches Bureau. Eichwald.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

6000 Stück Stuhlschwellen aus süddeutschen Forsten entstammendem Kiefernholz.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 23. Februar 1905“

versehen spätestens

Donnerstag, den 23. Februar 1905, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 9. Februar 1905. (404)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Zur Verdingung

der Lieferung von

a) 60 qm Drahtgewebe, 300 qm Drahtgeflecht, 94 900 Stück Unterlagsscheiben, 14 300 Stück eisernen Flicken- und Stiftschrauben, sowie 7800 Stück dazugehörigen Muttern und 5000 Stück eisernen Schrauben mit Muttern in schwarzer Ausführung,
b) 466 Stück Heizer- und 825 Stück Arbeiterschaufeln, 170 Stück eisernen Schneeschaufeln,
c) 150 Stück Schmierkissengestellen ohne Polster und 515 Mille geschmiedeten Nägeln

ist Termin am 4. März 1905, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion bezogen werden, und zwar gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 40 ₰ für die Materialien zu a), von 40 ₰ zu b) und von 35 ₰ zu c) oder von 45 ₰ für sämtliche Materialien; ferner, falls Schrauben und Muttern angeboten werden sollen, von noch 60 ₰ für die Zeichnung — in bar, nicht in Briefmarken. Zuschlagsfrist: 4 Wochen.

Erfurt, den 9. Februar 1905. (405)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 650 kg Geschirrleder, 700 kg Verdeckleder, 600 kg Nähriemenleder, 2000 kg Maschinenriemenleder und 100 kg Sohlleder soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem

am 28. Februar 1905, vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. März 1905. (406)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

24 400 t Braunkohlenbriketts für die Direktionsbezirke Altona, Hannover und Magdeburg sollen in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem

am 21. Februar 1905, vormittags 11 Uhr,

im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 20. März 1905. (407)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verdingung von 4 720 000 kg Öl zur Gasbereitung in 18 Losen für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg, Danzig, Halle a/S., Königsberg i/Pr., Magdeburg und Stettin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 25. Februar 1905, nachmittags 1 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1905.

Berlin, den 10. Februar 1905. (408)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 27 700 Stück Anstreichpinseln in 8 Losen und 6780 Stück verschiedenen Pinseln in 15 Losen für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle und Magdeburg. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 4. März 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W., Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 1. März 1905 an Werkstätteninspektion Berlin 2 (Ostb.) einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können im Zentralbureau daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,80 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. März 1905.

Berlin, den 10. Februar 1905. (409)

Königliche Eisenbahndirektion.

11. Verkauf von Altmaterialien.

Rund 2160 t abgängige Schienen, Schwellen etc. sollen öffentlich verkauft werden.

Der Termin dafür ist auf den 20. Februar 1905, vormittags 11 Uhr, festgesetzt, und sind mit entsprechender Aufschrift versehene Angebote bis zu diesem Zeitpunkte, versiegelt und portofrei, an uns einzureichen.

Zuschlagsfrist 21 Tage.

Die Verkaufsunterlagen liegen im Rechnungsbureau, Zimmer 14 unseres Verwaltungsgebäudes zu St. Johann (Saar), aus und werden gegen postfreie Einsendung von einer Mark (in bar, nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau abgegeben. (410)

St. Johann-Saarbrücken, im Februar 1905.

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Februar vorm. gemeldet.

Nummer 5. Berlin, am 15. Februar 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	—	1	Ballen	5 Pakete Stoffe	—	37	1	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	Berlin O. 25/1.
2	A C	1307	1	Ballen i. L.	Kabel	—	16	2	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Hambg. B. 25/1.
3	A C K	299	1	Kiste	Zigarren	—	39,5	3	Strasburg Wpr.	K. E.-D. Danzig	
4	A E G	9620	1	Rolle	Drahtseil	—	15	4	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
5	A M	71	1	Kiste	Blechbüchse	—	5	5	Cöln=G.	„	
6	A W T	206	1	Sack	Webekartons	—	19	6	Cöln=Deutz	„	
7	A Z	457	1	Kiste	Kaffee	—	33	7	Essen H.	K. E.-D. Essen	
8	B	—	1	„	1440 Eier	—	90	8	Oberhausen	„	
9	B	—	3	Kisten	Harzer Käse	—	15	9	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
10	B	—	1	Sack	Zucker (Mehlis)	—	99	10	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
11	B	—	1	„	neue Fässer	—	80	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
12	B	14	1	Ballen	Süßholzabfälle	—	15	12	„	„	
13	B & Co.	25063	1	Kiste	—	—	15	13	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
14	B K	42	1	Faß	leer	—	150	14	Altona	K. E.-D. Altona	
15	B R	88225	1	Pack	Eisenwaren	—	5	15	Brilon Wald	K. E.-D. Cassel	Göln=G.-Alfen 21/1., 23/1.
16	B R	88225	8	Bund	Maschinenteile	—	216	16	„	„	
17	B R	84839	2	„	Maschinenteile	—	176	17	„	„	Cöln=G.-Sloten 23/1.
18	B S	8	1	—	Kette	—	26	18	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
19	B S Co.	866/2	1	Kiste	—	—	12	19	Kiel	K. E.-D. Altona	
20	C B	7442	1	Rolle i. Pap.	Jalousie	—	18	20	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
21	C F S	5543	1	Kiste	Salz	—	15	21	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	C H N	205	2	—	Korbkannen	—	15	22	Düsseld.=Reisholz	K. E.-D. Elberfeld	
23	C K	3484	1	Ballen	Tapeten	—	19	23	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
24	C K	7875	1	Bund	Griffstahl	—	27	24	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
25	C L	19354	1	Kiste	Holzextrakt	—	16,5	25	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
26	C P	250	1	Ballen	alte Säcke	—	7	26	Neudamm	K. E.-D. Bromberg	Berlin Osg.
27	C R	—	1	—	gußeis. Rohr	—	40	27	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
28	C S	275	1	Ballen	Gummituch	—	13,5	28	Eila. Düsseldorf II.	K. E.-D. Elberfeld	
29	C S T	930	1	Kiste	Senf	—	11	29	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
30	C V	1991	1	Korbkanne	leer	—	10	30	Karlsruhe	Albthal-E.	
31	C W	4105	1	Kiste	Margarine	—	18	31	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	Ueckendorf=W. 27/1.
32	C Z	154	1	Sack	Rohkaffee	—	83	32	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
33	D II.	22	1	—	blech. drehb. Johnas-Schornstein		6,25	33	Lehe	K. E.-D. Hannover	Ilversgehofen.
34	D M J	5332	1	Kiste	Glaswaren	—	34	34	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
35	D R G M	164782	1	—	Blechflasche, leer	—	4	35	Neuß	K. E.-D. Cöln	
36	D S	96	1	Kiste	Drahtstifte	—	64	36	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Dreher & Sohn, Gerresheim.
37	D S	97	1	Korb	Drahtstifte	—	47	37	„	„	
38	D V	2852	1	Kiste	Blecheimer	—	41	38	„	„	
39	E	1	1	Bund	Eisenfedern	—	22	39	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
40	E C	1006	1	Kiste	Federn aus Stahl, Messingrolle		10	40	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	beschr. Malines.
41	E C A	3 u. 5	2	—	Ketten	—	—	41	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
42	E G	73	1	Kiste	leer	—	6	42	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	Eil-A. Berlin Schl. B. vom 1/2.
43	E L	5395	1	Ballen	Webwaren	—	14	43	Eil-A. Guhrau	K. E.-D. Posen	
44	E M	10672	1	„	Gewebe	—	12	44	Luxemburg	Reichsbahn	
45	E P	7065	1	Kiste	—	—	10	45	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
46	E S	3196	1	„	—	—	68	46	Kiel	K. E.-D. Altona	
47	E S	5114/5	2	Kisten	Strohhüte	—	37, 4	47	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
48	E S T	3699	1	—	Wagendecke	—	—	48	Nürnberg Rgbhf.	Bayerische Stsb.	
49	E W	310	1	Verschlag	Blechkannen	—	22	49	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
50	F	—	2	Stangen	Flacheisen	—	37	50	Bettenhausen	K. E.-D. Cassel	
51	F H	42	1	Korb	leere Körbe	—	17	51	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
52	F H I.	4980	1	Kiste	Champagner	—	25	52	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
53	F J	10007	1	Ballen	Papier	—	62	53	Buttelstedt	Weimar-Rastenb. E.	
54	F L	6683	1	Kiste	Lampendochte	—	62	54	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
55	F Sch	32	1	Kiste	Harzer Käse —	5	55	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
56	F S W & Co	5838	1	Weinfaß	leer —	60	56	Spandau	„	
57	F v N	185	1	Kiste	Schuhbänder —	35	57	Fürth	Bayerische Stsb.	
58	F W	—	1	Bund	6 eis. Töpfe —	19	58	Schneverdingen	K. E.-D. Hannover	
59	G	—	1	Sack	Leim —	5	59	Bingerbrück	Direktion Mainz	
60	G	—	1	Kiste	gußeis. Ofenteile —	25	60	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
61	G	—	1	Block	Zinn —	36	61	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
62	G	1/5	4 1	Stück Sack	Bettstellenteile —	38	62	Reichenbach i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
63	G B	—	1	Bund	Rundeisen —	37	63	Burgau	Bayerische Stsb.	
64	G B C	1277	2	„	7 eis. Muffen —	75	64	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
65	G B S	687	1	Faß	Gurken —	130	65	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
66	G G	4336	1	Kiste	Weißwein —	40	66	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
67	G G	7578	1	Faß	Harzöl —	207	67	Fürth	Bayerische Stsb.	
68	G H	6316/7	2	Kisten	Glaswaren —	129	68	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Cöln E. 28/1.
69	G H	44948	1	Ballen	graue Baumwollw. —	—	69	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gebr.Hecking in Stadtlohn.
70	G K	40	1	Sack	neue Bürstenhölzer	24	70	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
71	G K	6572	3	—	eis. Gasrohre —	—	71	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
72	G L	709	1	Faß	Zollgut —	26	72	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
73	G O	6201/7284	2	Kisten	leer —	81	73	Mülhausen N.	Reichsbahn	
74	G W	12	1	Korb	gefüllt —	42	74	Stein b/Nbg.	Bayerische Stsb.	
75	H	2	1	Sack	Kleesamen —	50	75	Mainz	Direktion Mainz	
76	H	86	4	—	Ofenteile —	12	76	Würzburg	Bayerische Stsb.	
77	H	2913	1	Sack	Leim —	13	77	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
78	H C	2533	1	Ballen	gefärbtes Leinen —	24	78	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
79	H E	1049	1	—	Gasrohr —	14	79	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
80	H F K	2398	4	Pack	Hufeisen —	56	80	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	v. Münster i/W.
81	H G	374	1	Sack	Lederabfälle —	36	81	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
82	H G	2081	1	Kiste	Eier —	98	82	Essen W.	K. E.-D. Essen	
83	H J	7	1	Pack	4 Kistchen ger. Fische	16	83	Markt=Redwitz	Bayerische Stsb.	
84	H K	4/6	5	Stück	Bettstelle und Matratze	45	84	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
85	H K	100	1	—	Gasrohr —	11	85	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
86	H L	—	1	—	Pflugschar —	5	86	Neuß	K. E.-D. Cöln	
87	H L	7096	1	Bund	2 Ofenkniee —	8	87	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
88	H & L	7903	1	Kiste	3 l. Kartons, 4 Roll. Papier	33	88	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
89	H L K	256	1	Sack	weiße Gaze und Farbe	5	89	Essen H.	K. E.-D. Essen	
90	H N	—	1	Kiste	Kaiserborax —	15	90	Mülheim (Ruhr)	„	
91	H O	462/464	2	—	große Holzfässer, leer	180	91	Harburg	K. E.-D. Altona	
92	H P	42	1	Korb	Wein —	65	92	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M	
93	H P	91	1	Kiste	leer —	50	93	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
94	H R	—	1	Verschlag	Eisenwaren —	10	94	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	
95	[illegible]	311	1	Ballen	Manufakturwaren —	15	95	Elbing	K. E.-D. Danzig	
96	H S	502	1	„	Zollgut —	118	96	Eil-A. Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Zollverschluß v. Bremen Fr.
97	H S G	5	1	Paket	Papier —	13	97	M.-Styrum	K. E.-D. Essen	
98	H & W	1462	1	Ballen	Leim —	104	98	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	EssenNord23/1.
99	J A J L oder Z	1351	1	—	Schornsteinaufsatz —	7,5	99	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	Ilversgehofen.
100	J B	10	1	Kiste	Maschinenteile —	11	100	München H. B.	Bayerische Stsb.	
101	J H	610	20	Rollen	Drahtgeflecht —	70	101	Barop	K. E.-D. Essen	
102	J M	1267	1	Faß	leer —	20	102	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
103	J N	2066	1	Kiste	Korken —	2	103	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
104	J P	4098	1	Tafel	geriff. Blech —	65	104	Rummelsburg*)	K. E.-D. Berlin	*) Rgb.
105	J P	51278	1	Kiste	4 Messingschienen —	11	105	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
106	J R	4	1	Koffer	Kleider —	48	106	Augsburg	Bayerische Stsb.	
107	J S	628	1	Faß	leer —	70	107	Pforzheim	Badische Stsb.	
108	J S	992	1	Kiste	leer —	45	108	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
109	J S	11323	1	Eisenbehält.	Fett —	51	109	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
110	J V	1/2	2	Ballone	leer —	25	110	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
111	K	2	1	Sack	weißer Leim —	26	111	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
112	K	170	1	„	Runkelrüben —	84	112	Hof	Bayerische Stsb.	
113	K	10302	1	Kiste	l. Zigarrenkisten —	20	113	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
114	K C H	—	1	„	— —	32	114	Hamburg H.	„	
115	K G	58	1	Ballen	Gewebe? —	25	115	Gera	K. E.-D. Erfurt	
116	K S K	—	5	„	alte Kleiesäcke —	152	116	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
117	K W O	40231	1	Ring i. L.	Zinndraht —	38	117	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	Niedersch.= Joh. 14/1.
118	L A	—	2	—	Gußteile —	10	118	Hayingen	Reichsbahn	[1])
119	L F	5	1	Sack	Mehl —	25	119	Würzburg	Bayerische Stsb.	Lehmann & Stolterfoht in Witten.
120	L S	165	1	Paket	Gußteilchen —	2	120	Carnap	K. E.-D. Essen	
121	L S	241	1	Kiste	Weichenteile, Schraub.	60	121	Dortmund K. M.	„	
122	M	—	10	Pack	l. g. Säcke —	73	122	Windsheim	Bayerische Stsb.	
123	M B	2	1	Sack	Hornspitzen —	21,5	123	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
124	M B	119 100	1	Ballen	Sackleinen —	39	124	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
125	M B	100	1	Schließkorb	ansch. Effekten —	50	125	Straßburg E.	Reichsbahn	
126	M B	3080	1	Kiste	Schuhwaren —	88	126	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Firma: Demange, Zabern, bezettelt; Stempelfirma: Somborn, Boullay.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
127	H M C 6	247/00	1	Sack	Kleider —	24	127	Kiel	K. E.-D. Altona	
128	M K	3	1	Bund	3 Körbe —	20	128	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
129	M R	5050	1	Kiste	Ladenkassette —	25	129	Duisburg	K. E.-D. Essen	
130	M R	7716	1	"	leer —	27	130	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
131	M S	66	1	Paket	Zigarren —	9,5	131	Dorsten	K. E.-D. Essen	
132	M S B	—	1	Sack	Holzkohlen —	16	132	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	Signatur ist
133	N M Co	36120	1	Ballen	Tapeten —	13	133	Lübeck	Lübeck-Büchener	anschein. alt.
134	O	6	1	"	Papp-Papier —	15	134	Flensburg	K. E.-D. Altona	Altona 12/1.
135	O A K	180	1	Kiste	Zollgut —	103	135	Düren	K. E.-D. Cöln	
136	O D	13	1	—	Gußteil —	30	136	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
137	P	—	1	Korbkanne	leer —	8,5	137	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
138	P	121	1	Bund	2 Rohrstühle —	ca. 9	138	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
139	P	2050	1	Kiste	Bücher (Notenhefte)	214	139	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb	
140	P	4937	1	Bund	2 Stühle —	8	140	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	schwarz
141	P C	3166	1	Büchse	leer, neu —	7	141	Hilden	"	lackiert.
142	P C	3841	1	Ballen	? —	37	142	Eil-A. Dorsten	K. E.-D. Essen	
143	P H	3149	1	Kiste	Zollgut —	155	143	Duisburg Eilg.	"	
144	P N	615	1	"	Bleichsoda —	23	144	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
145	P S	32058	1	Ballen	Tapeten —	24	145	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
146	Q F	160	1	Korb	l. Flaschen —	47	146	Lüneburg	"	
147	R	—	1	—	Rohrverbindungsst. —	10	147	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
148	R C	7569	1	Kiste	Papier —	270	148	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
149	R H	—	1	Korb	leer, gebr. —	18	149	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	
150	R & M	10346/8	3	Ballen	Stearin —	304	150	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	Runkel & Mar-
151	R W IV	5261	1	Verschlag	Maschine —	645	151	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	tin in Cöln.
152	R Z	148	2	Stäbe	Flachstahl —	21	152	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
153	S	1/2	2	Bund	7 Körbe —	52	153	Straelen	K. E.-D. Essen	
154	S	60	1	—	Petroleumfaß, leer —	41	154	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
155	S	1009	1	Kiste	Figuren, Bilder —	28	155	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	seit 10./11. 04
156	S	24637	1	Korb	? —	4	156	Osterfeld Süd	K. E.-D. Essen	überz.
157	S A B	1/2	2	—	neue Kinderstühle —	15	157	Neuß	K. E.-D. Cöln	Wasungen.
158	S C	21	1	Tafel	Zinkblech —	12	158	Rastede	Oldenburgische Stsb.	
159	S C	8263	1	Ballen	Federn —	28	159	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	
160	S H	17	1	Kiste	Küchengeräte —	50	160	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
161	S H	87242	1	"	Glasschutzglocken —	74	161	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	
162	S M P G	19401	1	"	ansch. Feuerzeuggut	50	162	Herdecke-Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
163	S S	—	1	Bund	3 Stangen Stahl —	67	163	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
164	T	—	1	—	eis. Rohr —	25	164	Hönningen Rh.	K. E.-D. Cöln	
165	T G	170	1	Ballen	schwarzer Futterstoff	10	165	Wald	K. E.-D. Elberfeld	von Elberfeld.
166	T K	1598	1	Korb	Blechflasche, leer —	3	166	Hamm	K. E.-D. Essen	
167	T N	463/4	2	Rollen	Wellpappe —	58	167	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
168	T & St	500	1	Ballen	Baumwollwaren? —	19,5	168	Varel	Oldenburgische Stsb.	
169	T W	2968	1	"	Papier —	32	169	Duisburg	K. E.-D. Essen	
170	U T	—	2	Körbe	Eisenwaren —	97	170	Dortmund B. M.	"	
171	V	358	1	—	Ofenteil —	6	171	Lengsfeld	K. E.-D. Erfurt	
172	W H	—	1	Platte	Zink —	19	172	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	schwarz
173	W H	464	1	—	neuer Rohrstuhl —	—	173	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	poliert.
174	W H M	7620	1	Paket	Holzjalousien —	6	174	Stendal	K. E.-D. Hannover	
175	W K	73	1	Korb	Baumsägen —	46	175	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
176	W K	81/7	7	Bund	Holzleisten —	232	176	Barmen	"	
177	W K	3698	1	Kiste	Zigarren —	20,5	177	Birawa	K. E.-D. Kattowitz	
178	W M	612	1	Verschlag	2 Wellen —	130	178	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	5,50 m lang.
179	W P G	1233	1	Faß	Petroleum —	210	179	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	von Soest.
180	W R	50	1	Kiste	Eisenteile —	28,5	180	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
181	W R	2053	1	"	l. Zigarrenkisten —	22	181	Mainz	Direktion Mainz	
182	W S C	—	1	Stange	Stahl —	7	182	Königsberg i/P.	K. E.-D. Königsberg	
183	W W	708	1	Kiste	leer —	31	183	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
184	Z St	113	1	Faß	leer —	6	184	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
185	Z T	8009	1	Verschlag	Papier —	51,5	185	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
186	Akt.-Ges. für Kohlens.-Industrie	—	76	—	Metallzylinder, leer —	?	186	Aachen	K. E.-D. Cöln	
187	H S A Bastuba	175	1	Kiste	Türschließer —	55	187	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
188	Büchner A. G.	—	1	Bierfaß	leer —	10	188	Schlotheim	Mühlh.-Ebeleben. B.	
189	Direktion der Flaschenfabrik Fischmann, Teplitz	—	1	Koffer	gefüllt —	64	189	Asch	Bayerische Stsb.	Zollblei von Herbesthal.
190	William Egam & Co.	352	1	Korbkanne	Automobil-Zylinderöl	50	190	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
191	Liebold	—	1	Paket	Hackbretter mit Messingblech	5	191	Kirchheim b/W.	Badische Stsb.	
192	Milchverein Ochsenwerder	—	1	—	Milchkanne, leer —	?	192	Schwarzenbek	K. E.-D. Altona	
193	Nordhausen	524	1	Verschlag	Schaukelstühl —	19	193	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
194	Hugo Prinz	—	1	Sack	23 Säcke —	58	194	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
195	Rommenhöller	77511	1	Zylinder	Kohlensäure —	34,5	195	Waldsee	Württemberg. Stsb.	
196	Sergeant Schulz	—	1	Sack	Kartoffeln —	31	196	Tempelhof Ringb.	K. E.-D. Berlin	
197	Stolp	117	1	Pack	6 eis. Scheiben —	5	197	Dahme	Dahme-Uckroer E.	
198	Thonet (Wien)	—	1	Bund	2 Wiener Stühle m. Holzsitzen	7	198	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
199	Tolly	—	1	Kiste	Stärke —	30	199	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
200	Vohenstrauß	—	1	—	Rohrkniestück —	14	200	Vohenstrauß	Bayerische Stsb.	
201	Ch. de Vos	—	1	Sack	alte Kartoffelsäcke —	10	201	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
202	A G Wald	2640	1	Kiste	Holzlatten —	24	202	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Güter mit Nummern bezeichnet:					
203	—	II	1	Kiste	Sägespäne —	16	203	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
204	—	35	1	—	Pflugschar —	5	204	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
205	—	+ 200	2	—	Maschinenteile —	25	205	Neustadt Rbg.	K. E.-D. Hannover	Hannover N.
206	—	294	1	Bierfaß	leer —	30	206	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
207	—	405	1	Korb	7 Stück Schinken —	63	207	Sterkrade	„	
208	—	4723	1	Tonne	Butter —	56	208	Marktredwitz	Bayerische Stsb.	
209	—	5000	1	Koffer	— —	20	209	Schmalkaden	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
210	—	6084	1	—	Wagendecke —	—	210	Augsburg	Bayerische Stsb.	
211	—	64698	1	—	Kohlensäurezylinder?	20	211	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
212	rot	—	1	Bund	3 Stg. Eisen —	40	212	Lügumkloster	K. E.-D. Altona	1 Stg. halbrd. 2 Stg. flach.
213	rot —	—	1	—	Windeheber	28	213	Neisse	K. E.-D. Breslau	
214	Solo	8519	1	Kiste	Margarine —	19	214	Verden	K. E.-D. Hannover	Jürgens & Prinz.
215	S	171	1	Ballot	gefüllt —	18	215	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
216	△	104	1	Ballen	Tabaksrippen —	20	216	Pankow-Schönh.	K. E.-D. Berlin	
217	△ W	38248	1	Kiste	Papierhülsen —	123	217	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
218	△ S	333	1	„	Käse —	27	218	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
219	—	—	1	Sack	Altmetall (Blei) —	15	219	Neuß	K. E.-D. Cöln	
220	—	—	1	„	Anis —	14	220	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
221	—	—	1	—	hölz. Ausziehtisch —	20	221	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
222	—	—	1	Rolle	Bandeisen —	50	222	Altena	K E.-D. Elberfeld	
223	—	—	1	Bund	Bandeisen —	55	223	Darmstadt Hpt.	Direktion Mainz	
224	—	—	4	„	je 10 Bandeisen —	316	224	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
225	—	—	1	Blechkanne	Benzin —	42	225	Elend	Nordh.-Werniger. E.	
226	—	—	1	Kbglsballon	Benzin —	78	226	Altenbeken	K. E.-D. Cassel	
227	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	31	227	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	Aktienbrauerei und diverse Zeichen.
228	—	—	10	Bierfässer	leer, alt —	?	228	Ulm	Württemberg. Stsb.	
229	—	—	2	—	gelochte Bleche —	38	229	Duisburg	K. E.-D. Essen	
230	—	—	2	—	Blechflasch., leer, gebr.	15	230	Hamm	„	
231	—	—	3	—	Blechflasch., leer, gebr.	26	231	„	„	
232	—	—	1	—	Blechflasche, gefüllt —	53,5	232	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	Berlin Osg. 29/12.
233	—	—	1	Blechkanne	leer —	3	233	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
234	—	—	1	Wdkorb	Blechkanne, gebr. —	7	234	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
235	—	—	2	—	Blechkannen, leer —	8	235	Neumünster	K. E.-D. Altona	
236	—	—	1	—	verzinkt. Blechkasten	6	236	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	mit 2 Handgriffen.
237	—	—	1	—	Blechkübel —	5	237	Hamm	K. E.-D. Essen	
238	—	—	11	Stück	Bretter, 10 = 8 m, 1 = 4 m lang	?	238	Thornisch-Papau	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
239	—	—	9	„	Bretter, 4–8 m lang	?	239	Nakel	„	Streckenfund.
240	—	—	13	„	Bretter, 5 u. 8 m lang	?	240	Zossen	K. E.-D. Berlin	
241	—	—	1	Wagen	Briketts —	—	241	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	Elbf. 13454.
242	—	—	1	Korb	schmutzige Damenwäsche	27,5	242	Leipzig Dresd. B.	Sächsische Stsb.	
243	—	—	1	Ring i. L.	Draht	28	243	Plauen i/V. o. B.	„	
244	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	135	244	Werder	K. E.-D. Berlin	
245	—	—	1	Sack	Düngesalz —	100	245	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
246	—	—	1	Kiste	Eier —	104	246	Rottweil	Württemberg. Stsb.	Offenburg 1/2.
247	—	—	1	Stange	vierk. Eisen —	22	247	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
248	—	—	8	—	Eisenbleche —	44	248	Nakel	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
249	—	—	2	—	verzinkte Eisenblechkannen, leer (neu)	7,5	249	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	mit je 2 Griffen.
250	—	—	1	Ring	Eisendraht —	25	250	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
251	—	—	1	Eisenfaß	leer	48	251	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	v. Braunschweig 18/1.
252	—	—	2	—	Eisenplatten	12	252	Aalen	Württemberg. Stsb.	
253	—	—	1	Bund	3 Eisenrohre	27	253	Ueckendorf-Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
254	—	—	1	„	8 Eisenstäbe	49	254	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	—	1	—	Eisenstange	13	255	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
256	—	—	1	Verschlag	Eisenteile	13	256	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
257	—	—	2	—	Eisenteile	45	257	Rheine	K. E.-D. Münster	
258	—	—	2	—	Eisenwaren	204	258	Goch	K. E.-D. Cöln	
259	—	—	1	—	altes Fahrrad	16	259	Lorch	Württemberg. Stsb.	
260	—	—	1	Faß	leer	43	260	Pforzheim	Badische Stsb.	
261	—	—	1	Ballen	1 Federdecke, 2 Kissen	23	261	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
262	—	—	1	Wagen	Feldbahnschienen	—	262	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	Kattow. 22140.
263	—	—	1	—	leb. Ferkel	—	263	Lichtenberg-Fr.	K. E.-D. Berlin	
264	—	—	1	—	Feuerungslage	13	264	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	mit Rost.
265	—	—	2	Stangen	Flacheisen	164	265	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
266	—	—	3	Stb.	Flacheisen	28	266	Ortrand	K. E.-D. Halle a/S.	
267	—	—	1	Bund	3 Flacheisenstg.	9	267	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
268	—	—	1	Stab	Flachstahl	39	268	Mannheim	Badische Stsb.	
269	—	—	1	Bund	5 Stg. Flachstahl	41	269	Duisburg	K. E.-D. Essen	
270	—	—	1	„	25 Flanschen	24	270	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	10 cm Durchm.
271	—	—	1	„	Garderobegestell	24	271	Waldbröl	Brölthalbahn	gelb poliert.
272	—	—	1	—	Gebläse	21	272	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	[1]
273	—	—	1	—	eis. Gewicht	4,5	273	Chemnitz	Sächsische Stsb.	11 ½ cm hoch.
274	—	—	1	—	alter Göpelteil	37	274	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
275	—	—	1	Wagen	Gips in Säcken	—	275	„	„	Han. 10354.
276	—	—	1	Pack	ges. Haut	40	276	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
277	—	—	1	—	Hebel	12	277	Kiel	K. E.-D. Altona	ansch. Stellwerkhebel.
278	—	—	1	—	Heizapparat für Güterwagen	39	278	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
279	—	—	1	Sack	Herrenkleider	16	279	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	—	—	1	Paket	12 Paar Holzschuhe	15	280	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
281	—	—	1	Sack	Holzschuhe mit Filz	21	281	Osterode i. Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
282	—	—	1	Ballen	Holzwolle	30	282	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
283	—	—	9	Stück	alte Kabel	?	283	Dalheim		
284	—	—	1	Sack	alte Kartoffelsäcke	61	284	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
285	—	—	1	Kiste	Käse	4	285	Hof	Bayerische Stsb.	
286	—	—	1	—	Käse	10	286	Marienhof	K. E.-D. Münster	
287	—	—	1	—	eis. Kette	—	287	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	2,45 m lg.
288	—	—	1	—	eis. Kette	196	288	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
289	—	—	1	—	Kinderwagen	16	289	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
290	—	—	1	Sack	Kleesamen	50	290	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
291	—	—	1	Holzkoffer	Kleider	25	291	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
292	—	—	1	Sack	Kleie	50	292	Wiesbaden	Direktion Mainz	
293	—	—	1	Paket	leere Kleiesäcke	36	293	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
294	—	—	1	„	alte Kleiesäcke	37	294	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
295	—	—	1	Wagen	Kleineisenzeug	10030	295	Beutersitz	K. E.-D. Halle a/S.	Bresl. 32551.
296	—	—	1	—	verzinkt. Kochtopf	4	296	Osterholz-Sch.	K. E.-D. Hannover	
297	—	—	1	Wagen	belg. Kohlen	—	297	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Etat. B. 55445.
298	—	—	1	„	Kohlen	—	298	Solingen	K. E.-D. Essen	E. B. 51509.
299	—	—	1	„	Kohlen	—	299	„	„	Brsl. 29309.
300	—	—	1	„	Kohlen	—	300	„		E. B. 44269.
301	—	—	1	Korb	leer	13	301	Pr. Holland	K. E.-D. Königsberg	
302	—	—	1	Kbglsballon	gefüllt	16	302	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
303	—	—	1	Bund	6 Kupferstangen	32	303	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
304	—	—	1	Paket	Kupferstangen	32	304	„	„	
305	—	—	1	Karton*)	7 Paar Knopfgamaschen f. Damen	7	305	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	*) in Leinen.
306	—	—	1	—	eis. Ladebrücke	34	306	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	1,10: 1,10 m.
307	—	—	1	Wagen	Ladeutensilien	—	307	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	Magd. 28785.
308	—	—	1	Ballen	Leinwand	32,5	308	Malchin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
309	—	—	1	Bund	19 ovale eis. Leisten	—	309	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
310	—	—	1	Sack	bunte Lumpen	58	310	Stadthagen	K. E.-D. Hannover	
311	—	—	1	„	Maisgries	100	311	Wiesbaden	Direktion Mainz	
312	—	—	1	Gestell	Marinaden	49	312	Gr.-Rhüden	Braunschweig. L.-E.	7 Dosen.
313	—	—	1	Paket	24 Maschinenmesser	21	313	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	
314	—	—	1	Wdkorb	2 Maschinenteile etc.	26	314	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
315	—	—	1	Blechkanne	Maschinenöl	29	315	Buttstädt	K. E.-D. Erfurt	
316	—	—	4	Sack	Mehl	402	316	Schönberg i. Meckl.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
317	—	—	1	—	Messingteil	4	317	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Maschinenteil.
318	—	—	1	Kiste	Muttern u. Schrauben	22	318	Freyung	Bayerische Stsb.	
319	—	—	1	Korb	Nähmaschinendrücker	97	319	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
320	—	—	1	Sack	Ölkuchen	50	320	Trendelburg	K. E.-D. Cassel	
321	—	—	1	Ballen	Personenwagenvorhänge	30	321	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
322	—	—	1	Blechkanne	ansch. Petroleum	37	322	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
323	—	—	1	Holzfaß	Petroleum	165	323	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
324	—	—	2	Ballen	Putzwolle	52	324	Neuß	K. E.-D. Cöln	

[1]) Anscheinend zu einer Feldschmiede.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
325	—	—	1	—	eis. Radnabe m. Speichen	9	325	Saargemünd	Reichsbahn	
326	—	—	1	Kiste	Reisstärke —	35	326	Ülzen	K. E.-D. Hannover	Remy & Cie.
327	—	—	1	—	eis. geteilte Riemenscheibe	18	327	Schweinfurt H. B.	Bayerische Stsb.	
328	—	—	1	Sack	Roggenkleie —	60	328	Falkstätt	K. E.-D. Posen	
329	—	—	1	—	eis. Rohr —	22	329	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
330	—	—	1	Bund	4 Rohre —	45	330	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
331	—	—	3	—	eis. Rohre —	270	331	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	1	Bund	10 eis. Rollen —	13	332	Harburg	K. E.-D. Altona	[1])
333	—	—	1	Wagen	Roststäbe —	15000	333	Kunigundeweiche	K. E.-D. Kattowitz	Brsl. 52294.
334	—	—	1	Bund	11 Stg. Rundeisen —	29	334	Buchholz (Aller)	K. E.-D. Hannover	
335	—	—	3	Stangen	Rundeisen —	75	335	Darmstadt Hpt.	Direktion Mainz	
336	—	—	1	—	Rundeisen —	121	336	Hettstedt	K. E.-D. Magdeburg	
337	—	—	1	Stange	Rundkupfer —	5	337	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	[2])
338	—	—	1	Bund	20 hölz. Rundstäbe — 20 hölz. Flachstäbe —	9,5	338	Soest	K. E.-D. Cassel	Kollostangen.
339	—	—	1	„	4 Stb. Rundstahl —	11	339	Duisburg	K. E.-D. Essen	
340	—	—	4	Stangen	Rundstahl —	18	340	Reichenbach i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
341	—	—	1	Stange	Rundstahl —	38	341	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
342	—	—	1	Sack	leere Salzsäcke —	19	342	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	Kiste	vern. Sarggriffe —	121	343	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
344	—	—	1	Korbballon	Säure —	61	344	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
345	—	—	1	in Stroh	Schaukelstuhl a. geb. Holz	9	345	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
346	—	—	2	—	Schienenzangen —	26	346	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	—	1	Bund	Schilf oder Stuhlbinsen	31	347	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
348	—	—	1	Schließkorb	leer —	2	348	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
349	—	—	6	—	eis. Schrauben —	21	349	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
350	—	—	1	Paket	Schrauben mit Muttern	4	350	Duisburg	K. E.-D. Essen	
351	—	—	1	Sack	Schraubenschlüssel etc.	10	351	Hof	Sächsische Stsb.	Gepäck.
352	—	—	1	—	Schreibstuhl a. geb. Holz	5	352	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
353	—	—	2	Tafeln	Schwarzblech —	18	353	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
354	—	—	1	Sack	Seilerwaren —	61	354	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
355	—	—	1	„	Soda —	50	355	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
356	—	—	1	Rolle	Sohlleder —	97	356	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
357	—	—	1	—	eis. Spindel m. Kernloch	10	357	Borsdorf	Sächsische Stsb.	5,45 m lg.
358	—	—	1	Korb	Spirituosen, Kognak	37	358	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
359	—	—	1	Stange	Stahl —	8	359	München H. B.	Bayerische Stsb.	
360	—	—	1	Bund	2 Stg. Stahl —	17	360	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
361	—	—	1	„	Stahl —	50	361	St. Joh.-Saarbr.	St. Johann-Saarbr.	
362	—	—	1	„	Stahldraht —	21	362	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
363	—	—	1	—	Stahlwelle —	51	363	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	1,60 m : 70 mm.
364	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	—	364	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	Bbg. 21169.
365	—	—	1	„	Steinkohlen —	15000	365	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Cöln 72314.
366	—	—	1	Korb	eis. Stifte —	103	366	Gemünd	Württemberg. Stsb.	
367	—	—	2	Fässer	ansch. Teer —	440	367	Neumünster	K. E.-D. Altona	
368	—	—	27	Teerfässer	leer —	750	368	Deutz	K. E.-D. Cöln	
369	—	—	1	Sack	Thomasmehl —	100	369	Duisburg	K. E.-D. Essen	
370	—	—	1	—	eis. Trittbrett —	5	370	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	52 cm lg., 24 cm breit.
371	—	—	1	—	Ventil mit Hebelstange	8	371	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
372	—	—	1	—	eis. Ventil —	29	372	Herne	K. E.-D. Essen	
373	—	—	2	—	Verbind.-Stangen —	—	373	Kiel	K. E.-D. Altona	1,3 u. 1,5 m l.
374	—	—	1	Sack	gebrauchte Vitriolsäcke	27	374	Warburg	K. E.-D. Cassel	
375	—	—	2	—	eiserne Vorlegbäume	—	375	Würzburg	Bayerische Stsb.	
376	—	—	1	Sack	Wäsche —	2	376	Augsburg	„	
377	—	—	1	„	Wäsche u. Kleider —	15	377	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
378	—	—	1	braun. Korb	Wäsche, Marmorplatte etc.	19	378	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
379	—	—	1	—	eis. gebr. Waschschüsselständer	8	379	Neuß	„	
380	—	—	1	Kiste	Wasserkasten —	37	380	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
381	—	—	1	Sack	Weichselstöcke —	59	381	Mainz	Direktion Mainz	
382	—	—	1	Bund	7 Weidenkörbe —	15	382	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
383	—	—	1	Kiste	Tafeln Weißblech —	95	383	Brake i/O.	Oldenburgische Stsb.	
384	—	—	1	Sack	Weißkraut —	34	384	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
385	—	—	1	—	Werkzeug (Gestell) —	25	385	Kattowitz Eilgut	K. E.-D. Kattowitz	Gleismaß?
386	—	—	2	Stäbe	Winkeleisen —	34	386	Harburg H.	K. E.-D. Altona	Streckenfund.
387	—	—	1	—	Wringmaschine —	10	387	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
388	—	—	1	Ring	6 Zahnkränze —	8	388	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
389	—	—	1	Ballen	Zeitungspapier —	49	389	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
390	—	—	3	—	Zinkeimer —	4	390	Papenburg	K. E.-D. Münster	
391	—	—	1	—	Zinkrinne —	20	391	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	je 2 m lg.
392	—	—	1	—	Zinkrohr		392			
393	—	—	1	Sack	Zucker —	100	393	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	

[1]) 10 cm Durchmesser; mit 4eckigem Loch.
[2]) In einem leeren Wagen gefunden.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	G	22957	1	Ballen	Tapeten —	47	1	den Haag	Niederländ. Stsb.	bekl. Gelsenkirchen-den Haag.
2	H M	17937	1	Verschlag	Schrank —	68	2	Rotterdam Maas	„	bekl. Husum.
3	H S T	1489	1	Ballen	Teppich —	66	3	Bentheim	„	von Osnabrück.
4	Heinrich Komper, Altenessen	—	1	—	Decke —	40	4	Arnhem	„	bekl. Krabbendyke-den Haag.
5	A P Amsterdam	—	1	Pack	Eisenwaren —	20	5	Amsterdam Doklaan	„	beklebt Cöln.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 14. | 18. Februar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Rechtsquellen des deutschen Eisenbahntransportrechts.

Von Dr. jur. W. Hertzer, Straßburg i/E.

Das Eisenbahntransportrecht umfaßt alle diejenigen Rechtsnormen, welche die Beförderung von Personen und Sachen auf den Eisenbahnen betreffen. Diese Normen finden demnach überall da Anwendung, wo ein Transportvertrag und zwar entweder ein Personenbeförderungsvertrag oder ein Frachtvertrag den Gegenstand des Rechtsgeschäfts bildet. Da das Eisenbahntransportrecht ferner einen Bestandteil des Handelsrechts ausmacht, so sind auch seine Rechtsquellen, d. h. diejenigen seiner Faktoren, welche Recht im objektiven Sinne begründen, im wesentlichen handelsrechtlicher Natur. Für den deutschen Eisenbahntransportverkehr ist mithin die wichtigste Rechtsquelle das Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897. In bezug auf Handelssachen sind indessen nicht nur Vorschriften des Handelsgesetzbuchs selbst, sondern auch andere Normen, insbesondere solche des Bürgerlichen Gesetzbuchs, von Bedeutung (Einf.-Ges. z. H.-G.-B. Art. 2). Da das gleiche für das Eisenbahntransportrecht gilt, so wird es sich, bevor wir zur Betrachtung der in Rede stehenden Rechtsquellen selbst übergehen, zunächst darum handeln, festzustellen, in welcher Rangordnung diese zueinander stehen, d. h. inwiefern Normen des einen Rechtsgebiets denen des anderen vorgehen oder solche des anderen abzuändern vermögen.

Das alte Handelsgesetzbuch bestimmte im Art. 1, daß zunächst die eigenen Vorschriften, in zweiter Linie die Handelsgebräuche, d. h. die objektiven Rechtsnormen des Handelsgewohnheitsrechts, und in deren Ermangelung, mithin in dritter Reihe, das allgemeine bürgerliche Recht zur Anwendung kommen sollten. Diese Bestimmung ist in das neue Handelsgesetzbuch nicht übernommen worden. Das Einführungsgesetz besagt im Art. 2 lediglich, daß in Handelssachen die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs nur insoweit Anwendung finden, als nicht im Handelsgesetzbuch oder im Einführungsgesetz dazu ein anderes bestimmt ist. Damit haben die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs wie bisher auch den Vorrang vor denen des bürgerlichen Rechts behalten; das Handelsgewohnheitsrecht dagegen ist in dem neuen Gesetze überhaupt nicht erwähnt, woraus indessen nicht gefolgert werden darf, daß seine Normen für Handelssachen keine Geltung mehr besäßen, vielmehr nimmt auch heute das Handelsgewohnheitsrecht noch den Vorrang vor den Bestimmungen des bürgerlichen Rechts ein, soweit eben nicht letztere durch ihre Aufnahme in das Bürgerliche Gesetzbuch Reichsrecht geworden sind. Dieses freilich hat vor dem Landesrecht und demnach auch vor dem Handelsgewohnheitsrecht den Vorzug (Reichsverfassung Art. 2).

Die vorstehenden Grundsätze gelten in entsprechender Weise für das deutsche Eisenbahntransportrecht. Auch hier finden zunächst die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs und im gleichen Range mit diesem — abgesehen von den unten erörterten Einschränkungen — die erlassenen Rechtsverordnungen, insbesondere die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung, sodann in deren Ermangelung, mithin in zweiter Linie, die Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs Anwendung. Gewohnheitsrechtliche Normen kommen für den Eisenbahntransportverkehr heute so gut wie gar nicht mehr in Betracht; falls solche Normen ehemals tatsächlich galten, sind sie in das Handelsgesetzbuch oder in die Verkehrsordnung übernommen und damit zum jus scriptum geworden. Nur sofern man den Gerichtsgebrauch als eine dem Gewohnheitsrecht verwandte Rechtsquelle ansehen will, kann man in diesem Sinne noch von gewohnheitsrechtlichen Normen im Eisenbahntransportverkehr reden. Auch die Landesgesetze der deutschen Bundesstaaten können nicht mehr als Rechtsquellen unseres Eisenbahntransportrechts angesehen werden, denn nach Art. 15 des Einführungsgesetzes zum Handelsgesetzbuch bleiben privatrechtliche Vorschriften der Landesgesetze nur insoweit in Kraft, als es im Einführungsgesetz bestimmt oder als im Handelsgesetzbuch auf die Landesgesetze verwiesen ist. In dem siebenten Abschnitt des Handelsgesetzbuchs aber, der die Beförderung

von Personen und Gütern auf den Eisenbahnen behandelt, wird in keiner Weise auf landesgesetzliche Bestimmungen Bezug genommen; letztere sind vielmehr, soweit sie den Transport von Personen und Gütern betrafen, durch die sich als Reichsrecht kennzeichnenden Vorschriften des Handelsgesetzbuchs und der Eisenbahn-Verkehrsordnung ersetzt worden. Praktische Bedeutung für den Eisenbahnverkehr haben privatrechtliche Bestimmungen der Landesgesetze hauptsächlich noch insofern, als sie die Regelung von Sachschäden zum Gegenstande haben, deren Ersatz den Eisenbahnen nicht auf Grund von Transportverträgen obliegt, so z. B. wenn durch Funkenflug aus der Lokomotive ein Waldbrand entstanden ist. In diesen Fällen beruht die bahnseitige Ersatzpflicht nicht auf dem Frachtvertrage, sondern ist die Folge einer außervertraglichen unerlaubten Handlung. Soweit nun landesrechtliche Vorschriften den Unternehmer eines Eisenbahnbetriebes für den aus diesem entstandenen Schaden in weiterem Umfange als nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs verantwortlich machen, behalten sie ihre gesetzliche Geltung (Art. 105 des Einf.-Ges. z. B. G.-B.). Für Preußen z. B. kommt hier § 25 des Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 in Betracht, für Elsaß-Lothringen Art. 22 des Gesetzes über die eisenbahnpolizeilichen Verordnungen vom 15. Juli 1845.

Ebensowenig wie die Landesgesetze kann das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 als Rechtsquelle des Eisenbahntransportrechts angesehen werden, da die durch dieses Gesetz geregelte bahnseitige Haftung für den aus der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen beim Betriebe entstandenen Schaden gleichfalls nicht davon abhängig ist, daß der Getötete oder Verletzte vor Eintritt des Unfalls einen Transportvertrag abgeschlossen hatte; das Vorliegen eines solchen aber ist für die Anwendung eisenbahntransportrechtlicher Normen notwendige Voraussetzung. Zu den letzteren gehören daher auch die in den Personen- und Gütertarifen enthaltenen Vorschriften, ferner das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und das Übereinkommen hierzu sowie die verschiedenen Kundmachungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes, denn es sind dies auf die Beförderung von Personen und Sachen sich beziehende Vertragsbedingungen, die durch den Abschluß des Transportvertrages lex contractus und damit Rechtsnormen werden.

Im allgemeinen kommen sonach als Rechtsquellen für den deutschen Eisenbahntransportverkehr in Betracht: Reichsgesetze und die in ihrer Ausführung oder Ergänzung erlassenen Rechtsverordnungen, sodann die von den Eisenbahnen herausgegebenen Tarife und schließlich die von dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bezw. dem Verkehrsverbande veröffentlichten Reglements und Kundmachungen.

Unter den hier in Frage kommenden Reichsgesetzen ist, wie bereits bemerkt, das Handelsgesetzbuch die wichtigste Rechtsquelle. Seine Vorschriften gehen, insbesondere was die Beförderungs- und Haftpflicht der Eisenbahnen anlangt, allen anderen transportrechtlichen Normen vor, denn es stellt in dieser Hinsicht zwingende Rechtssätze auf, von denen eine Abweichung weder durch die Verkehrsordnung, noch durch Verträge gestattet ist (§ 471). Das Handelsgesetzbuch enthält zwar nur Vorschriften über die Beförderung von Gütern — die Regelung des Personenverkehrs hat es der Verkehrsordnung überlassen (§ 472) —, diese Vorschriften über den Güterverkehr unterscheiden sich aber hinsichtlich ihrer rechtlichen Bedeutung in bemerkenswerter Weise von denen des alten Handelsgesetzbuchs. Während nämlich das letztere nur einige wenige frachtrechtliche Sonderbestimmungen enthielt, im übrigen aber lediglich gewisse vertragliche Abmachungen zwischen den Eisenbahnen und dem Publikum gestattete (Art. 424—431), hat das heutige Handelsgesetzbuch eine große Anzahl derartiger Regeln selbständig festgesetzt (§§ 453—470) und damit wichtigen Bestimmungen des Eisenbahnfrachtverkehrs eine gesetzliche Grundlage gegeben. Der Schwerpunkt des Eisenbahnfrachtrechts ruht daher heute nicht mehr in der Verkehrsordnung, sondern im Handelsgesetzbuch selbst.

Verschiedene das Eisenbahntransportwesen betreffende Rechtsmaterien sind indessen weder im Handelsgesetzbuch, noch in der Eisenbahn-Verkehrsordnung geregelt worden, da sie dem allgemeinen bürgerlichen Recht angehören und daher bereits im Bürgerlichen Gesetzbuch Aufnahme gefunden haben. Die Bestimmungen dieses Gesetzbuchs kommen mithin überall da zur Anwendung, wo das Handelsgesetzbuch oder die Verkehrsordnung keine besonderen Vorschriften getroffen haben. Wenn z. B. die Eisenbahn zugeführte Güter, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann, gemäß § 55 Abs. 2 E.-V.-O. in Verwahrung nimmt, so ist dieser Verwahrungsvertrag, da hierüber weder im Handelsgesetzbuch noch in der Verkehrsordnung Bestimmungen enthalten sind, nach § 688 f. B. G.-B. zu beurteilen. Eine etwaige Schadenersatzleistung bestimmt sich daher nicht nach § 457 H.-G.-B. bezw. § 80 E.-V.-O., sondern nach § 249 f. B. G.-B., und hat die Eisenbahn nicht nur den gemeinen Handelswert des Gutes, sondern das gesamte Interesse des Geschädigten, d. h. sowohl den unmittelbar entstandenen Vermögensverlust (damnum emergens), als auch den mittelbaren Schaden, den sogenannten entgangenen Gewinn (lucrum cessans), zu ersetzen. Kommt ferner bei der Abnahme nicht zugerollter Güter der Empfänger oder, wenn dieser die Abholung rechtzeitig aber vergeblich versucht hat, die Eisenbahn in Verzug (E.-V.-O. § 69), so gelten im ersteren Falle die Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs über den Verzug des Gläubigers (§ 293 f.), im letzteren diejenigen über den Verzug des Schuldners (§ 284 f.). Als ein weiteres Beispiel für die Heranziehung bürgerlich-rechtlicher Vorschriften zur Beurteilung von Fragen des Eisenbahntransportrechts kann der Fall gelten, in welchem es sich um die Vorlegung eines im Gewahrsam der Eisenbahn befindlichen Gutes handelt (B. G.-B. § 809—811). Auch hierüber bestehen keine frachtrechtlichen Sondervorschriften; die Eisenbahn ist daher nach Maßgabe der genannten Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs verpflichtet, dem Interessenten auf Verlangen eine derartige Sendung vorzulegen und ihm die Einsicht in den Frachtbrief zu gestatten. Nicht unerwähnt mag bleiben, daß die ethischen und sozialen Grundsätze, die das Bürgerliche Gesetzbuch für das Rechtsleben überhaupt aufstellt, auch für den Eisenbahntransportverkehr ihre volle Geltung besitzen. So sind z. B. bei der vorübergehenden Aufbewahrung von Reisegepäck (E.-V.-O. § 38) vertragsmäßige Haftungsbeschränkungen oder Haftungsausschließungen so auszulegen, „wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern“ (B. G.-B. § 157). Derartige Vertragsbestimmungen dürfen daher nicht gegen die guten Sitten verstoßen, andernfalls sie nichtig sind (a. a. O. § 138).

Was die den Transportverkehr auf den Eisenbahnen regelnden Verordnungen anlangt, so kommen hier sowohl Rechtsverordnungen als Verwaltungsverordnungen in Betracht. Nur die Rechtsverordnungen gelten als Rechtsquellen; sie sind Gesetze im materiellen Sinne des Wortes und enthalten allgemein verbindliche Rechtssätze; sie können ferner nur auf Grund einer besonderen gesetzlichen Bestimmung gültig erlassen werden und müssen daher in den Eingangsworten diese Bestimmung angeben. Die Rechtsgültigkeit der von den Organen des Reichs erlassenen Rechtsverordnungen ist außerdem davon abhängig, daß sie im Reichsgesetzblatt verkündigt sind (Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches, Bd. II, 4. Aufl., S. 170). Die Verwaltungsverordnungen hingegen sind ihrem Wesen nach keine Gesetze, sondern Dienstbefehle bezw. Generalverfügungen; sie besitzen daher nur im Rahmen der Verwaltung selbst, d. h. deren Bediensteten gegenüber, nicht aber Dritten gegenüber Rechtswirkung (Laband a. a. O. S. 185). Praktische Bedeutung hat dieser zwischen beiderlei Verordnungen bestehende Unterschied insofern, als die unrichtige Anwendung oder Auslegung einer Rechtsverordnung sich als Gesetzesverletzung darstellt und damit gemäß § 549 der Zivilprozeßordnung einen Revisionsgrund bildet, so daß die getroffene richterliche Entscheidung

der Nachprüfung durch das Reichsgericht unterliegt. Der Irrtum über eine Bestimmung der in Rede stehenden Verordnung ist ferner als Rechtsirrtum anzusehen, der als solcher nicht beachtet wird. Für Verwaltungsverordnungen hingegen, da sie keine Rechtsvorschriften enthalten, gelten diese Regeln nicht. Prüft man nun unter Berücksichtigung obiger Grundsätze die für das Eisenbahntransportwesen maßgebenden Verordnungen auf ihren juristischen Charakter hin, so wird man die Eisenbahn-Verkehrsordnung, die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen — die beiden letzteren allerdings mit wesentlichen Einschränkungen — als Rechtsverordnungen, alle übrigen in Betracht kommenden Vorschriften jedoch, wie die von dem Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbande herausgegebenen allgemeinen Abfertigungs - Vorschriften, Ministerialerlasse, Verfügungen des Reichseisenbahnamts, die zwischen Eisenbahnverbänden und Vereinen getroffenen Vereinbarungen sowie Dienstanweisungen, Reglements und Instruktionen der verschiedenen Eisenbahnbehörden als Verwaltungsverordnungen bezeichnen müssen, die daher als solche die Eigenschaft von Rechtsquellen nicht besitzen.

Die wichtigste der genannten Rechtsverordnungen ist die Eisenbahn-Verkehrsordnung. Sie galt vor dem Inkrafttreten des jetzigen Handelsgesetzbuchs, trotzdem sie in formeller wie in materieller Hinsicht die Merkmale einer Rechtsverordnung aufwies, nach der herrschenden Ansicht gleichwohl nicht als solche, vielmehr wurde ihr nur der Rechtscharakter einer Verwaltungsverordnung zuerkannt, dergestalt, daß ihre Bestimmungen lediglich als Bestandteile der einzelnen Transportverträge rechtliche Geltung erhielten. Die Meinungsverschiedenheiten, die über diese Frage bestanden, sind durch das neue Handelsgesetzbuch aus der Welt geschafft, denn das letztere hat die Verkehrsordnung in unzweideutiger Weise als Rechtsverordnung dadurch anerkannt, daß es deren Vorschriften neben den eigenen für den Güterverkehr als anwendbar bezeichnet (§§ 453, 454, 460, 463, 464, 466), daß es ferner jede Vereinbarung, die mit der genannten Ordnung im Widerspruche steht, für nichtig erklärt (§ 471 Abs. 2), und daß es schließlich jene ermächtigt, hinsichtlich der Beförderung von Personen Bestimmungen zu treffen (§ 472). Damit hat die Eisenbahn-Verkehrsordnung zweifellos gesetzesähnliche Geltung erlangt; ihre Vorschriften kennzeichnen sich als objektive Rechtsregeln und sind daher für die Eisenbahnen und das Publikum wie Gesetzesbestimmungen bindend. Zweck der Verkehrsordnung ist es zunächst, die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über den Eisenbahnfrachtverkehr zu ergänzen; sie darf daher keine Bestimmungen enthalten, die mit zwingenden Vorschriften desselben im Widerspruche stehen. Wo gleichwohl Bestimmungen der genannten Ordnung sich über diese gesetzliche Schranke hinwegsetzen, sind sie nichtig (H.-G.-B. § 471). Abgesehen aber von diesen zwingenden Rechtsregeln können Vorschriften der Verkehrsordnung von denen des Handelsgesetzbuchs und auch von denen sonstiger Reichsgesetze, wie z. B. des Bürgerlichen Gesetzbuchs, abweichen und ihnen mithin vorgehen.

Für Bahnunternehmungen, die weder zu den Haupteisenbahnen im Sinne der Betriebsordnung, noch zu den Nebeneisenbahnen im Sinne der Bahnordnung gehören, die vielmehr nur von untergeordneter Bedeutung sind, d. h. für die sogenannten Kleinbahnen, sind an Stelle der Verkehrsordnung die Beförderungsbedingungen der betreffenden Bahnunternehmung maßgebend (H.-G.-B. § 473 Abs. 1). Diese Beförderungsbedingungen haben somit für die Kleinbahnen die gleiche rechtliche Bedeutung, wie sie die Verkehrsordnung für die obigen Haupt- und Nebeneisenbahnen besitzt.

Im Gegensatz zur Eisenbahn-Verkehrsordnung können die Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen und die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands, vom 1. Mai d. J. an also die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung, nicht durchweg, d. h. nicht ihrem Gesamtinhalte nach als Rechtsverordnungen angesehen werden. Zwar sind die genannten Ordnungen auf Grund der Art. 42 und 43 der Reichsverfassung durch Beschluß des Bundesrats erlassen und durch Bekanntmachung des Reichskanzlers im Reichsgesetzblatt veröffentlicht, kennzeichnen sich mithin in formeller Beziehung als Rechtsverordnungen, in materieller Hinsicht besitzen sie indessen diese Rechtseigenschaft nur insoweit, als sie Rechte und Pflichten dritter Personen begründen, d. h. insofern sie Bestimmungen für das Publikum enthalten. Diejenigen ihrer Vorschriften hingegen, welche den Zustand, die Unterhaltung und Bewachung der Bahn und der Betriebsmittel sowie die Handhabung des Betriebes, das Signalwesen, die Befugnisse und das Verhalten der Bahnpolizeibeamten zum Gegenstande haben, berühren nicht die Rechtssphäre Dritter, sondern üben ihre Rechtswirkungen nur innerhalb des Verwaltungsapparates selbst aus, sind daher ihrem Wesen nach keine Rechtsverordnungen, vielmehr lediglich Verwaltungsvorschriften.

Was schließlich die von den Eisenbahnen herausgegebenen Tarife sowie die in ihnen enthaltenen allgemeinen Zusatzbestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung, ferner das Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, das Übereinkommen zu diesem Reglement und die verschiedenen Kundmachungen betrifft, so sind dies keine Rechtsvorschriften, sondern bahnseitig veröffentlichte, die Beförderung von Personen und Gütern regelnde Vertragsbedingungen, als solche aber nichtsdestoweniger Rechtsquellen; denn, wie bereits bemerkt, werden diese Bestimmungen dadurch, daß sich das Publikum beim Abschluß der Transportverträge ihnen unterwirft, lex contractus, und damit für beide Teile bindend. Die Rechtsgültigkeit der in Rede stehenden Vorschriften ist ferner dadurch bedingt, daß sie nicht gegen zwingende Rechtssätze des Handelsgesetzbuchs, des Bürgerlichen Gesetzbuchs und der Eisenbahn-Verkehrsordnung verstoßen. Insofern also stehen sie den letztgenannten Kodifikationen im Range nach; auch kann, da sie keine Rechtsvorschriften sind, ihre unrichtige Anwendung oder Nichtanwendung nicht als Rechtsverletzung angesehen und demzufolge nicht mit der Revision angefochten werden.

Fürsorge für die Eisenbahnbediensteten.

Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat in der Angelegenheit der Fürsorge für die Eisenbahnbediensteten unter dem 26. Januar d. J. einen höchst dankenswerten, eingehenden Erlaß an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gerichtet, den wir nachstehend im wesentlichen wörtlich mitteilen. Der Minister erklärt zunächst, er habe aus den ihm erstatteten Berichten mit Befriedigung ersehen, daß die von ihm zwecks besserer Fürsorge für die Eisenbahnbediensteten getroffenen Anordnungen in allen Bezirken zur Ausführung gelangen und von den Bediensteten dankbar anerkannt werden. Dann heißt es weiter: „Wenn an einzelnen Stellen ihre Durchführung noch nicht in dem Umfange angängig war, wie es nach den von mir gegebenen Weisungen für die Wohlfahrt der Angestellten wünschenswert erscheint, so erwarte ich, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen sich fortgesetzt die Verbesserung der vorhandenen und die Neubeschaffung der noch fehlenden Einrichtungen werden angelegen sein lassen, und daß da, wo es lediglich an verfügbaren Mitteln fehlt, für deren allmähliche Bereitstellung Sorge getragen wird. Nach dem Inhalte der Berichte darf ich vertrauen, daß die Eisenbahndirektionen wie bisher so auch fernerhin die weitere Fürsorge für das Wohl ihrer Bediensteten zu ihren vornehmsten Aufgaben rechnen werden."

Im einzelnen geben dem Minister die Berichte zu folgenden Bemerkungen Anlaß: Er habe gern davon Kenntnis genommen, daß es den Direktionen anscheinend überall da, wo ein Bedürfnis vorlag, gelungen sei, auch für die Güterbodenarbeiter entsprechend den Weisungen des Erlasses vom 29. Juni 1904 entsprechende Aufenthaltsräume zu beschaffen.

Als Aufenthaltsraum für Stationsarbeiter werden noch in größerem Umfange abgängige Wagenkasten

verwendet, die im allgemeinen für diesen Zweck nicht geeignet erscheinen. Dies trifft namentlich in der kalten Jahreszeit zu, wenn die zur Erwärmung der Wagenkasten aufgestellten eisernen Öfen eine übermäßige Hitze ausstrahlen. Zwar wird sich die Benutzung der Wagenkasten nicht ganz vermeiden lassen, da sie für die auf der Strecke tätigen Arbeiter und für sonstige vorübergehende Zwecke, für die die Errichtung fester Gebäude nicht zweckmäßig ist, einen willkommenen Ersatz für letztere bieten. In allen anderen Fällen ist aber allmählich die Errichtung fester Gebäude anzustreben, die in einfacher Weise hergestellt werden können. Die zu errichtenden Räume sind nicht nur, wie alle sonstigen Aufenthaltsräume, mit den schon jetzt überall vorhandenen Einrichtungen zum Zubereiten und Aufwärmen der Speisen auszustatten, sondern es ist auch für eine ausreichende Waschgelegenheit zu sorgen, wenn möglich unter direkter Zuleitung kalten und warmen Wassers.

Zum Zwecke des Zubereitens und des Aufwärmens von Speisen und Getränken in den Aufenthaltsräumen dienen vielfach nur die entsprechend eingerichteten Plattformen eiserner Öfen. Wenn hiergegen auch in den Wintermonaten nichts einzuwenden ist, so erfährt in der warmen Jahreszeit die Temperatur in den Aufenthaltsräumen durch die von den Öfen ausstrahlende Wärme eine oft unzulässige Steigerung. Es empfiehlt sich deshalb überall da, wo für diese Zwecke keine besonderen Räume vorhanden sind, die Aufenthaltsräume mit Gas-, Petroleum- oder Spirituskochern auszustatten.

Um das Herabfallen der Kochtöpfe von den Öfen der Güterzuggepäckwagen und von den Gaskochern der Personenzuggepäckwagen zu verhindern, empfiehlt es sich, die Öfen und Gaskocher mit einer Vorrichtung zu versehen, welche den Gefäßen einen Halt bietet. Im übrigen sind alle Gepäckwagen, welche Gas führen, auch mit Gaskochern auszurüsten.

Die Beschaffung von Kaffeemaschinen und Selterwasserapparaten macht in den meisten Bezirken befriedigende Fortschritte. Der Minister legt der weiteren Ausdehnung dieser Einrichtung eine große Bedeutung für das Wohl der Bediensteten bei und verweist die Eisenbahndirektionen dieserhalb auf die Ausführungen seines Erlasses vom 11. August 1903. Überall, wo die Beschaffung von Kaffeemaschinen aus irgendwelchen Gründen nicht angezeigt erscheint, ist heißes Wasser bereit zu halten und an die Bediensteten abzugeben, damit diese, soweit sie darauf angewiesen sind, sich selbst ihren Kaffee zubereiten können.

Als eine Aufgabe von besonderer Wichtigkeit betrachtet es der Minister, daß den Bediensteten, welche durch den Dienst verhindert sind, das Mittagessen in ihrer Häuslichkeit einzunehmen, und die auch nicht in der Lage sind, solches von Hause mitzunehmen oder sich durch Angehörige zutragen zu lassen, Gelegenheit verschafft wird, ein kräftiges warmes Mittagessen zu einem ihren wirtschaftlichen Verhältnissen angemessenen Preise einzunehmen. Bereits früher ist darauf hingewiesen, daß für diesen Zweck in erster Linie die Bahnhofswirtschaften in Anspruch zu nehmen sind. Wenn dies auch inzwischen geschehen ist, so ist der Erfolg doch fast überall ein geringer gewesen, weil die für das Mittagessen zu zahlenden Preise zu hoch sind. Es sei zwar nicht zu verkennen, daß die Bediensteten, soweit es irgend angängig ist, vorziehen werden, das Mittagessen, wenn auch zu einer ungewöhnlichen Tageszeit, in ihrer Häuslichkeit einzunehmen, und die geringe Inanspruchnahme der Bahnhofswirtschaften möge hierin ihren hauptsächlichsten Grund haben. Immerhin werden viele Bedienstete die Gelegenheit zur Einnahme eines warmen Mittagessens zur gewohnten Tageszeit gern benutzen, wenn die dafür aufzuwendenden Kosten im richtigen Verhältnis zu ihren Einnahmen stehen. Daß es möglich ist, schon zu einem Preise von 30—35 ₰ eine angemessene Mittagskost zu liefern, ist auf einer ganzen Reihe von Stationen bereits dargetan. Der Erlaß bestimmt deshalb, daß überall, wo seitens der Direktionen ein Bedürfnis anerkannt wird, die Bahnhofswirte vertraglich verpflichtet werden, ein Mittagessen mit Suppe für 40, höchstens 50 ₰, ohne Suppe für 30, höchstens 40 ₰ bereit zu halten und daneben auch einen Teller Suppe allein für 10 ₰ abzugeben. Zu ähnlichen Preisen würde auch nötigenfalls ein warmes Abendessen zu verabfolgen sein.

Damit ferner den Bediensteten, deren Arbeitsstätten oder Aufenthaltsräume sich in großer Entfernung von den Bahnhofswirtschaften befinden, nicht ein zu großer Teil der Ruhezeit durch den Gang nach und von der Bahnhofswirtschaft verloren geht, und sie nicht veranlaßt werden, die Räume der Bahnhofswirtschaft zu betreten, sollen die Eisenbahndirektionen Einrichtungen treffen, welche ermöglichen, daß die aus den Bahnhofswirtschaften entnommenen Mahlzeiten an den Aufenthaltsstätten eingenommen werden können. Der Minister verweist in dieser Beziehung auf die anerkennenswerten Einrichtungen, welche die Eisenbahndirektion Frankfurt a. Main auf mehreren Stationen ihres Bezirks getroffen hat. Die Direktion Frankfurt soll auszugsweise Abschrift ihres Berichtes den übrigen Direktionen mitteilen. Schließlich macht der Erlaß noch darauf aufmerksam, daß es angezeigt erscheint, den Bediensteten, mehr als dies anscheinend bisher geschehen ist, Gelegenheit zu geben, sich das zu Hause zubereitete Essen um die Mittagszeit mit geeigneten Zügen an ihre Arbeitsstätten nachschicken zu lassen. Zum 1. Februar 1906 sieht der Minister einem Berichte darüber entgegen, was hinsichtlich der Beschaffung eines warmen Mittagessens für die Bediensteten veranlaßt worden ist.

Für die Bewirtschaftung der Kantinen wird anscheinend noch hier und da entgegen den vom Minister aufgestellten Grundsätzen Pacht erhoben. Er weist wiederholt darauf hin, daß es sich hierbei um Wohlfahrtseinrichtungen handelt, durch welche den Bediensteten der Bezug guter Speisen und Getränke zu billigen Preisen ermöglicht werden soll, und beauftragt die Eisenbahndirektionen, die Verhältnisse bei den Kantinen ihres Bezirks von neuem zu prüfen.

Damit das Fahrpersonal nicht genötigt ist, am Heimatorte die Reisebedarfsgegenstände (Bettwäsche, Dienstanweisungen usw.) nach beendetem Dienst mit nach Hause zu nehmen und von dort zum Dienst wieder mitzubringen, haben die Eisenbahndirektionen Cöln und Halle zweckmäßige Einrichtungen getroffen, welche ermöglichen, diese Gegenstände auf der Station in verschließbaren Schränken unterzubringen. Die Einrichtung wird zur Nachachtung empfohlen.

Mit der durch frühere Erlasse angeregten Beschaffung von Unterkunfträumen für unverheiratete Arbeiter ist noch nicht in dem erwünschten Umfange vorgegangen worden, da nach Ausweis der Berichte nur die Eisenbahndirektionen in Cassel, Essen, Kattowitz, Königsberg und Stettin solche Räume in geringer Zahl hergestellt haben, während die Eisenbahndirektionen in Cöln, Frankfurt, Halle und Magdeburg ihre Einrichtung in Aussicht genommen, alle übrigen Direktionen aber ein Bedürfnis dafür nicht anerkannt haben. Die Eisenbahndirektionen werden angewiesen, dieser Maßregel erneut ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden, da der Minister hierin ein geeignetes Mittel erblickt, nicht nur die unverheirateten Arbeiter von dem Schlafstellenwesen und dem Wirtshausleben fernzuhalten, sondern auch stets einen Stamm geschulter Arbeiter in Fällen eines plötzlich auftretenden Bedürfnisses zur Stelle zu haben. Bei zweckentsprechender Einrichtung und mäßigen Mietspreisen werden solche Räume zweifellos gern begehrt werden.

Besondere Aufmerksamkeit werden die Eisenbahndirektionen dem Genuß geistiger Getränke seitens der Bediensteten zuzuwenden haben. Hier kommt es nicht nur darauf an, daß einem etwaigen Mißbrauch mit der gebührenden Schärfe entgegengetreten wird, vielmehr sind die Bediensteten auch fortgesetzt dazu anzuhalten, die erforderliche Selbstzucht zu üben, indem sie durch Vorträge und Schriften über die schädlichen Wirkungen des Alkoholgenusses auf Körper und Geist, auf das Familienleben und den Dienst aufgeklärt werden. Dabei wird ihnen stets vorzuhalten sein, daß der Alkoholgenuß im Übermaß unbedingt schädlich ist, im Betriebsdienst aber geradezu gefährlich werden kann für den Trinker selbst wie auch für diejenigen, deren Leben und Gesundheit von der Zuverlässigkeit seiner dienstlichen Verrichtungen abhängig ist.

Ferner müssen Mittel und Wege gefunden werden, um denjenigen Bediensteten, welche für solche Belehrungen unzugänglich sind, den Alkoholgenuß wenigstens während des Dienstes zu erschweren. Wenn der Minister auch davon absieht, den Alkoholgenuß während des Dienstes allgemein zu verbieten, wie dies in einigen Direktionsbezirken bereits geschehen ist, so bestimmt der Erlaß, um ihn soviel wie möglich einzuschränken, folgendes: a) Die Bediensteten sind, wie schon bisher, bei allen sich darbietenden Gelegenheiten über die schädlichen Folgen des Alkoholgenusses zu belehren. Hierzu erscheinen neben den Inspektionsvorständen in erster Linie die Bahn- und Bahnkassenärzte berufen. Aber auch den Eisenbahnvereinen wird vielfach Gelegenheit gegeben sein, nach dieser Richtung erfolgreich zu wirken, indem sie in ihren Versammlungen durch belehrende Vorträge für Aufklärung sorgen und sich zur Verhütung des Alkoholmißbrauchs an das Ehrgefühl ihrer Mitglieder wenden. b) Das Mitbringen von Schnaps und schnapsähnlichen Getränken in den Dienst wird sämtlichen Bediensteten bei Strafe verboten. Den Eisenbahndirektionen bleibt überlassen, in geeigneten Fällen Ausnahmen zuzulassen. c) Die eisenbahnseitig eingerichteten Kantinen dürfen Schnaps und schnapsähnliche Getränke nicht feilhalten. d) Den Bahnhofswirten ist der Verkauf von Schnaps und schnapsähnlichen Getränken nach Maß an Personen, welche sich die Behälter selbst mitbringen, zu untersagen. Eine entsprechende Bestimmung ist in die Verträge aufzunehmen. e) Die Bahnhofswirte sind zu verpflichten, geeignete alkoholfreie Getränke vorrätig zu halten und zu billigen Preisen an die Bediensteten abzugeben. f) Mit der Vermehrung der oben erörterten Kaffeemaschinen und Selterwasserapparate ist planmäßig

vorzugehen. g) Es ist überall für das Vorhandensein guten Trinkwassers zu sorgen; Zapfstellen sind auf den Stationen in solcher Anzahl vorzusehen, daß möglichst in der Nähe jeder dauernden Arbeitsstelle Trinkwasser leicht zu erreichen ist. h) Diese Bestimmungen sind sinngemäß auch auf diejenigen Arbeiter anzuwenden, welche von Unternehmern in größerer Zahl auf Neubaustrecken und bei sonstigen größeren Um- und Erweiterungsbauten beschäftigt werden. Die Handhabe dazu bietet die durch den Erlaß vom 27. Juni 1899 eingeführte Ergänzung der „Allgemeinen Vertragsbedingungen für die Ausführung von Erd- usw. Arbeiten", nach welcher die Unternehmer schon jetzt verpflichtet sind, die zu einer angemessenen Verpflegung ihrer Arbeiter erforderlichen Einrichtungen auf ihre Kosten zu treffen und den in dieser Beziehung an sie herantretenden Anforderungen der bauleitenden Beamten zu genügen.

Im Schlußwort spricht der Minister das Vertrauen aus, daß diese Anordnungen und die mannigfachen Einrichtungen der letzten Jahre, welche auf die Hebung der Wohlfahrt unter den Bediensteten abzielen, ein wirksames Mittel darstellen werden, um dem Alkoholmißbrauch zu steuern und damit den Gefahren, welche er in sich birgt, vorzubeugen.

Enteisenung von Grundwasser.

Der großen Bedeutung einer guten Beschaffenheit des für den Bahnbetrieb bestimmten Wassers sind die zum Teil großartigen Anlagen auf Bahnhöfen zuzuschreiben, welche nicht nur das Wasser in großen Mengen ansammeln, sondern es auch in solcher Beschaffenheit an seine Verbrauchsstellen liefern sollen, daß es ohne schädliche Folgen benutzt werden kann. Die beiden Verwendungsarten des Wassers als Trink- und Gebrauchswasser für das Bahnpersonal, für die Dienstgebäude, für durchziehende Truppen usw. einerseits und als Speisewasser für Dampfkessel und besonders für die stark beanspruchten Lokomotivkessel anderseits stellen so verschiedene, oft schwer zu erfüllende Bedingungen an seine Beschaffenheit, daß der Eisenbahntechniker nicht umhin kann, sich auch auf dem Gebiete der Wasserreinigung umzusehen und die neuen Versuche und Methoden aufmerksam zu verfolgen, die dahin zielen, das Wasser von den ihm beigemengten schädlichen oder unangenehm wirkenden Stoffen zu befreien. Dabei muß er sich allerdings auf ein Gebiet begeben, das mit seinem Fachgebiet nur in ganz losem Zusammenhange steht und chemische Kenntnisse voraussetzt. Aus diesem Grunde wird ihm eine Orientierung ziemlich schwer fallen, und er wird daher dankbar alle jene Erscheinungen beachten, welche auf einem Sondergebiet umfassende Umschau halten und das bisher Erreichte zusammenstellen mit den neuen Zielen und Bestrebungen, die im Laufe der Zeit aufgetaucht sind. Eine solche Erscheinung ist die auf eine reichhaltige Quellenliteratur sich stützende kleine Schrift von L. Darapsky: Enteisenung von Grundwasser*), welche einen Vergleich der zur Enteisenung von Wasser bekannten Methoden anstellt und einige neuere auf diesem Gebiete behandelt.

Bevor aber die Arbeit auf die einzelnen Enteisenungsversuche eingeht, bespricht sie kurz das Auftreten und Verhalten eisenhaltigen Wassers und die Herkunft des Eisens, dieses teils wichtigen, teils schädlichen Bestandteiles jedes dem Boden entstammenden Wassers, das sich auf die verschiedenste Art im Wasser abscheidet. Während das eine eisenhaltige Wasser nämlich schon beim Schöpfen im Glase einen leichten Schleier annimmt, hält sich anderes Stunden, ja halbe Tage lang unverändert. Bald sieht sich das Ausgeschiedene milchig fein, bald flockig gelb und derb an. Immer aber kennzeichnet sich ein eisenhaltiges Wasser dadurch, daß es beim Stehen sich trübt und den schon erwähnten ockerigen Niederschlag mehr oder weniger fallen läßt. Diese Veränderung eisenhaltigen Wassers wird hervorgerufen durch den Sauerstoff der Luft, ohne den sich die Veränderungen beliebig lange hintanhalten lassen. Die geringste Luftmenge genügt, die Fällung einzuleiten. Die älteren Beobachter, welche sich mit Wasseruntersuchungen beschäftigten, hatten als Vorbedingung der Eisenabscheidung das Entweichen der Kohlensäure hingestellt; doch ist diese Ansicht nach neueren Versuchen nicht begründet. Diese ältere Erklärung unter Mitteilung von Versuchsergebnissen zu widerlegen und dafür darzutun, daß sich jeder gewünschte Grad von Enteisenung durch geeignete Belüftung erzielen läßt, ist der Zweck der genannten Schrift.

Als einfachsten Weg, die Eisenplage abzuwenden, bezeichnet Darapsky die Methode, die Trübung vor dem Gebrauch des Wassers absitzen zu lassen, da dann das Überstehende für alle Zwecke einwandfrei ist. So leicht diese Methode aber auch erscheint, so schwer ist sie in der Praxis durchzusetzen, da sie nämlich einen sehr großen Zeitaufwand erfordert. Immerhin gibt es, und zwar schon seit einer Reihe von Jahren (1882), große städtische Anlagen, welche auf diesem Grundgedanken beruhen und in der Weise ausgebildet sind, daß sich das über Wehre und Kaskaden offen zufließende Wasser auf seinem Wege großenteils des Eisengehaltes entledigt und nach sorgfältiger Filtration ohne Beschwerde zur Verwendung gelangt. Diese Methode dürfte, wie leicht einzusehen ist, für Bahnhofanlagen ernstlich nicht in Betracht kommen können, da sie außer dem großen Zeitaufwand auch viel Platz für Sammelbecken und die Berieselungsanlagen erfordert. Wichtiger für den Bahnbetrieb dürfte die Belüftung des Wassers sein, die ja schon bei dem ebenerwähnten Verfahren eine Rolle spielt, in neuerer Zeit aber noch weiter und als selbständiges Verfahren ausgebildet ist. Bei dem Verfahren der Belüftung träufelt das Wasser entweder auf einer Brause verteilt eine bestimmte Höhe herab, wobei es unter Umständen zwecks recht feiner Verteilung über Koks oder Steine rieselt, und mischt sich dabei mit dem atmosphärischen Sauerstoff, der das im Wasser vorhandene Eisen oxydiert und dabei ausfällt, oder es wird belüftetes Wasser unmittelbar in den Brunnen eingeführt, wo sich der Sauerstoff dem Brunnenwasser mitteilt. Gerade dies letztgenannte Verfahren ist nach Darapsky weiter ausgebildet, so daß es ohne großen Zeitaufwand und ohne umständliche Bauten ein reines Wasser liefert. Auf dies Verfahren wird daher noch etwas näher einzugehen sein. Nicht so günstige Ergebnisse liefert, immer nur eisenhaltiges Wasser vorausgesetzt, die Filtration. Allerdings hatte man beobachtet, daß der Filtersand, je mehr er sich mit Eisenocker überzieht, durch Sauerstoffadsorption sich um so wirksamer zeigt; jedoch war die Wirkung in jedem einzelnen Falle zu ungleich, als daß dies Verfahren für eine technische Weiterentwicklung brauchbar erschienen wäre. Dagegen erhält man bessere Resultate, wenn man statt des mechanisch reinigenden Sandes rein chemische Mittel verwendet, also solche, welche das Eisen direkt niederschlagen. Ihr Mengenverhältnis kann natürlich immer so gewählt werden, daß die Reaktion glatt und vollständig verläuft, doch ist es vom hygienischen Standpunkte aus wieder mißlich, fremde Körper in das Wasser einzuführen zusammen mit der Unabweisbarkeit einer genauen Dosierung. Als Mittel zur Fällung hat man vorgeschlagen Eisenchlorid, Kalk, natürlichen Eisenstein, harzfreie, mit Zinnoxyd getränkte Kieferspäne u. dergl. Große Hoffnungen hat man auch auf die Verwendung von Kohlefiltern gesetzt, weil man durch Versuche und durch Beobachtungen im Boden gefunden hatte, daß Kohle Eisen aus Wasser zurückhält. Den Vorteil des Kohlefilters glaubte man darin zu sehen, daß die Kohle, auch wenn sie sich vollgesogen hat und unwirksam geworden ist, leicht wieder zu beleben und daher wieder beliebig oft zu gebrauchen ist. Trotzdem bleibt gerade dies der wunde Punkt, da die Leistung bald abnimmt und das Auswechseln beschwerlich fällt. Gerade das Auswechseln des unbrauchbar gewordenen Filters, mit anderen Worten, das Zurseitebringen des ausgeschiedenen Eisens ohne Störung des sonstigen Verlaufes ist aber für die Beurteilung der Wertes einer Filterung sehr wichtig.

Aus dieser kurzen Gegenüberstellung der zur Enteisenung des Grundwassers vorgeschlagenen und angewendeten Verfahren dürfte schon hervorgehen, daß die Enteisenung durch Belüftung als die bestgeeignetste Methode die meiste Aufmerksamkeit verdient. Offenbar kann die Wirkung der Belüftung erhöht werden, wenn man die dazu verwendete Luftmenge je nach dem Eisengehalt des Wassers verschieden bemißt. In dieser Richtung hat nun Darapsky in neuerer Zeit eine Reihe von Versuchen zur Erforschung der Gesetze der gegenseitigen Einwirkung von Luft und Wasser gemacht, welche unter eingehender Begründung ebenfalls in dem Buche besprochen sind. Der Endzweck der Versuche war, ein einfaches Verfahren der Enteisenung im direkten Strom zu finden, das in der Praxis ohne viel Zeitaufwand und unter Vermeidung großer baulicher Anlagen und von Betriebskosten ein Wasser von bestimmtem geringen Eisengehalt lieferte. Da es sich bei diesen Versuchen und dem aus ihnen herzuleitenden Enteisenungsverfahren um ein bestimmtes Verhältnis der aufzuwendenden Luftmenge und des Eisengehaltes handelte, so hatten die Versuche natürlich eine sichere Bestimmung des Eisengehaltes zur Voraussetzung, die der Einfachheit wegen mittels des kolorimetrischen Verfahrens, d. h. mittels des Farbenvergleiches vorgenommen wurden. Auch mußte zunächst der Vorgang beim Zusammentreffen von Wasser und Luft im Filter genau studiert werden,

*) Verlag von F. Leineweber in Leipzig. Sonderabdruck aus der hygienischen und gesundheitstechnischen Zeitschrift „Gesundheit".

da angenommen werden muß, daß ein gleichzeitiges Einleiten von Wasser und Luft in die Sandschicht des Filters eine innige Vermischung beider gar nicht erwarten läßt und einen Niederschlag gar nicht herbeiführt. Indessen wurde bei den dahingehenden Versuchen beobachtet, daß die Eisenausscheidung sofort, nachdem sich Luft und Wasser gemischt hat, beginnt, und daß das Eisenhydrat auch den Filter gleichmäßig überzieht. Von den übrigen Versuchsergebnissen sei nur hervorgehoben, daß die Zeiten, welche erforderlich sind, um gleiche Teile Eisen abzuscheiden, sich umgekehrt wie die relativen Luftmengen verhalten, und daß es ausnahmslos für die verschiedensten Wasser und die höchsten wie die niedrigsten Eisengehalte gilt, daß es nur von der Wassermenge zusammen mit dem entsprechenden Luftquantum abhängt, die Eisenreinheit bis auf jeden beliebigen Grad herabzudrücken. Hierbei ist die Gegenwart von Sauerstoff die notwendige Voraussetzung, der Anprall an die Filterwand die direkte Ursache der Eisenabscheidung. Die Leichtigkeit der Reinigung richtet sich im allgemeinen nach der Höhe der Enteisenung und im besonderen nach den Begleitsalzen, deren Wirkung natürlich eine sehr verschiedene ist. Schließlich ist die Reinigung auch abhängig von den Druckverhältnissen im Filter, weil diese einen beträchtlichen Einfluß auf die Bewegung des Wassers ausüben; die Druckverhältnisse ihrerseits werden mit beeinflußt durch die Korngröße des im Filter verwendeten Sandes und Kieses.

Die Versuche zeigen also, daß die Enteisenung des Wassers kein einfacher Vorgang ist; sondern von einer großen Reihe von Einzelvorgängen begleitet wird, deren Einfluß unter Umständen sehr schwierig nachzuweisen und zu bemessen ist und daher bei der praktischen Ausgestaltung des auf Grund der Versuche eingeleiteten Verfahrens auch sehr schwer zu berücksichtigen ist. Nach dem Verfasser des Buches kommt es hauptsächlich auf vier Punkte an:

1. auf den Inhalt, nicht den Querschnitt des Filters,
2. auf die Korngröße, die zur Filtergröße in Beziehung stehen muß,
3. auf die Wassergeschwindigkeit und
4. auf die mit dem Wasser in Berührung zu bringende Luftmenge.

Bei richtiger Verwendung dieser Elemente ist die Wirkung der Zeit praktisch unabhängig, so daß die Anlage wegen des Fehlens von Vorrats- und Sammelbehältern sehr klein ausfallen kann, was besonders für Anlagen auf Bahnhöfen sehr wichtig sein dürfte. Das Filter wird unmittelbar in die Druckleitung eingeschaltet, so daß das von der Pumpe geförderte Wasser, nachdem es sich mit der von einer Luftpumpe gelieferten Luft gemischt hat, oben in den Filter eintritt, diesen durchströmt, um dabei das Eisen in Form von Eisenschlamm abzugeben, und dann gereinigt nach der Verbrauchsstelle weiter fließt. Soll das Filter gereinigt werden, so kann durch Umstellung eines an passender Stelle in die Druckleitung eingeschalteten Vierwegehahnes das Wasser in umgekehrter Richtung durch das Filter gedrückt werden, so daß es den Eisenschlamm mit sich fortnimmt. Ein den Betrieb störendes Auswechseln des Filters ist also nicht nötig.

Diese einfache Einrichtung und Unterhaltung geben dem Verfahren seinen Wert. Die wenigen für die Enteisenung notwendigen Bestandteile können leicht sogar in bestehende Wasserleitungen eingebaut werden, mögen diese nun mittels Maschinenpumpen oder nur mittels Handpumpen betrieben werden. Die Anlage kann daher auch auf ganz kleinen Wasserstationen eingerichtet und ohne besondere Beaufsichtigung sowie ohne geschultes Personal unterhalten werden. Aus diesen Gründen ist das Verfahren auch für den Eisenbahntechniker beachtenswert. —l.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Bedingungen für die regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln.** Zur Erleichterung und Beschleunigung der Beförderung von Arzneimitteln nach solchen — zumeist ländlichen — Orten, an denen sich eine Apotheke nicht befindet, soll nach einem neueren Erlasse des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten eine regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln eingerichtet werden.

Aus den hierfür aufgestellten Bedingungen und Abfertigungsvorschriften ist folgendes zu entnehmen: Die Beförderung wird versuchsweise auf Antrag nach bestimmten, nicht mehr als 25 km vom Versandort entfernten Stationen, an denen eine Apotheke nicht vorhanden ist, eingerichtet. Die Arzneimittel sind in dauerhaften, handlichen und gut schließenden Kasten zu verpacken, die mit Inhalt höchstens 10 kg schwer sein dürfen. Die Arzneikasten müssen in dauerhafter Weise außer dem Namen und Wohnort der Versandapotheke die deutliche Adresse des Empfängers und den Namen der Eisenbahn-Versand- und Empfangsstation tragen. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen. Die Beförderungsgebühr ist für den Kalendermonat, zuerst nach Bewilligung des Antrages und sodann am 1. des folgenden Monats, jedesmal vor Auflieferung der ersten Sendung zu zahlen. Sie beträgt für sämtliche innerhalb dieser Zeit beförderte Sendungen (einschließlich der Rückbeförderung der nicht innerhalb 48 Stunden abgeholten, der leeren oder nur mit leeren Arzneibehältern und Rezepten gefüllten Kasten) und für jede Empfangsstation 3 *M.* Eine regelmäßige Verwiegung der Arzneikasten findet nicht statt. Die Versandstation wird darüber wachen und sich von Zeit zu Zeit durch Nachwiegung davon überzeugen, daß das Gewicht der Arzneikasten 10 kg nicht übersteigt. Stellt sich heraus, daß das Höchstgewicht von 10 kg überschritten ist oder andere Gegenstände als Arzneimittel oder Rezepte sich in dem Kasten befinden, so wird für die Sendung ein Frachtzuschlag von 5 *M.* erhoben, und zwar auch dann, wenn die Absicht der Frachthinterziehung nicht vorliegt. Wein und Mineralwasser gelten nur dann als Arzneimittel, wenn sie auf Grund eines der Sendung beigefügten ärztlichen Rezeptes versandt werden. Die Eisenbahnverwaltung kann vom Versender wie vom Empfänger die Öffnung der Arzneikasten und die Vorlegung der Rezepte verlangen. Die Rezepte dürfen weder mit der Aufschrift einer bestimmten Apotheke, noch mit Buchstaben, Zahlen usw. versehen sein, durch die auch beim Fehlen einer ausführlichen Adresse eine bestimmte Apotheke gekennzeichnet wird. Briefliche Mitteilungen jeder Art sind ausgeschlossen.

Gefüllte Arzneikasten können bis zur unmittelbaren Abfahrt des Zuges aufgeliefert werden. Die Auflieferung erfolgt ohne Begleitpapier bei der Gepäckabfertigungsstelle oder, wenn diese geschlossen ist, bei der Station. Soll die Beförderung mit einem Güterzuge stattfinden, so kann die Auflieferung des Arzneikastens bei der Güterabfertigungsstelle gefordert werden. Die Arzneikasten werden, sofern nicht die Beförderung mit bestimmten Zügen vereinbart ist, mit dem nächsten auf der Bestimmungsstation haltenden Personen- oder Güterzuge befördert. Der Empfänger hat den Arzneikasten am Zuge oder bei der Gepäck- (Güter-) Abfertigungsstelle abzuholen, ohne daß eine Benachrichtigung über die Ankunft erfolgt. Erfolgt die Abholung nicht innerhalb 48 Stunden, so wird der Versender hiervon durch Vermittlung der Versandstation benachrichtigt. Ist die Abholung auch nach weiteren 48 Stunden nicht erfolgt, so wird der Arzneikasten an die Versandapotheke zurückgeschickt. Die Ankunft der zurückgesandten leeren Kasten wird der Apotheke von der Eisenbahnverwaltung nicht mitgeteilt. Sie sind bei Vermeidung des tarifmäßigen Lagergeldes für Reisegepäck binnen 24 Zeitstunden abzuholen.

Bezüglich der Haftung bei Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung in der Beförderung bewendet es bei den im Abschnitt VIII der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Maßgabe, daß im Falle eines Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung der zu erstattende Höchstbetrag 3 *M.* für jede Sendung beträgt. Die Versender, welche Arzneimittel unter diesen Bedingungen zu befördern wünschen, haben spätestens 8 Tage vor Beginn des Versandes bei der Gepäckabfertigungsstelle ihres Wohnortes eine Anmeldung nach einem besonderen Muster einzureichen. Über die Genehmigung des Antrages entscheidet die zuständige Eisenbahn-Verkehrsinspektion.

Aus den Ausführungsvorschriften zu diesen Bedingungen ist zu erwähnen, daß die gefüllten Arzneikasten ohne Begleitpapiere lediglich auf Grund der an ihnen befestigten Adresse des Empfängers und der Eisenbahn-Bestimmungsstation befördert werden. Eine besondere eisenbahnseitige Abfertigung findet nicht statt. Die Auslieferung der ankommenden Arzneikasten hat mit größter Beschleunigung zu geschehen. Die Rückbeförderung der leeren Arzneikasten geschieht lediglich auf Grund der an den Kasten befindlichen Bezeichnung der Versandapotheke. Ein Begleitzettel ist den Kasten nicht mitzugeben, auch hat jede sonstige eisenbahnseitige Abfertigung zu unterbleiben. Die Zugbeamten, welche gefüllte oder leere Arzneikasten zur Beförderung übergeben erhalten, sind für ihre ordnungsmäßige Behandlung während der Fahrt und für ihre richtige Ablieferung an die Bestimmungsstation verantwortlich. Verschleppte Arzneikasten haben sie sofort nach der Entdeckung der Unregelmäßigkeit von der nächsten Station an die Empfangsstation absenden zu lassen. Kommen hierbei gefüllte Arzneikasten in Betracht, so ist von ihrer Verschleppung und von ihrer Ankunft die Empfangsstation telegraphisch zu benachrichtigen. Werden gefüllte Arzneikasten auf dem Transport beschädigt, so ist hiervon die Versandstation unter genauer

Bezeichnung der Adresse des Empfängers sofort telegraphisch zu benachrichtigen. Die Versandstation hat die Versandapotheke ebenfalls sofort zu benachrichtigen. Falls eine Beschädigung bei verschleppten Arzneisendungen festgestellt wird, hat die Station, auf welcher der Arzneikasten abgegeben wird, hiervon der Versand- und Empfangsstation telegraphische Mitteilung zu machen. Der überzählige bezw. beschädigte Arzneikasten ist der Empfangsstation schnellstens zuzusenden. Der zuständigen Verkehrsinspektion ist demnächst schriftliche Meldung zu erstatten, welche daraufhin die Unregelmäßigkeit zu verfolgen hat.

— **Vorhaltung von Handtüchern und Seife in den Waschräumen der D-Züge.** Nachdem sich die in den Aborten und Waschräumen einiger D-Züge versuchsweise eingeführte Vorhaltung von Handtüchern und Seife bewährt hat, sind die beim Betriebe der D-Züge beteiligten Eisenbahndirektionen beauftragt worden, nunmehr sämtliche D-Zugwagen damit zu versehen. Die Beschaffung aller hierzu erforderlichen Gegenstände ist der Eisenbahndirektion in Berlin übertragen worden.

In der Nähe des Waschtisches wird ein Seifenbehälter, der zur Aufnahme von 50—60 kleinen Seifenstückchen eingerichtet ist, angebracht. Die Seifestückchen, die auf der einen Seite die Bezeichnung K. P. E. V., auf der anderen Seite ein geflügeltes Rad eingepreßt erhalten, können von unten leicht aus dem Behälter herausgezogen werden. Zur Aufbewahrung der mehrfach zusammengelegten reinen Handtücher dient ein kleiner Schrank, in dem 25—30 Handtücher Platz finden. Diese, in der Größe von 400 × 400 mm, bestehen aus kräftigem Gerstenkornstoff mit auffälligem roten Mittelstreifen, dem die Buchstaben K. P. E. V. und zwei kleine Adlerzeichen eingewebt sind. Für die gebrauchten Handtücher wird an geeigneter Stelle ein Drahtkorb befestigt. Jeder Zug führt eine genügende Reserve an Handtüchern und Seifenstückchen mit, woraus der Vorrat der Behältnisse in den Waschräumen von Zeit zu Zeit ergänzt wird. Die neue Einrichtung soll bis zum Inkrafttreten des Sommerfahrplanes durchgeführt sein.

— **Nebenbahn Elmshorn-Oldesloe.** Der deutsche Reichs- und preußische Staatsanzeiger vom 15. d. M. veröffentlicht die Konzessionsurkunde betreffend den Bau und Betrieb einer vollspurigen Nebenbahn von Elmshorn über Barmstedt nach Oldesloe durch die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

— **Verpachtung von Obstbaumerträgnissen.** Da die Erträgnisse der Obstbäume, welche außerhalb der Pachtgrundstücke in Stationsanlagen, an Stationszufuhrstraßen usw. stehen, in der Regel dem Personal zugute kommen sollen, wurden von der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen die äußeren Dienststellen beauftragt, zu diesem Behufe die Erträgnisse der Obstbäume auf die Dauer der für die Grundstücke üblichen Pachtzeit durch Aufforderung des in Betracht kommenden Personals zur Stellung von schriftlichen Angeboten an das letztere zu verpachten. Hierbei soll u. a. nachstehendes Berücksichtigung finden: Kommt eine größere Anzahl von Obstbäumen, welche beträchtlichere Mengen Früchte liefern, für einen bestimmten Kreis des Personals in Betracht, so sind die Erträgnisse in Teilen zu verpachten, welche im allgemeinen über den Bedarf einer Familie nicht hinausgehen sollen; ferner soll — falls mehrere schriftliche Angebote vorliegen, welche dem durchschnittlichen Jahresschätzungswerte der Erträgnisse gleichkommen oder diesen übersteigen — nicht das höchste Angebot für den Zuschlag unbedingt maßgebend sein, vielmehr der Zuschlag demjenigen Beamten oder Bediensteten erteilt werden, welcher nach den gegebenen Verhältnissen, etwa wegen großer Familie, wegen Ermangelung eines Nutzgartens usw. besondere Berücksichtigung verdient.

— **Obstverkehr auf den württembergischen Staatsbahnen im Herbst 1904.** In den Monaten September bis Dezember 1904 sind auf den württembergischen Eisenbahnstationen von fremden Bahnen 59 878 t Obst a n g e k o m m e n (1903 61 600 t), und zwar aus der Schweiz 19 692 t, Frankreich 10 386 t, Preußen 8234 t, Bayern 7300 t, Baden 4222 t, Österreich-Ungarn 3285 t, Italien 2781 t, Hessen 2295 t, Elsaß-Lothringen 661 t, Tirol 350 t, Belgien 111 t, den Niederlanden 61 t. Von den angekommenen Mengen fallen auf Stuttgart 29 874 t (Nordbahnhof 29 622, Westbahnhof 208, Hauptbahnhof 44 t), Ulm 5234 t, Reutlingen 4040 t, Eßlingen 3210 t, Tübingen 1588 t. Weitere 38 Stationen hatten einen Empfang zwischen 1000 und 100 t und 124 Stationen einen solchen unter 100 t. Außerdem wurden im Laufe des Jahres 1904 von Mannheim und Triest aus 2604 t zur Mostbereitung dienende getrocknete Weinbeeren (Rosinen, Korinthen usw.) auf württembergischen Stationen eingeführt, wovon etwa die Hälfte auf die Stationen Stuttgart, Ulm und Reutlingen entfiel. A b g e g a n g e n sind nach Stationen außerhalb Württembergs im Herbst 1904: 3763 t (1903: 2974 t) Obst.

— **Eisenbahnpaketadresse.** Zur Eisenbahnpaketadresse bringt die Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung — das Organ des Verbandes der Eisenbahnbeamtenvereine — in ihrer Nr. 5 zwei größere Einsendungen, welche insofern bemerkenswert erscheinen, als sie offenbar von Leuten der Praxis ausgegangen sind und eine teilweise Änderung der Stellungnahme der genannten Zeitung zu der Frage zeigen. In einer längeren Abhandlung in Nr. 28 Jahrgang 1904 jener Zeitung war zwar einleitend anerkannt, daß das alte Expreßgutverfahren, wie es in Süddeutschland bestand, reformbedürftig gewesen sei, es war aber dem Bedauern darüber Ausdruck gegeben, daß diese Reform zur Beseitigung der seitherigen Einfachheit und zum Verlangen der Beigabe einer Begleitadresse geführt habe. Niemand werde glauben, der Versender finde sich durch die Erlaubnis entschädigt, auf dem Abschnitt kostenfreie Mitteilungen an den Adressaten zu machen. Wenn auch zugegeben werden könne, daß die neue Einrichtung für den Abfertigungsdienst einzelne Vorteile biete, daß namentlich das Begleitpapier ein handliches Format von genügender Papierstärke sei, so überwiegen doch bei Abwägung aller Verhältnisse die Nachteile die Vorteile, und die Belastung des Absenders mit der Mehrleistung der Beigabe einer Begleitadresse zum Expreßgut hätte wohl vermieden werden können. Inzwischen haben, wie in dieser Zeitung bereits ausgeführt worden ist, mehrere badische Handelskammern Stellung zu der Frage genommen und sich im wesentlichen f ü r die Begleitadresse ausgesprochen. Auf denselben Standpunkt stellen sich nun auch die beiden neuesten Mitarbeiter der Deutschen Eisenbahnbeamtenzeitung. Anknüpfend an die Erfahrungen beim letzten Weihnachtsverkehr wird anerkannt, daß die Eisenbahnpaketadresse sich in den Betrieb eingelebt habe; dem neuen Verfahren wird — was namentlich hervorzuheben ist — zu gut geschrieben, daß sich der Abfertigungsdienst ruhiger und übersichtlicher vollziehe als bei der alten Einrichtung; es sei möglich geworden, gewisse vorbereitende Geschäfte bei der Annahme dem Unterpersonal zu überweisen; nach allem sei sogar ein wohltätiger Einfluß auf die Nerven der Beamten und damit auf die Krankenstatistik zu erwarten. Es könne kaum mehr bestritten werden, daß die Mehrzahl der Gegner der Begleitadresse und auch das Publikum sich mit ihr abgefunden habe, und daß sie einen wesentlichen Fortschritt in bezug auf die Einfachheit und Zweckmäßigkeit der Abfertigung bedeute.

Bemängelt wird bei dem neuen Verfahren die Behandlung des Expreßgutes auf dem Beförderungswege. Das urkundliche Übergabeverfahren an der Hand der Adresse könne von dem Packmeister nur bei flauem Verkehr innegehalten werden; unter Hinweis auf die Stellung dieser Zeitung (Jahrg. 1904 S. 918) zu diesem Punkt wird eine Änderung als dringlich befürwortet. Als unzweckmäßig wird sodann das Verfahren bei der Rücksendung von Expreßgut insofern bezeichnet, als hier eine neue Begleitadresse ausgestellt werden müsse, statt daß die ursprüngliche Adresse unter entsprechender Änderung der Aufschriften usw. auch für den Rückweg verwandt werde.

— **Motorwagenfahrten auf Landstraßen in Württemberg.** In einer Anzahl von Orten Württembergs wird — wie den Bezirksblättern zu entnehmen ist — zur Zeit mit großer Lebhaftigkeit die Einrichtung von Motorwagenfahrten zum Ersatz bestehender Personenposten oder zur Herstellung neuer, seither nicht vorhandener Verkehrsverbindungen betrieben. Hauptsächlich sind dabei Strecken ins Auge gefaßt, die nicht so bald für den Bau von Neben- oder Kleinbahnen in Betracht kommen, oder Verbindungsstrecken zwischen bereits bestehenden Bahnen, z. B. Rottweil-Schramberg, Urach-Münsingen, Schwenningen-Donaueschingen usw. Die Beteiligten versprechen sich von einer solchen Einrichtung einerseits eine wesentliche Förderung und Beschleunigung des Verkehrs namentlich für Personen, anderseits die Aufschließung weiterer Verkehrsgebiete, was auch dem Bahnverkehr zustatten kommen würde. Es sind Komitees zusammengetreten, welche unter Mitwirkung der Behörden die Sache in die Hand nehmen wollen, sei es, daß örtliche Gesellschaften, die Gemeinde- oder Korporationsbehörden oder private Einzelunternehmer mit Unterstützung aus öffentlichen Kassen an die Ausführung herangehen. Mehrfach sind Kostenberechnungen von verschiedenen Wagenfabriken eingezogen worden, auch haben Versammlungen mit öffentlichen Vorträgen stattgefunden. Im Vordergrund der Bewegung scheint der Plan einer Verbindung des gewerbereichen Städtchens Schramberg mit Uhren-, Hut- und Steingutindustrie im Gutach- (Kinzig-) Tal mit Rottweil a/Neckar zu stehen. Zwischen diesen beiden auf der Landstraße 25 km, mit der Bahn über Freudenstadt, Horb 116 km voneinander entfernten Städten verkehren z. Z. zweimal täglich Personenposten. Die behördlichen Vertreter der beiden Städte

haben sich in persönlicher Vorstellung an den württembergischen Verkehrsminister Freiherrn v. Soden gewendet und Zeitungsnachrichten zufolge bei diesem gute Aufnahme gefunden, auch die Zusage erhalten, daß die Frage der Einführung von Motorwagen auf Landstraßen technisch bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen werde geprüft worden. Die Straße zwischen den beiden Städten ist gut, zur Unterhaltung einer festen Fahrbahn steht das vortrefflichste Material aus dem Schwarzwald zur Hand, betriebstechnisch hat die Strecke allerdings die Schwierigkeit eines langen und starken Aufstiegs vom Gutachtal auf die Hochebene zum Neckartal, wobei ein Höhenunterschied von gegen 300 m zu überwinden ist; auch gehört diese Hochebene klimatisch zu den rauheren Gegenden Württembergs. Es sind das Umstände, mit denen bekanntlich die Selbstfahrer namentlich im Winter zu rechnen haben. Zu hoffen ist aber, daß man in Württemberg, dem Heimatland des Daimler-Wagens, ihrer Herr werden wird. Ein anderes Projekt, das die Verbindung der württembergischen Bahnstation Schwenningen mit der badischen Station Donaueschingen über Bad und Saline Dürrheim im Auge hat, scheint — wenn anders die Zeitungsnachrichten nicht zu hoffnungsfreudig sind — zur privaten Ausführung ziemlich gesichert zu sein. Hier bietet die Fahrbahn insofern weniger Schwierigkeit, als es sich um eine fast durchaus ebene Straße, allerdings auch in rauher Gegend, handelt; regelmäßige Personenfuhrwerke verkehren zur Zeit nicht auf dieser Straße.

— **Krankentransportbetten.** Im Anschluß an unseren Bericht in Nr. 100 S. 1553 Jahrg. 1904 über die Ausrüstung der Stationen Stralsund und Stargard i. P. mit Krankentransportbetten wird uns mitgeteilt, daß derartige Krankenbetten von der Firma Lür Strauß in Rostock nach den Angaben des dortigen Universitätsprofessors Dr. Schatz verfertigt und als „Krankenbahre D. R.-G.-M. Nr. 194 140“ unter Gebrauchsmusterschutz gestellt sind. Sie sind seit längerer Zeit in den Betrieb der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franzbahn unter ähnlichen Bedingungen wie im Direktionsbezirk Stettin eingestellt; auch die Großherzoglich oldenburgische Eisenbahndirektion hat ein solches Transportbett angeschafft.

— **Der Güterverkehr im Ruhrorter Hafen im Jahre 1904.** Nach einer Zusammenstellung der Hafenverwaltung betrug der Gesamt-Wasserverkehr zwischen dem Hafen und Rhein im verflossenen Jahre 7 732 240 t gegen 8 337 189 t im Vorjahre oder 604 949 t weniger. Davon entfielen auf die Anfuhr 1 811 778 (1 890 773) t, und zwar zu Berg 1 493 476 t und zu Tal 318 302 t, und auf die Abfuhr 5 920 462 (6 446 416) t, und zwar zu Berg 3 329 135 t und zu Tal 2 591 327 t. Es betrugen die Kohlenanfuhr durch die Eisenbahn 5 473 150 (5 736 733) t oder 263 583 t weniger, die Kohlenanfuhr zu Schiff 704 t und die Kohlenabfuhr zu Schiff 5 362 242 (5 781 358) t oder 419 116 t weniger. An sonstigen Gütern wurden vom Rhein angefahren 1 811 778 (1 879 556) t oder 67 778 t weniger und nach dem Rhein abgefahren 455 125 (565 713) t oder 110 588 t weniger. In den Hafen sind eingelaufen 3077 (3203) beladene und 25 548 (25 283) unbeladene Schiffe; aus dem Hafen sind abgefahren 21 407 (22 238) beladene und 7326 (6127) unbeladene Schiffe. An Rheinseeschiffen fuhren 27 (19) mit 2719 (2405) t an und 114 (139) mit 22 930 (23 707) t ab.

Österreich.

— **Neue Eisenbahnverbindungen mit Bayern.** Im Reichsgesetzblatte gelangte der Wortlaut des zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreich Bayern zu München am 22. November 1904 abgeschlossenen Staatsvertrages betreffend mehrere Eisenbahnanschlüsse an der beiderseitigen Grenze nach erfolgtem Austausch der Ratifikationen zur Verlautbarung. Durch diesen Vertrag ist namentlich eine neue wichtige Verbindung Böhmens mit dem bayerischen Bahnnetze über Wallern-Waldkirchen sichergestellt und hiermit einem lebhaft empfundenen Verkehrsbedürfnisse des südlichen Böhmerwaldes entsprochen. Durch die Ausführung der Bahn von Reutte nach Pfronten erscheint dem tirolischen Außerfern-Gebiete der Bahnweg nach Bayern eröffnet, welcher dieses bisher ganz abgeschiedene Gebiet in das allgemeine Eisenbahnnetz einbezieht.

Nach dem Inhalt des Vertrags wird die österreichische Regierung die Ausführung des österreichischen Teils der Bahn Wallern-Waldkirchen sowie der zwischen Reutte und der Reichsgrenze bei Schönbichl gelegenen Strecke der in Aussicht genommenen Eisenbahnverbindung von Reutte über Vils nach Pfronten durch Erteilung der Konzession an Privatunternehmungen sicherstellen.

Über die erfolgte Sicherstellung des Baues der vorangeführten Bahnstrecken wird die österreichische Regierung der bayerischen Regierung rechtzeitig Mitteilung machen, und wird sodann die bayerische Regierung die Anschlußstrecken der vorgenannten Bahnlinien von der Reichsgrenze zwischen Brandhäuser und Haidmühle nach Waldkirchen und von der Reichsgrenze bei Schönbichl nach Pfronten für eigene Rechnung als Staatsbahn ausführen und den Bau derart beschleunigen, daß die gedachten Linien tunlichst gleichzeitig mit den österreichischen Anschlußstrecken in Betrieb gesetzt werden.

Zwei weitere nicht minder wichtige Anschlüsse der österreichischen Bahnen an die bayerischen — die Linien von Innsbruck durch die Scharnitz nach Garmisch-Partenkirchen und von dort über Lermoos nach Reutte — werden durch den vorliegenden Staatsvertrag grundsätzlich festgestellt. Für die Herstellung dieser Linien, die bekanntlich den Gegenstand angelegentlicher Bestrebungen der Landeshauptstadt Innsbruck und des sie umgebenden Gebietes bilden, bedeutet der Abschluß des Staatsvertrages den ersten unerläßlichen Schritt und einen nicht zu unterschätzenden Erfolg. Durch den Ausbau der vorerwähnten nordtirolisch-oberbayerischen Linien wird auch die Bahnverbindung Außerferns mit Innsbruck und sohin mit dem übrigen Teile der Monarchie gegenüber dem Wege über Pfronten wesentlich verbessert und abgekürzt. Schließlich wird durch die Bestimmungen des neuen Staatsvertrages auch ein langgehegter Wunsch der Stadt Salzburg und ihrer Umgebung durch die gleichfalls als gesichert anzusehende, dem Fremdenverkehre förderliche Fortführung der bestehenden Lokalbahn von Salzburg nach Drachenloch über die bayerische Grenze nach Berchtesgaden in Erfüllung gebracht.

Die bayerische Regierung behält sich nach dem Vertrage vor, die Ausführung einer Eisenbahn von Berchtesgaden, allenfalls im Anschlusse an die dortige Station der bayerischen Staatseisenbahnen, bis zur beiderseitigen Grenze in der Richtung gegen St. Leonhard-Drachenloch in dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte auf Grund gesetzlicher Ermächtigung für Rechnung des Staates zu bewerkstelligen.

Über die erfolgte Sicherstellung des Baues der vorangeführten Eisenbahn wird die bayerische Regierung der österreichischen Regierung rechtzeitig Mitteilung machen und wird sodann die österreichische Regierung der Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft die Bewilligung zum Baue und Betriebe der auf österreichischem Gebiete gelegenen Teilstrecke von der Grenze bis St. Leonhard-Drachenloch erteilen.

— **Veröffentlichung der Eisenbahntarife.** Das Eisenbahnministerium hat hinsichtlich der Veröffentlichung der Tarife für die Beförderung von Personen, Gepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern auf Eisenbahnen (einschließlich der dazugehörigen reglementarischen und sonstigen Bestimmungen) mit Verordnung vom 10. d. M. eine Reihe von Verfügungen getroffen, denen folgendes zu entnehmen ist: Sowohl im inneren österreichischen Eisenbahnverkehr, als auch im Eisenbahnverkehr mit Ungarn, Bosnien-Hercegovina und dem Auslande sind zu veröffentlichen: 1. Neu einzuführende Tarife; 2. Tarifänderungen; 3. Zusammenstellungen von Kartierungssätzen; 4. Aufhebungen bestehender Tarife. Die Veröffentlichung erfolgt, was die Form anbelangt: 1. durch Ankündigung in öffentlichen Blättern und hinsichtlich der Kundmachungen durch deren Einschaltung in solche Blätter (die Veröffentlichung hat jedenfalls im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt zu erfolgen); 2. durch Auflegen der Tarife, Tarifnachträge usw. zur Einsicht des Publikums; 3. durch Abgabe der Tarife und Tarifnachträge an das Publikum; 4. durch Aufzählung der zur Aufhebung gelangenden Tarife und Tarifnachträge in den neuen, zur Einführung gelangenden Tarifen und Tarifnachträgen.

Die Veröffentlichung hat im allgemeinen mindestens 14 Tage vor dem Zeitpunkte zu erfolgen, mit welchem die Tarifmaßnahme in Wirksamkeit treten soll. In Fällen besonderer Dringlichkeit kann von der Aufsichtsbehörde eine angemessene Herabsetzung dieser Frist zugestanden werden. Änderungen der Eisenbahntarife, welche eine Erhöhung der bestehenden Tarifsätze oder sonstige Erschwerungen der Beförderungsbedingungen in sich schließen, treten, sofern nicht der Tarif nur für eine bestimmte Zeit in Geltung gesetzt war oder es sich bei der eintretenden Erhöhung lediglich um Tarifberichtigungen handelt, nicht vor Ablauf von 6 Wochen nach ihrer Veröffentlichung im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt in Kraft. In diesem Falle sowie für die übrigen vorgeschriebenen Arten der Veröffentlichung gilt die 14 tägige Frist.

Die von Kleinbahnen getroffenen Tarifmaßnahmen sind mindestens 8 Tage vor dem Zeitpunkte, mit welchem sie in Wirksamkeit treten sollen, zu veröffentlichen; im übrigen gelten auch für Kleinbahnen die Bestimmungen dieser Verordnung. Es können jedoch für solche Bahnen mit Rücksicht auf besondere Verhältnisse auf fallweises Ansuchen von der Aufsichtsbehörde Abweichungen zugelassen werden.

Die neue Verordnung tritt mit 1. März d. J. in Wirksamkeit. Das ungarische Handelsministerium, mit welchem diesfalls das Einvernehmen gepflogen wurde, trifft gleichzeitig eine entsprechende Verfügung für die Eisenbahnen in den Ländern der ungarischen Krone.

— **Veröffentlichungen über den jeweiligen Stand der Getreidevorräte.** Die „Internationale landwirtschaftliche Vereinigung für Stand und Bildung der Getreidepreise", welche sich zur Aufgabe gemacht hat, durch die regelmäßig und in kurzen Zeitabschnitten erfolgende Veröffentlichung zuverlässiger Mitteilungen über den jeweiligen Stand der sogen. sichtbaren Getreidevorräte in den bedeutenderen Handels- und Verkehrsplätzen den Schwankungen der Getreidepreise kräftig entgegenzuwirken, hat sich durch ihr österreichisches Komitee auch an das Eisenbahnministerium um Unterstützung seiner Bestrebungen gewendet. Das Ministerium hat in Würdigung der dem Unternehmen beizumessenden volkswirtschaftlichen Bedeutung die Dienststellen der österreichischen Staatsbahnen angewiesen und die Verwaltungen der Privatbahnen eingeladen, das Unternehmen durch die Lieferung der erforderlichen Angaben seitens jener Stationen, welche einen namhafteren Getreideverkehr aufweisen, zu unterstützen. Da sich auch das Handelsministerium bereit erklärt hat, die Bemühungen der genannten Vereinigung um Erlangung ähnlicher Nachweisleistungen für den österreichischen Wasserstraßenverkehr bei den Schiffahrtsunternehmungen nach Möglichkeit zu fördern, dürfte alsbald auch für die österreichischen Verkehrsplätze eine rasche und regelmäßige Nachweisung über die Bewegung eines der bedeutendsten Handelsartikel der Monarchie zustande kommen.

— **Betriebsergebnisse der österreichischen Eisenbahnen im Jahre 1904.** Im Jahre 1904 wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen insgesamt 171 380 936 Personen und 113 148 173 t Güter befördert und 659 598 234 Kr. vereinnahmt. Im Jahre 1903 betrug die Einnahme 648 195 816 Kr. Da die durchschnittliche Gesamtlänge der österreichischen Haupt- und Lokalbahnen im Jahre 1904: 20 629 km, im Jahre 1903 dagegen 20 280 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme für 1 km im Jahre 1904 auf 31 974 Kr., gegen 31 962 Kr. im Jahre 1903, das ist um 12 Kr. oder 0,04 % günstiger.

Auf den Kleinbahnen, deren Länge Ende 1904: 483 km betrug, wurden in diesem Jahre 250 781 825 Personen und 325 712 t Güter befördert. Die erzielte Gesamteinnahme betrug 35 822 428 Kronen (Personenverkehr 35 380 852 Kr., Güterverkehr 441 576 Kr.). Im Jahre 1903 betrug die Gesamteinnahme 31 412 538 Kr., wobei auf den Personenverkehr 31 062 731 Kr., auf den Güterverkehr 349 807 Kr. entfallen.

Ungarn.

— **Frachtermäßigung für Straßenbaumaterial.** Die Direktion der ungarischen Staatsbahnen hat für die zu Zwecken des Baues von Staats- und Munizipalstraßen in ganzen Zugladungen zu befördernden Bruchsteine und Schottersendungen, wenn sie auf offener Strecke zur Verladung oder Abladung gelangen, auf den im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehenden Vizinalbahnen eine 5 prozentige Ermäßigung von den normalen Lokalbahnfrachtsätzen gewährt.

— **Motorwagen auf den ungarischen Staatsbahnen.** Im Dezember 1904 wurden 6 Motorwagen für die von den ungarischen Staatsbahnen betriebenen Vizinalbahnen zur Ablieferung gebracht. Diese besitzen Hand- und Böckersche Bremse, Dampfentwickler System de Dion & Bouton, Verbund-Dampfmaschine System „Lifu", Dampfheizung und Azetylenbeleuchtung. Ferner wurden 6 Motorbeiwagen abgeliefert, welche mit je 60 Sitzplätzen versehen sind, schließlich ein Dampfmotor-Postwagen System Komarek, enthaltend 10 Sitze II. Klasse, 25 Sitze III. Klasse und einen Raum für 1000 kg Gepäck.

— **Ein neuer Schnellzug Bukarest-Budapest-Wien.** Wie verlautet, sind bei der Direktion der ungarischen Staatsbahnen Verhandlungen wegen Führung eines neuen Schnellzugs auf der Linie Bukarest-Budapest-Wien anhängig. Dieser soll die genannte Strecke in 20 anstatt in bisher 25 Stunden zurücklegen.

Übrige europäische Länder.

— **Ersetzung des belgischen Eisenbahnmaterials.** In Belgien waren bekanntlich die Klagen über schlechtes Fahrmaterial besonders stark. Jetzt schreibt die „Indépendance belge": „Man will das Material der Eisenbahnen vollständig erneuern. Zahlreiche Maschinen englischer Bauart sind schon bestellt. Neue Bestellungen werden bewirkt werden derart, daß alle Linien von einiger Wichtigkeit damit versehen werden können. Die alten Lokomotiven sollen nur noch für Güterzüge und Personenzüge auf Nebenlinien dienen. Wichtige Zuschläge von Personen- und Güterwagen werden erfolgen." Dem fügt jedoch das liberale Blatt mit bitterem Humor hierzu: „Solche kleinen Nachrichten werden von Zeit zu Zeit losgelassen, was bisher immer zur Wirkung gehabt hat, den Reisenden und den Industriellen falsche Freude zu bereiten. Wir werden bald sehen, ob es diesmal nicht wieder Luftgespinste sind."

— **Pariser Stadtbahn.** Die Entscheidung betreffs der Ausschreibung der Untertunnelung der Seine auf der Linie Clignancourt-Porte d'Orléans ist gefällt. Von 27 Wettbewerbsarbeiten, die vor zwei Monaten eingereicht waren, wurden nur einige in die engere Wahl genommen. Bemerkenswert ist, daß die ursprüngliche Planaufstellung schließlich wesentlich geändert ist. Der leitende Ingenieur der Stadtbahn, Herr Bienvenue, hatte zwei unterirdische Röhren unter der Seine vorgezeichnet, jede mit einem Gleise. Man hielt dieses System für sicherer. Nach der Prüfung der Pläne und einem Meinungsaustausch in der Kommission entschied diese dahin, die geplanten zwei Tunnel durch einen einzigen zu ersetzen. Der Zuschlag wurde dem Plan des Ingenieurs Chagnaud erteilt, der voriges Jahr mit den Arbeiten am Opernplatze betraut war. Die Herstellung soll 18 Monate dauern. Die mit 19 000 000 Fr. veranschlagten Kosten vermindern sich nun auf etwa 15 000 000 Fr.

— **Der Verband der schweizerischen Sekundärbahnen** beschloß in einer außerordentlichen Konferenz, mit allen gesetzlichen Mitteln gegen die Entscheidung des Bundesrats betreffend die Postentschädigung und die Berechnung des Reinertrags vorzugehen. Vorher soll aber nochmals der Weg gütlicher Verständigung versucht werden. Die Bewegung richtet sich besonders gegen die Bestimmung, daß als Bestandteile des Reinertrags nur die Einlagen in den Erneuerungsfonds anzusehen seien, nicht aber die Einlagen in für unvorhergesehene Ansprüche bestimmte Reserven.

— **Die Zahnradbahn auf den Piz Languard** bei Pontresina scheint nicht zustande zu kommen. Die Regierung des Kantons Graubünden hat sich ebenso wie die Gemeinde Pontresina und der Kreisratsausschuß gegen die Konzession ausgesprochen.

— **Simplondurchstich.** Nach dem „Mon. delle Str. ferr." vom 11. d. M. mindert sich die Entfernung, die die beiden Angriffsstellen des Simplontunnels noch trennt, sehr rasch. Bei der jetzigen guten Beschaffenheit des Gesteins an der Angriffsstelle der Südseite bohrt man 5 m täglich. Es fehlten am 11. d. M. noch 70 m. Das italienische Eisenbahnblatt fährt fort: „Wenn das Gestein sich nicht ändert und nicht etwa das Wasser heißer Quellen von neuem das Vordringen hindert, so denkt man den Haupttunnel gegen das Ende des Monats zu durchschlagen. Die Arbeiter bereiten sich schon auf eine festliche Begehung des frohen Ereignisses vor. Man erinnere sich, daß die Arbeiten am Simplontunnel im August 1898 begonnen wurden und daß die mechanische Bohrung auf der italienischen Seite zu Weihnachten desselben Jahres begann. In wenig mehr als 6 Jahren sind sonach beinahe 20 km Tunnel mit nur zwei Angriffsstellen erbohrt trotz der ungewöhnlichen Schwierigkeit, die die böse Beschaffenheit der angetroffenen Gesteine und insbesondere die auf der italienischen Seite angetroffenen kalten und heißen Sickwasser sowie ganz besonders die hohe Wärme des Gesteins bereitete." Das Blatt schließt mit dem Wunsche, daß den Erbauern, die aller dieser Schwierigkeiten Herr zu werden wußten, eine glückliche Vollendung des großartigen, mit höchster Kraft unternommenen Werkes beschieden sein möge.

Etwas weniger zuversichtlich als obige Meldung des italienischen Blattes klingt die Mitteilung der Baugesellschaft des Tunnels, der Durchschlag könne sich unter Umständen doch wegen zu befürchtender neuer Heißwassereinbrüche wesentlich verzögern. Im besten Falle werde der Durchschlag Ende dieses oder Anfang nächsten Monats stattfinden. Die Stollenverhältnisse brächten es auch mit sich, daß es nach dem Zusammentreffen der Stollen noch drei bis vier Wochen dauern wird, bis ein Durchgang von der einen Seite zur anderen möglich ist. Die Bauleitung wird darum auch zum Durchschlag keine Feier veranstalten, weil nichts zu sehen ist und noch keine Verbindung zwischen der Nord- und der Südseite eröffnet wird. Erst einige Wochen später wird eine kleine Feier stattfinden, zu der die eisernen Türen der Nordseite nach Ablauf des Wassers zum erstenmal geöffnet werden, wodurch die Verbindung beider Seiten hergestellt ist.

Nach dem in der Schweizer Bauzeitung veröffentlichten Monatsausweis über die Januararbeiten im Simplontunnel waren die Arbeiten im Richtstollen an der Nordseite auch während des Januars eingestellt. Auf der Südseite blieben Ende des Monats noch 109 m zu durchschlagen, um die Stollenbrust der Nordseite zu erreichen. Die Gesteinswärme war 43,5°, das ausströmende Tunnelwasser wurde einschließlich des Wassers der heißen Quellen auf 849 Sek./l. gemessen.

Hoffentlich können wir im nächsten Bericht den glücklich erfolgten Durchschlag melden!

— **Die italienische Eisenbahnvorlage und die Ansprüche der Angestellten.** Hierüber entnehmen wir einer Zuschrift an die Köln. Ztg. aus Rom vom 12. d. M. folgendes: Da die völlige Genesung des Ministerpräsidenten von seinem Grippeanfall sich leider doch länger hinzieht, als man vor acht Tagen glaubte erwarten zu dürfen, so ist auch die letzte Woche vergangen, ohne daß die Eisenbahnvorlage im Ministerium genehmigt und dem Parlament vorgelegt wurde. . . . . . Hatten die parlamentarischen Arbeiten der vorigen Woche wenig Anziehendes, so sorgten die Eisenbahnangestellten dafür, die öffentliche Meinung in Atem zu erhalten. Das unter sozialdemokratischer Führung ausgezeichnet organisierte niedere Bahnpersonal der drei großen Gesellschaften hatte vor mehreren Jahren eine Reihe zum Teil berechtigter Forderungen durch entschlossenes Auftreten und wiederholte Ausstandsdrohung durchgesetzt, und es war wesentlich das Verdienst Giolittis, die damalige gefährliche Erregung durch rechtzeitige Vermittlung der Regierung beschwichtigt zu haben. Wohl bleibt den Eisenbahnern noch dies und jenes zu wünschen übrig, aber die Bevölkerung, das fahrende Publikum, ist heute der Ansicht, daß im Verhältnis zu anderen öffentlichen Diensten die Eisenbahner für geraume Zeit ausreichend versorgt sind, und selbst in den Reihen der äußersten Linken fehlt es nicht an einsichtigen Politikern, die wie der tüchtige Volkswirt Colajanni ihnen gerade heraus sagen, daß sie sich vorläufig bescheiden sollen, da es Millionen von anderen Proletariern in Italien gibt, die jetzt einen begründeteren Anspruch auf staatliche Fürsorge haben als sie. Auch könnten die Eisenbahner sich einstweilen mit den errungenen Vorteilen um so eher zufrieden geben, als die bevorstehende Verstaatlichung des größten Teils des Eisenbahnbetriebs ihnen eine neue Sicherheit für ihr Dasein gewährt. Aber das sozialistisch verhetzte niedere Personal fürchtet die Verstaatlichung gerade deshalb, weil ihm als einem Körper von Staatsangestellten alsdann die Möglichkeit der Ausstände ein- für allemal abgeschnitten sein wird, und das ist wohl der entscheidende Grund für das neuerliche Aufbegehren, mit dem diese Masse vor Toresschluß unter Androhung des allgemeinen Ausstands sich noch eine möglichst reiche Beute auf Kosten der Steuerzahler zu sichern sucht. Das Verlangen, vor Einbringung der Eisenbahnvorlage zum Zweck der Erörterung ihrer kürzlich eingereichten Denkschrift von der Regierung gehört zu werden, kann man dabei nur als einen Vorwand ansehen, denn bindende Versprechungen wird das Ministerium jetzt kurz vor der parlamentarischen Beratung der Vorlage gar nicht geben können. Immerhin hat das Kabinett Giolitti eingewilligt, eine Abordnung der organisierten Eisenbahner anzuhören, und damit die drohende Ausstandsgefahr für den Augenblick wieder beseitigt. Von dem Ergebnis der für die kommende Woche anberaumten Verhandlung der Regierung mit den Eisenbahnangestellten wird es abhängen, ob die Gefahr von neuem in den Gesichtskreis tritt. Die öffentliche Meinung ist, wie bereits hervorgehoben wurde, heute nicht mehr auf seiten des Bahnpersonals; man ist seiner ewigen Begehrlichkeit herzlich müde und will vor allem die vielgestaltige, schwierige, für den Staatssäckel so sehr wichtige Verstaatlichungsfrage gelöst und einen ruhigen, sicheren Betrieb des Eisenbahnverkehrs gewährleistet sehen, bevor man den Klagen des Personals wieder das Ohr leiht. Das wissen die Eisenbahner jetzt ebenso gut wie die Regierung, und man darf daher immer noch hoffen, daß keine neue unangenehme Überraschung aus der bevorstehenden Verhandlung hervorgehen, vielmehr endlich etwas Ruhe auf diesem Gebiet eintreten wird, deren man für die nahe Umwandlung des Betriebs dringend bedarf.

— **Halbjahrsberichte der englischen Eisenbahnen.** Anläßlich der halbjährigen Versammlungen der Anteilscheinbesitzer schütten die Verwaltungen wenn nichts anderes doch gern ihr ganzes Herz aus, bekommen aber auch häufig recht unangenehme Dinge zu hören. Die allgemeine Klage war, daß die elektrischen Straßenbahnen den Eisenbahnen einen beträchtlichen Teil ihres Vorortverkehrs entrissen haben. So beklagt die South Eastern & Chathambahn in den sechs Berichtsmonaten gegen das Vorjahr einen Ausfall von 2100000 Reisenden und 20000 £ an Einnahmen. Drei Ursachen haben das bewirkt, und zwar 1. gedrückte Handelslage, 2. das anhaltende Nebelwetter in den Monaten November und Dezember und 3. der Wettbewerb der elektrischen Straßenbahnen. Die zuletzt genannte Ursache sei nicht nur eine dauernde, sondern werde stets bedrohlicher. „Wir können“, sagte der Vorsitzende, „nie hoffen, mit den elektrischen, zumeist den Gemeinden gehörigen Straßenbahnen, die von den Steuerträgern erhalten werden, in Wettbewerb zu treten“. Die Verwaltung ballt die Faust in der Tasche und schlägt als einziges Hilfsmittel „die Auflassung gewisser Züge und Sperrung der am meisten leidenden Stationen“ vor. Ob das wohl das richtige Heilmittel ist, um den verloren gegangenen Verkehr „wieder“ hereinzubringen, dürfte selbst die Verwaltung bezweifeln, die leichthin den Kampf aufzugeben entschlossen scheint.

Hierzu gesellt sich aber noch die weitere Sorge, daß auch der Fernverkehr zur Seeküste, der doch vom Wettbewerb der Straßenbahnen unberührt bleibt, gleichfalls abnimmt; hier wirken sicherlich andere als die bezeichneten Ursachen mit. Fahrgäste meinen, es seien an dem kläglichen Ergebnis u. a. der unpünkliche Zugverkehr, die unreinen Wagen und hohen Gebühren schuld, und so lange diese bestehen, sei eine Besserung nicht zu erwarten. So betrage beispielsweise das Fahrgeld III. Klasse Eisenbahn von Ludgate Hill (London) nach Brixton 4 d, auf der elektrischen Bahn von Blackfriars Bridge nach Brixton 1½ d.

Die London, Brighton und Südküstenbahn hat im letzten Jahre einen um nahezu 2000000 Personen geringeren Verkehr zu verzeichnen, weshalb die Einrichtung eines Motordienstes auf den Vorortlinien in Betracht gezogen wird. Ist die versuchsweise Elektrisierung der Linie Battersea Park-Peckham Rye von zufriedenstellendem Erfolg, dann soll sie auf sämtliche Vorortlinien ausgedehnt werden. Wenn das schon früher geschehen wäre, meint ein Aktionär, hätte die Bahn den Verkehr von Purley, East Croyden und anderen Orten nicht eingebüßt. Ein leitender Direktor empfahl allerdings die Einschränkung der gefahrenen Zugmeilen, aber die Verwaltung beabsichtigt, den Fernverkehr besonders zu entwickeln. Ein anderer Aktionär beklagte sich über den vernachlässigten Zugdienst von und nach East Grinstead, eine Entfernung, die leicht in 25 Minuten durchfahren werden könnte. Der heutige Dienst, besonders aber der Sonntagsverkehr, würde selbst im „heiligen Land“ als unzureichend erachtet. Es wurde ihm zwar mitgeteilt, daß ein guter Sonntagszug nach East Grinstead um 11 Uhr abgelassen werde, aber dieser Zug sei in der Fahrordnung — nicht zu finden. Redner nehme keinen Anstand, wenn hier ein Wandel nicht platzgriffe, die Sache vor die Railway Commissioners zu bringen.

Auf der Great Eastern hat der Verkehr um 1631200 Personen und die Einnahme um 14111 £ abgenommen. Als Ursachen werden die oben verzeichneten angegeben. Der Vorsitzende glaubt, daß der Vorortverkehr nach wie vor der Verwaltung stete Sorge bereiten werde, doch sei beabsichtigt, den Fern- und Motorverkehr nachdrücklichst zu pflegen, um hierdurch die Einnahmen zu erhöhen. Gegen die von Gemeinden betriebenen Straßenbahnen sei nichts einzuwenden, nur gegen die Form des Mitbewerbes, der ja zum Teil auf Kosten der Steuerträger geht. Die Nebel schädigten die Gesellschaft um ungefähr 15000 £. Die Abnahme des Güterverkehrs ist auf die gute Früchte- und Gemüseernte Englands, also auf die geringere Einfuhr vom Auslande zurückzuführen. Eine Ermäßigung der Arbeiterfahrkarten sei nicht in Aussicht genommen; im nächsten Jahr wird der Hafenbau in Harwich begonnen; auch sollen Betriebsverträge mit Nachbarbahnen abgeschlossen werden.

Die Districtbahn hat im letzten Halbjahr eine Zunahme der Personenzahl in der I. und III. Klasse, nämlich 127000 und 404000, dagegen eine Abnahme in der II. Klasse zu verzeichnen. Die Einnahmen für die II., III. Klasse und Zeitkarten sind gefallen, was hauptsächlich eine Folge der Einführung von Zonenkarten in Verbindung mit der Herabsetzung der Fahr- und Zeitkarten ist. Die Einnahmen reichten nicht hin, um die Jahresdividende der garantierten Aktien zu decken, weshalb das Kapitalkonto herangezogen werden mußte. Binnen zwei Monaten werden die Arbeiten für die gesamte elektrische Anlage beendet sein und vom 1. Mai d. J. an die Linien ausschließlich von elektrischen Zügen, je 7 Wagen mit 350 Sitzplätzen führend, befahren. Inzwischen werden die rußigen Stationen und Tunnel „auf den Glanz hergestellt, rein und anziehend gemacht“, eine höchst notwendige Maßregel, für deren Durchführung 10000 £ ausgesetzt sind. Die Gebühr III. Klasse beträgt zwischen Hounslow oder Harrow und Hammersmith, desgleichen zwischen Hammersmith und Mansion House je 2 d. Der stete Rückgang in der II. Klasse bestimmte die Verwaltung, diese aufzulassen, gleichzeitig aber die Preise der I. Klasse und für Zeitkarten herabzusetzen.

Der Verkehrsleiter der London, Tilbury & South End erklärt, es sei unmöglich, gegen die Überfüllung der Arbeiterzüge anzukämpfen. Sobald die Linienerweiterung bei Barking und damit die direkte Verbindung mit der Districtbahn hergestellt sei, kann anstatt des gegenwärtigen 20 Minuten- ein 5 Minuten-Verkehr eingerichtet werden, der aber dem Übelstande auch nicht abhilft. Zur Bequemlichkeit der Arbeiter werden schon des Abends Karten für den nächsten Tag ausgegeben. „Diese Herren“ erscheinen nun gerade dann auf dem Bahnsteig, wenn der letzte Arbeiterzug abgehen soll, mit dem beruhigenden Bewußtsein, daß er bereits voll besetzt und die Bahn gezwungen ist, sie auf Grund ihrer Karte mit dem nächsten gewöhnlichen Personenzug zu befördern. Die frühen Arbeiterzüge seien verhältnismäßig leer. K—a.

— **Sind Fahrräder auf englischen Eisenbahnen Personengepäck?** Mr. F. klagte „im Interesse der Allgemeinheit" gegen die London, Brighton und Südküstenbahn, um durch einen Gerichtsspruch festzustellen, ob Eisenbahnen berechtigt seien, für die Beförderung von Fahrrädern Gebühren einzuheben. Der Gedankengang der Beschwerde war etwa folgender: Gemäß den im Fahrordnungsbuch verlautbarten Bestimmungen ist ein Reisender III. Klasse zur Mitnahme von Freigepäck im Gewichte von 60 Pfund berechtigt; der Reisende kann demnach auch sein Fahrrad gebührenfrei mit sich nehmen, vorausgesetzt, daß Räder und Lenkstange versichert sind, denn die Eisenbahn ist verpflichtet, das für den Reisenden notwendige persönliche Gepäck zu befördern. Der Sportsmann ist berechtigt, sein Gewehr, der Künstler seine Staffelei mitzuführen, weshalb der Radfahrer nicht auch sein Rad? In dem Worte luggage (Gepäck) liegt die Bedeutung von etwas, das man schleppen (lug) kann, und dieser Begriff läßt sich doch auf das Fahrrad anwenden. Weiter, wenn ein Reisender schon eine Karte für das Fahrrad löst, so sollte sie für die Hin- und Rückfahrt Gültigkeit haben.

Der Richter meinte, daß Fahrräder in den Wagen einen großen Raum, sicherlich mehr als ein Koffer, beanspruchen, und überdies eine sehr sorgfältige Handhabung verlangen. (Kläger: welche sie nicht erhalten.) Richter: Ganz Ihrer Meinung, also welche sie erhalten sollten; Fahrräder werden so häufig beschädigt, und doch entschließt sich eine Partei nur selten, die Bahn zu belangen. Die Entscheidung lautete, daß Fahrräder kein persönliches Gepäck und die Bahngesellschaften daher zur Einhebung von Gebühren berechtigt sind. Die Streitsache wird kostenpflichtig, jedoch mit dem Recht der Berufung abgewiesen. Der Kläger beabsichtigt diese Angelegenheit weiter zu verfolgen, wenn er sie selbst vor das Oberhaus bringen sollte. K–a.

Fremde Weltteile.

— **Französische Kolonialbahnen.** Nach einem der französischen Deputiertenkammer erstatteten Bericht des Herrn Bourrat sind im westlichen Afrika folgende Bahnen teils in der Vorbereitung, teils in der Ausführung begriffen, teils fertiggestellt: Die 264 km lange Bahn von Dakar nach St. Louis, die die beiden wichtigsten Städte im Senegalgebiet miteinander verbindet und in ihrer ganzen Länge fertig ist; die etwa 1300 km lange Linie von Thiès nach dem Niger über Kayes, die zwischen Kayes und Bammako am Niger in einer Länge von 497 km im Betriebe ist; die 600 km lange Linie von Konakry, der Hauptstadt von Französisch-Guinea, nach Kouroussa am Niger, die die wichtigste dieser genannten Linien bildet und seit dem 1. Juni 1904 in einer Länge von 154 km betrieben wird; die 550 km lange Linie von Abidjean oder Petit-Bassem an der Elfenbeinküste nach Kong; die Linie von Kotonou an der Küste von Dahomey nach Madecali oder Karimama am Niger, mit einer Abzweigung nach Ouidah, von der etwa 194 km fertiggestellt sind und deren Gesamtlänge etwa 700 km betragen soll. Zu den im Osten Afrikas im Bau befindlichen Kolonialbahnen gehören die Bahn von der Ostküste Madagaskars nach Tananarivo, die zwischen Brickaville und Mangoro, 165 km lang, im Oktober 1904 feierlich eröffnet wurde. Ihre ganze Länge wird bekanntlich ungefähr 265 km betragen. In Abessynien ist die der französischen Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens konzessionierte Bahn zwischen Dschibuti und Diré Daouah in einer Länge von 309 km fertig und soll bis Addis-Abeba verlängert werden.

Betreffs der französischen Bahnen in Indochina verweisen wir auf unsere Mitteilungen in Nr. 8 S. 123 d. Ztg. Die Gesamtlänge der französischen Kolonialbahnen beläuft sich in diesem Jahre nach dem „Journ. d. chambres de commerce" auf etwa 2350 km.

Über die französischen Eisenbahnpläne in der Sahara entnehmen wir im Anschluß an unsere Mitteilungen hierüber in Nr. 53 und 70 Jahrg. 1904 und Nr. 1 Jahrg. 1905 d. Ztg. der französischen „Information" folgende Mitteilungen: Die Frage einer Verbindung des westlichen mit dem nördlichen Afrika, die vom politischen und militärischen Standpunkte aus sehr interessant ist, eröffnet keinen Ausblick auf wirtschaftliche Vorteile. Es wäre anders, wenn man im Gebiete der Sahara Kohle und andere Mineralien finden könnte. Man sollte nach dieser Richtung hin das ganze Gebiet durch Geologen aufs sorgfältigste erforschen, die hydrographischen Verhältnisse aufs genaueste feststellen und alle Wasserstellen durch ein vollständiges Netz von Wegbezeichnungen verbinden lassen, da die größte Schwierigkeit beim Bau einer Bahn in der Sahara in der Wasserversorgung bestehen wird. Außerdem müsse eine Anzahl von Stationen und Posten zur Sicherheit des Landes geschaffen werden. Der am weitesten nach Süden vorgeschobene algerische Weg ist der von Beni-Ounif, der zweifellos bis Igli verlängert wird; die Trassen, die von Biskra und Laghouat ausgehen würden, hätten auch ihre besonderen Vorzüge. Der Endpunkt der Bahn hätte wegen der Wichtigkeit der Königreiche Bornu und Sokoto der Tschadsee sein können und müssen; doch da diese den Engländern gehören, die über das Meer, den Niger und den Benuë zur Ausfuhr ihrer Erzeugnisse verfügen, so bleibt als Endpunkt Timbuktu oder besser Tosaya, in einer armen Gegend. Die verschiedenen von Igli, Laghouat oder Biskra ausgehenden und nach Timbuktu gerichteten Trassen würden fast alle ungefähr in Inzize, westlich von Djabel Hoggar, zusammenlaufen, sich dort vereinigen und über Timissao, Timiaouine, Tosaya nach dem Niger und Timbuktu gehen. Die Länge von Igli, Laghouat oder Biskra nach Timbuktu würde ungefähr 1800 km, der Kostenaufwand schätzungsweise etwa 180 000 000 Fr. betragen. Das französische Westafrika hat die Last bedeutender jährlicher Tilgungssummen (annuités) zur Ausführung seines gegenwärtigen Arbeitsprogramms auf sich genommen, sein Budget wird von diesen Verpflichtungen erst gegen 1930 befreit. So müsse das Mutterland die Initiative ergreifen, das Projekt studieren und eine finanzielle und politische Lösung finden lassen, die das französische Westafrika nicht in Schulden stürzt.

— **Privatbetrieb der Usambarabahn.** Nach einer Mitteilung des Kolonialdirektors Stübel in der Budgetkommission des deutschen Reichstages schweben wegen Übernahme des Betriebes der Usambarabahn Verhandlungen mit einer Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft. Der Vertrag sehe vor, daß das Deutsche Reich gegen einen Fehlbetrag beim Betrieb der Bahn gesichert werde. Die Eröffnung der Bahn bis Mombo werde voraussichtlich am 1. März d. J. erfolgen.

— **Neue Untergrundbahnen für Chicago** zur Verbindung der Geschäftsstadt mit den Wohnvierteln werden in einem Bericht des Consulting Engineer Geo W. Jackson an das Lokalkomitee für Verkehrswesen der Stadt Chicago empfohlen. Es handelt sich um die Herstellung von sechs Linien für zusammen rund 78 025 000 *M*. Die Bauzeit ist auf ungefähr 2½ Jahre veranschlagt. Die Richtung der Linien folgt natürlich derjenigen der Straßen, unter denen sie angelegt werden. Die Straßen Chicagos gehen regelmäßig von Norden nach Süden und von Osten nach Westen. Von den vorgeschlagenen Bahnlinien gehen drei von der City nach Süden, zwei nach Westen und eine nach Norden. Die drei letzteren unterfahren den Chicago River mittels Unterwassertunnel. Im einzelnen entnehmen wir den „Engineering News" noch folgendes: Es kommen eingleisige und zweigleisige Tunnel unter Straßen in der bekannten Beton-Eisen-Bauweise und eine besondere Tunnelkonstruktion für die Flußkreuzungen zur Anwendung. Neben den Unterpflastertunneln werden Galerien zur Unterbringung von Rohrleitungen angelegt, außerdem — was als Eigentümlichkeit hervorzuheben sein dürfte — ein 3 m breiter, unterirdischer Gang an der Außenseite der Gleise. „Dieser Gang soll es den Fahrgästen und Fußgängern ermöglichen, unterirdisch zu jeder beliebigen Station zu gelangen." Gleisekreuzungen in Schienenhöhe sollen vermieden werden. Zu diesem Zweck werden die zweigleisigen Bahnen beim Eintritt in die City zu Schleifen auseinander gezogen, in welchen das Wenden der Züge ohne weitere Gleisanlagen stattfindet. Wie die Gleiseverbindung am anderen Ende der Bahnlinie gestaltet werden soll, geht aus den mitgeteilten Plänen nicht hervor; vermutlich Anschluß an Straßenbahnen. H–e.

— **Schnellbahnen in Philadelphia.** Wenn Philadelphia mit dem Bau von Hoch- und Untergrundbahnen gegen andere amerikanische Großstädte bisher zurückgeblieben ist, so liegt dies, wie „Engineering News" ausführen, hauptsächlich daran, daß die Gesetze in Pennsylvania bis vor wenigen Jahren den Bau und Betrieb von Hochbahnen für Personenverkehr nicht gestatteten. Bei dem stetig steigenden Verkehrsbedürfnis gelang es nun, ein hier Abhilfe schaffendes Gesetz zustande zu bringen, und sofort wurden Konzessionen für eine Anzahl Hoch- und Untergrundbahnen in der Stadt Philadelphia erworben, welche aber nach und nach sämtlich in den Besitz der „Philadelphia Rapid Transit Co." übergingen.

Für die Ausgestaltung dieses Netzes von Stadt-Schnellbahnen kommt die geographische Lage von Philadelphia in Betracht. Die Geschäftsstadt liegt ähnlich, wie dies bei Newyork der Fall ist, auf einer nord-südlich sich erstreckenden Halbinsel zwischen dem Delaware- und Schuylkillfluß, über den die Wohnviertel nach Westen hinausgreifen. Die Halbinsel zeigt eine Einschnürung in ihrer Breite, und gerade dort liegt der Verkehrsmittelpunkt der Geschäftsstadt. Dort drängen sich die öffentlichen Gebäude einschließlich der Endbahnhöfe der beiden Philadelphia berührenden Fernbahnen um die City Hall zusammen. Es lag daher nahe, hier auch den Mittelpunkt des Stadt-Schnellbahnnetzes anzunehmen. Die City Hall wird mit einer zweigleisigen Schleife umkreist, von welcher, dem Straßen-

netz sich anschließend, genau rechtwinklig nach den vier Himmelsgegenden die Hauptlinien des neuen Bahnnetzes ausgehen. Die Nord-Südlinie folgt in großer Ausdehnung der Broadstreet, die Ost-Westlinie der Marketstreet. Letztere verbindet das westliche Ufer des Delaware mit dem östlichen des Schuylkill an der Stelle, wo die Halbinsel am schmalsten, nämlich 3,2 km breit ist. An ihrem Ostende wird die Linie nach Süden verlängert, an ihrem westlichen Ende über den Schuylkill hinweg nach Westen.

Die Marktstraßenlinie ist die erste, deren Bau in Angriff genommen ist. Sie wird auf dem größten Teil der ost-westlich zwischen den Flüssen verlaufenden Strecke als Unterpflasterbahn ausgeführt, im übrigen als Hochbahn. Von der City Hall-Schleife nach Westen wird diese Linie viergleisig ausgeführt, das innere Gleispaar für Expreß-, die beiden äußeren Gleise für Lokalzüge. Die vier Gleise liegen in gleicher Höhe bis zum östlichen Pfeiler der rund 65 m weiten Hauptöffnung der Schuylkillbrücke. Die äußeren Gleise bleiben von da an auf der Brücke in gleicher Höhe und senken sich sodann zur Straßenhöhe hinab. Die inneren Gleise steigen auf der Brücke weiter an und werden im Zuge der Marktstraße nach Westen fortgesetzt bis zur 63. Straße.

— **Die Manhattanbrücke bei Newyork** war im Dezember 1904 in den Vorbereitungen zum Bau soweit vorgeschritten, daß die Ausführung der Ankerpfeiler ausgeschrieben werden konnte. Wie wir in Nr. 82 S. 1305 Jahrg. 1904 d. Ztg. mitteilten, war damals noch unentschieden, ob eine Kettenbrücke (Lindenthal) oder eine Drahtseilbrücke (Best) gebaut werden sollte. Die Entscheidung scheint (nach „Engineering News“ vom 12. Dezember 1904) zu gunsten der letzteren erfolgt zu sein, denn die von dem Brückenkommissar Best „revidierten“ Pläne werden der Ausschreibung zugrunde gelegt. Die beiden Ankerpfeiler erhalten ungefähr 880 m Abstand voneinander. Sie sollen unmittelbar auf dem tragfähigen Baugrund oder, wenn dieser zu tief liegen sollte, auf Pfählen gegründet werden. Das Massiv jedes Pfeilers, welches nur durch eine 14 m weite Öffnung für eine Straße durchbrochen wird, soll aus Beton mit Bruchsteinen hergestellt und mit Hausteinen verblendet werden. Wo nötig, werden in den Beton stählerne Verstärkungsstäbe eingelegt.

Die geneigten Anker in Form von Gliederketten für die Haupttrageseile der Brücke und die senkrechten Anker für die wagerechten Versteifungsträger werden eingemauert. Die eigentliche Brückenkonstruktion ist noch nicht mit zur Darstellung gebracht.

— **Schwerer Eisenbahnunfall in Amerika.** Am 9. d. M. stürzten acht Wagen des Schnellzuges nach Milwaukee von einer Hängebrücke, als der Zug eine Geschwindigkeit von 70 Meilen (= 112 km) in der Stunde hatte. Hierbei wurden vier Personen getötet, 24 verwundet. Die Ursache des Unfalls ist Schienenbruch.

Allgemeines.

— **Ein Gasmotorwagen zu Aufsichtszwecken im amerikanischen Eisenbahndienst.** „Railr. Gaz.“ bringt die Beschreibung und Abbildung eines zu Aufsichtszwecken erbauten Gasmotorwagens, der eine neue Gattung des sogenannten „Oldsmobile Railroad Inspektion Car“ darstellt. Er wird durch einen Gasmotor von 7 PS betrieben und hat eine Fahrgeschwindigkeit von 30 bis 35 engl. Meilen in der Stunde. Zum Unterschied von der früheren Gattung dieser Selbstfahrer kann er mit einem Abteil versehen werden, so daß er 6 bis 8 Personen mit sich führen kann. Doch kann dieses Abteil entfernt und durch eine Plattform ersetzt werden, welche die nötigen Personen, Geräte und Werkzeuge für gewöhnliche Eisenbahnreparaturen trägt. Der Wagen ist für Vollspur gebaut, hat Räder aus gepreßtem Stahl und kräftige Bremsen. Die Wagen haben genügendes Aufnahmevermögen für Wasser und Gas (Gasoline), um 100 Meilen oder mehr zu laufen, und verursachen geringe Betriebskosten. Eine Gallone (= 3 bis 4 l) Gas genügt, um sie 20 bis 25 Meilen vorwärts zu bringen. Einer dieser Wagen ist über 3000 Meilen auf einer Bahn gelaufen, auf welcher Steigungen von 3 % vorkamen, die er, voll beladen, mit hinreichender Geschwindigkeit überwunden hat.

— **Die Elektrotechnik und das Eisenbahnwesen.** Der Verein zur Wahrung gemeinsamer Wirtschaftsinteressen der deutschen Elektrotechnik veröffentlicht zum erstenmal einen Jahresbericht unter dem Titel „Die Lage der deutschen elektrotechnischen Industrie im Jahre 1904“. Der Bericht gibt zunächst einen allgemeinen Überblick über die Geschäftslage dieser Industrie im letztabgelaufenen Jahre und geht sodann auf die Verhältnisse der einzelnen Sonderzweige näher ein. Dabei kommt er u. a. auch auf die Beziehungen der Elektrotechnik zum Verkehrsgewerbe, insbesondere zum Eisenbahnwesen, worüber er folgendes ausführt:

„Vielversprechende Aussichten bietet endlich noch das Verkehrsgewerbe, indem es in zunehmendem Umfange elektrische Eisenbahnsicherungsapparate, Hebezeuge u. a. in Anwendung nimmt, indem es die elektrischen Kleinbahnen immer mehr ausdehnt, allmählich zur Einführung des elektrischen Betriebs auf den Vollbahnen für den Nahverkehr übergeht und zuletzt auch den Bau elektrischer Fernbahnen in Aussicht nimmt. Das letzte Arbeitsfeld dürfte allerdings namentlich den großen Elektrizitätsgesellschaften zugute kommen, die über bedeutende Geldmittel verfügen und teilweise in ihren Betrieben sämtliche elektrotechnischen Produkte herstellen.“

Rechtspflege.

— **Haftung der Eisenbahn bei Beförderung des Gutes in offenem Wagen.** In einer Entscheidung des Oberlandesgerichts Posen vom 2. Mai 1904, die wir in Nr. 73 S. 1163 Jahrg. 1904 d. Ztg. mitgeteilt haben, war die Haftpflicht der Bahn für einen durch Funkenflug der Lokomotive entstandenen Schaden an lebenden Pflanzen und Bäumen verneint worden, weil der Absender mündlich für diesen Transport die Gestellung eines offenen Wagens verlangt hatte. Diese Entscheidung wird in Egers „Eisenbahnrechtlichen Entscheidungen“ vom Direktionsrat Dr. Max Reindl einer eingehenden Kritik unterzogen. Sie gelangt zu dem Ergebnisse, daß jenes Urteil im Widerspruch steht mit der Bestimmung des § 459 Abs. 1 Z. 1 des Handelsgesetzbuchs, welcher im Einklange mit § 77 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und Art. 31 des Int. Üb. lautet: „Die Eisenbahn haftet nicht in Ansehung der Güter, welche nach der Bestimmung des Tarifes oder nach einer in den Frachtbrief aufgenommenen Vereinbarung mit dem Absender in offenen Wagen transportiert werden, für den Schaden, welcher aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entstanden ist.“ In seinen Ausführungen geht der Verfasser auf die Verhandlungen, welche zur Aufnahme dieser Bestimmung zunächst in das Internationale Übereinkommen geführt haben, sowie auf die Denkschrift des Entwurfes zum neuen deutschen Handelsgesetzbuch zurück, wo es heißt:

„Zur Verhütung von Zweifeln und Streitigkeiten empfiehlt es sich, vorzuschreiben, daß die Eisenbahn sich auf eine mit dem Absender getroffene Vereinbarung über die Art des Transportes (§ 459 Ziffer 1, 3 und 6) nur berufen kann, wenn die Vereinbarung in den Frachtbrief aufgenommen ist.“

Hieran knüpft er dann die unseres Erachtens völlig zutreffende Bemerkung:

„Aus dieser Entstehungsgeschichte der fraglichen Bestimmung in Art. 31 Ziffer 1 des Int. Üb. und in § 459 Ziffer 1 des Handelsgesetzbuchs geht mit einer jeden Zweifel ausschließenden Deutlichkeit hervor, daß der Gesetzgeber zur Abschneidung aller Streitigkeiten jede andere als die im Frachtbriefe getroffene Vereinbarung über die Beförderung in offenem Wagen nicht für hinreichend betrachtet wissen wollte, um die Haftung der Eisenbahn für den aus dieser Beförderungsart entstandenen Schaden auszuschließen.“

— **Haftpflicht der Eisenbahn als Betriebsunternehmer auch für solche Unfälle, die auf Gleisen sich ereignen, deren Unterhaltung Dritten obliegt.** Beim Beladen eines Güterwagens war ein Angestellter der Berliner Lagereigesellschaft in deren zollfreien Niederlage in Altona verunglückt. Es war dies durch Zusammenstoß zweier Wagen geschehen. Für den Versicherungsschaden machte die Gesellschaft nun den Bahnfiskus regreßpflichtig. Das Landgericht Altona erkannte als erste Instanz auf Abweisung der Klage, da das Unglück einer Schienensenkung zuzuschreiben war, die Gesellschaft aber die Pflicht übernommen hatte, die Anlagen des Bahnbetriebes innerhalb ihres Niederlageterrains in Ordnung zu halten. Auf die beim Oberlandesgericht Hamburg gegen das erste Urteil eingelegte Berufung wurde von diesem die Klage dem Grunde nach für berechtigt anerkannt. In seiner Begründung führte der Berufungsrichter aus: Es ist ganz gleichgültig, wie der Arbeiter verunglückte. Die Verletzung ist im Betriebe einer Eisenbahn erfolgt und Unternehmer dieser Eisenbahn ist der Fiskus. Schon nach früheren Rechtsprechungen ist nicht derjenige Unternehmer einer Betriebsanlage für irgend welchen Schaden haftbar, welcher dort arbeitet oder arbeiten läßt, oder dem die technische Instandhaltung obliegt, sondern der ist haftbar im Sinne des Gesetzes, auf dessen Kosten und Gefahr der Betrieb stattfindet, so daß die ökonomischen Ergebnisse des Betriebes ihm Vorteil oder Nachteil bringen. Und dieses betraf hier den beklagten Fiskus.

Die beim Reichsgericht vom Beklagten eingelegte Revision wurde von diesem zurückgewiesen und die Gesetzesauslegung der Vorinstanz somit bestätigt.

Bücherschau.

— **Die Eisenbahnen im Dienste des Krieges und moderne Gesichtspunkte für deren Ausnutzung.** Von Eduard Zanantoni, k. und k. Oberstleutnant im Generalstabskorps. Wien 1904, Alfred Hölder. Preis 80 ₰.

Auch die Veröffentlichung dieser interessanten Studie verdanken wir dem „Klub österreichischer Eisenbahnbeamten", der sie in die Sammlung von Schriften über Verkehrswesen aufgenommen hat. Der Verfasser zeigt an der Hand eines reichen geschichtlichen Materials, wie sich allmählich durch die Erfahrungen in den Kriegen 1850, 1859, 1866, 1870, 1876 und 1879 jene Anschauungen und Grundsätze entwickelt haben, welche gegenwärtig für die Verwertung der Eisenbahnen im Kriege maßgebend sind. Bahnbrechend waren besonders die Erfahrungen im deutsch-französischen Kriege; sowohl auf französischer, wie auf deutscher Seite gab es „Friktionen", deren Ursachen Zanantoni eingehend beleuchtet, indem er daraus Folgerungen für die Gegenwart und Zukunft zieht. Beachtenswert sind seine Äußerungen über die elektrische Förderung auf den Hauptbahnen, gegen die vom militärischen Standpunkte aus dermalen noch viele Bedenken bestehen; Zanantoni hält es derzeit für weit vorteilhafter, eine Beschleunigung des Verkehrs mehr durch eine Vervollkommnung der Dampflokomotiven, als durch die Einführung des elektrischen Betriebs anzustreben. Zum Schlusse seiner fesselnd geschriebenen Studie erläutert der Verfasser auch die Gründe, welche die Kriegsverwaltung veranlassen, der immer mehr zutage tretenden Tendenz nach Vergrößerung der Länge und der Tragfähigkeit der gedeckten Güterwagen hemmend entgegenzutreten oder sie doch wenigstens nicht zu fördern, so lange kein Mittel gefunden ist, die Übelstände, die damit für die Bereitstellung der Armee an der Reichsgrenze verknüpft sind, in einfacher Weise zu beheben. Die eigenartige Beleuchtung, welche verschiedene Eisenbahnfragen von Tagesinteresse in der Studie Zanantonis finden, macht sie für weite Kreise überaus lesenswert. A. Birk.

— **Bau und Instandhaltung der Oberleitungen elektrischer Bahnen.** Von Ingenieur P. Poschenrieder, Oberingenieur der Österreichischen Siemens-Schuckert-Werke. Mit 226 Textabbildungen und 6 Tafeln. München und Berlin. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1904. Preis 9 ℳ

Das Werk stammt aus der Feder eines mitten in den praktischen Ausführungen stehenden Fachmannes; da ihm außerdem die reichen Erfahrungen einer der ersten Weltfirmen auf dem Gebiete des elektrischen Bahnwesens zu Gebote stehen, so ist von vornherein volle Gewähr dafür vorhanden, daß, im Gegensatz zu manchen Veröffentlichungen außerhalb des Gebiets der eigentlichen Ausführungspraxis Stehender, dem Stande bewährter Technik und ihrer neuesten Fortschritte durchweg Rechnung getragen ist. Die Wichtigkeit des Gegenstandes erstreckt sich nicht allein auf die Straßenbahnen, sondern seit zunehmender Verwendung hochgespannter Wechselströme auf alle Arten elektrischer Bahnen einschließlich der Vollbahnen. Der Verfasser hat wesentlich einen Teil dieses größeren Gebietes, des der elektrischen Straßenbahnen, zum Gegenstande seiner Ausführungen gemacht, dieses aber in einer nach jeder Richtung erschöpfenden Weise behandelt und damit zugleich eine vortreffliche Grundlage für die Beschäftigung auch mit den übrigen Systemen geschaffen. Das Interesse, den Gegenstand in dem genannten Rahmen vollständig zu erschöpfen, führte dazu, auch die für die Schienenrückleitung einschließlich der für die Verringerung des Einflusses der abirrenden Ströme zu treffenden Einrichtungen, die Schutzvorrichtungen gegen elektrische Entladungen, die Einrichtungen zur Verhinderung des Überganges der Starkströme in die Schwachstromleitungen und ihren Einfluß auf die Schwachströme in voller Ausführlichkeit zu behandeln. Das Buch berücksichtigt ebensowohl die Entwurfsaufstellung und die baulichen Verhältnisse, wie die Verhältnisse des Betriebes und der damit verbundenen Unterhaltungsarbeiten, der Prüfung und der Instandhaltung der Leitungsnetze und die zu beachtenden Vorschriften.

Das Werk darf als eine der besten Veröffentlichungen auf dem in Betracht kommenden Gebiete bezeichnet werden.

Berichtigung. In dem Aufsatz „Elektrische Stellwerke" in Nr. 4 d. Ztg. muß es auf Seite 50 in Abb. 12 statt „Richtungshebel": „Fahrstraßenhebel" heißen. In Zeile 14 von unten in der ersten Spalte ebendaselbst müssen die Worte „bei mehreren Fahrstraßen" fortfallen und dafür das Wort „außerdem" gesetzt werden. Endlich ist in Zeile 7 von unten in der zweiten Spalte derselben Seite das Wort „Richtungshebel" durch „Fahrstraßenhebel" zu ersetzen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B.-Ober-Roden und gleichzeitige Schließung der seitherigen Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B. für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Im Nachgange zu unserer Veröffentlichung vom 10. d. M. wird weiter bekannt gegeben, daß vom 1. April d. J. ab die seitherige Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) M. N. B. auch für den Verkehr von Fahrzeugen und lebenden Tieren geschlossen ist. Sie dient von genanntem Zeitpunkte ab nur noch dem Verkehr für Personen, Gepäck, Leichen, Gütern in Wagenladungen (ausschließlich von Fahrzeugen) und hinsichtlich des Telegraphenverkehrs nur der Beförderung von Privatdepeschen für die Main-Neckarbahn.

Mainz, den 14. Februar 1905. (411)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Güterverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, vom 1. April 1904.

Im deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I Abteilung B, treten mit Gültigkeit vom 1. März d. J. folgende Änderungen in Kraft:

In der Güterklassifikation wird

1. die Position „Asphaltfilzplatten" des Spezialtarifs II durch den Zusatz „auch mit Bleieinlage" ergänzt und
2. im Absatz 2 der Erläuterung zu Ziffer 3 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III an Stelle der Worte „Enden von Schienen und Schwellen" gesetzt „Enden von Laschen, Schienen und Schwellen".

Berlin, den 13. Februar 1905. (412)
Namens sämtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die für die Weltausstellung in Lüttich 1905 bestimmten Ausstellungsgüter müssen nach Bahnhof Liège (Exposition) abgefertigt, an die Adresse des Ausstellungskommissars für das betreffende Herkunftsland gerichtet werden und daselbst frei von allen Fracht- usw. Kosten anlangen.

Für die Ausstellungsgüter wird außer der Fracht nach Lüttich auf dem Hinwege ein für die Beförderung nach und von dem Ausstellungsgebäude geltender Frachtzuschlag von zusammen einem Franken für die Tonne, mindestens 50 Cts. für die Sendung, erhoben, wobei angefangene Mengen von 100 kg für voll gerechnet werden.

Die Rückbeförderung der ausgestellt gewesenen und unverkauften oder unverlosten Ausstellungsgüter erfolgt frachtfrei an die Versandstationen und die Aussteller der den Sendungen auf dem Hinwege beigegebenen Frachtbriefe unter den sonstigen im Tarif Teil I B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1904 im Abschnitt C IX — Seiten 33/34 — genannten Bedingungen. Zur Erlangung dieser frachtfreien Rückbeförderung müssen die Frachtbriefe des Hinweges den Vermerk enthalten, daß die Sendung Ausstellungsgut ist.

Die im Jahre 1904 in St. Louis ausgestellt gewesenen und von da zur diesjährigen Weltausstellung nach Lüttich gesandten Güter werden von letzterer Ausstellung auf den belgischen und deutschen Bahnen nicht frachtfrei, sondern unter den für den Bereich der deutsch- und bayerisch-belgischen Verbände demnächst von uns in diesem Blatte bekannt zu machenden Bedingungen zur halben tarifmäßigen Fracht nach den ursprünglichen Versand- (Kartierungs-) Stationen usw. zurückbefördert.

Nähere Auskunft geben die Endverwaltungen.

Cöln, den 15. Februar 1905. (412a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frachtermäßigung für Steinkohlen usw. von den deutschen Nordseehafenstationen und Rheinumschlagsplätzen.

Vom heutigen Tage bis einschl. den 28. d. M. kommen für Steinkohlen, Steinkohlenkoks und Steinkohlenbriketts in Ladungen von mindestens 10 t im Verkehr von

a) den deutschen Nordseehafenstationen sowie Flensburg, Kiel, Lübeck und Rendsburg nach Stationen der Kreis Bergheimer Nebenbahnen, der Vorwohle-Emmerthaler Bahn und den badischen Stationen der Main-Neckarbahn die um 25 %,
b) den Rhein-Umschlagsplätzen der Stromstrecke Wesel-Cöln (einschl.) nach den Stationen der Brandenburgischen Städte-, Dahme-Uckroer, Halberstadt-Blankenburger und Liegnitz-Rawitscher Bahn die um 20 % gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.

Essen, den 16. Februar 1905. (412b)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. März 1905 treten die Nachträge VI zu den Heften 1—4 der Abteilung C (Pfalz), V zum Heft 5 der Abteilung C (Pfalz) und V zum Heft der Abteilung F (Süddeutsche Eisenbahngesellschaft) in Kraft. Außer bereits früher durchgeführten Änderungen und Ergänzungen der Tarife enthalten die Nachträge Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Münster, der Cöln-Bonner Kreisbahnen, der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Teutoburger Wald-Eisenbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, anderweite Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahnen, mit der Station Moers des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln und der Crefelder Eisenbahn, sowie Entfernungen für die in die Direktionsbezirke Essen und Münster übergegangenen Stationen der früheren Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Cöln, den 15. Februar 1905. (412c)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird die Schnittentfernung zwischen Nikrisch und Reichenberg S. N. V. B. von 52 km auf Seite 141 des Gütertarifs aufgehoben. Eine direkte Abfertigung zwischen Seidenberg und Reichenberg S. N. V. B. findet von dem genannten Zeitpunkte ab in dem oben bezeichneten Verbande nicht mehr statt.

Breslau, den 15. Februar 1905. (413)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Tarifhefte II F (Gruppen I/II) werden mit Gültigkeit ab 20. Februar d. J. für den Verkehr zwischen der Station Biadki einerseits und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen anderseits neue Ausnahmefrachtsätze für Holz des Spezialtarifs II eingeführt. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Posen, den 10. Februar 1905. (414)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Am 1. März 1905 tritt der auf Seite 35 des Nachtrages II für Krauchenwies enthaltene Frachtsatz des A.-T. 23 (2,38 Fr. für 100 kg) wieder in Wirksamkeit.

Auf Seite 7 des Nachtrages III sind unter 3. Großh. badische Staatsbahnen in der letzten Zeile die Ziffern „24, 34 und 35" und die Worte „Krauchenwies und" zu streichen.

München, den 14. Februar 1905. (415)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 werden die Ausnahmetarife für Stammholz (1 d) und Steine (5 m und 5 s) in den Tarifheften II J und K im Verkehr mit den Stationen Lichtenfels, Meiningen preussische Staatsbahn und Probstzella, mangelnden Bedürfnisses halber, ohne Ersatz aufgehoben.

Erfurt, den 10. Februar 1905. (416)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rhein- und Mainumschlagtarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. wird die Station Wien Lagerhaus S. & W. Hoffmann XX. Handelskai zu den für Wien Lagerhaus K. K. St. B. bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 14, Abteilung II aufgenommen.

München, den 13. Februar 1905. (417)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Für Sandsteinborzeln nach Tetschen werden bis zum 31. Dezember 1905 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 20 des Binnen-Gütertarifs der sächsischen Staatseisenbahnen, vollspurige Linien, Teil II, Heft 1, um 25 % ermäßigt. (418)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Güter- und Tierverkehr der schmalspurigen Nebenbahnen Eisfeld-Unterneubrunn, Hildburghausen-Friedrichshall und der Feldabahn.

Am 1. April d. J. werden aufgehoben:
a) der Tarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Fahrzeugen und Gütern im Binnenverkehr der schmalspurigen Eisenbahnen Hildburghausen-Friedrichshall und Eisfeld-Unterneubrunn vom 1. August 1897 nebst Nachtrag I;
b) der Lokaltarif der Feldabahn vom 1. Januar 1893 nebst sämtlichen Nachträgen, soweit er Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze für die Beförderung lebender Tiere und Güter enthält;
c) die in dem Gruppentarif II, den Gruppenwechseltarifen I/II, II/III und II/IV der preußisch-hessischen Staatsbahnen, sowie in dem thüringisch-hessisch-bayerischen, thüringisch-hessisch-sächsischen, mittel-, west- und süddeutschen Privatbahn-Gütertarif unter II F oder im Anhang enthaltenen Bestimmungen und Frachtsätze für den Übergangsverkehr mit den genannten drei Schmalspurbahnen, sowie die im Ausnahmetarif 1 (Holztarif) der vorgenannten Tarife und des niederdeutschen Verbandsgütertarifs für Sendungen von der Feldabahn festgesetzten Ermäßigungen der Ausnahmefrachtsätze der Station Salzungen.

Mit diesem Tage werden die drei Schmalspurbahnen für den Binnenverkehr und den direkten Verkehr mit den übrigen preußisch-hessischen Staatsbahnen, der Militärbahn, den oldenburgischen Staatsbahnen und einigen Privatbahnen in die Staatsbahn-Gütertarife und zwar in das gemeinsame Heft II A sowie die Hefte II C (Gruppenverkehr II), II F (Wechselverkehr I/II), II J (Wechselverkehr II/III) und II K (Wechselverkehr II/IV) sowie in die in besonderer Ausgabe erschienenen Kohlentarife, ferner in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif, Teil II, einbezogen. Die Abfertigung erfolgt demnach ab 1. April d. J. nach den für die preußisch-hessischen Staatsbahnen allgemein gültigen Tarifbestimmungen und Frachtsätzen, soweit nicht einzelne durch die besonderen Verhältnisse dieser Schmalspurbahnen gebotene Bestimmungen Abweichungen enthalten.

Für das auf den Übergangsstationen Eisfeld, Hildburghausen und Salzungen erforderliche Umladen sämtlicher Wagenladungsgüter aus den schmalspurigen in die vollspurigen Wagen und umgekehrt oder für die Gestellung von Rollschemeln wird eine besondere Gebühr erhoben.

Durch diese Maßnahmen treten für den Binnenverkehr der Eisfeld-Unterneubrunner und Hildburghausen-Friedrichshaller Eisenbahn wesentliche Änderungen in der Frachtberechnung nicht ein, dagegen werden im Binnenverkehr der Feldabahn u. a. die Frachtsätze für die Beförderung von Tieren in Einzelsendungen, für Eilgüter auf bestimmte Entfernungen sowie für gewisse Güter in 5- und 10 t-Sendungen (s. d. jetzigen Ausnahmetarife I—VI des Feldabahntarifs) um geringe Beträge erhöht. Im direkten Verkehr treten vielfach Frachtermäßigungen ein.

Bis zum Erscheinen der die besonderen Bestimmungen, Entfernungen und Frachtsätze der drei Schmalspurbahnen enthaltenden Tarifnachträge erteilt nähere Auskunft das Verkehrsbureau der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion.

Erfurt, den 14. Februar 1905. (419)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der geschäftsführenden Direktionen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Österreich-und Belgien-Holland.

Vom 15. Februar l. J. ab wird die Station Elbogen-Fabrik k. k. St. B. mit den für Elbogen bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 18 einbezogen.

München, den 4. Februar 1905. (420)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Teil II, Heft 4. (Klassengüterverkehr Galizien-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 gelangt der Nachtrag IV zur Einführung, wodurch Frachterhöhungen eintreten.

München, den 9. Februar 1905. (421)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Osterreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 2 vom 1. August 1904. (Holz- und Borkeverkehr Ungarn-Bayern.)

Mit Gültigkeit vom 1. März l. J. gelangt der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält: Ergänzung der Tarifbestimmungen, Ergänzung und Änderung der Tariftabellen, Stationsnamen-Änderungen.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. April l. J.

München, den 12. Februar 1905. (422)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Ausnahmetarif für Getreide etc. mit Böhmen und Mähren.
Teil III, Heft 3 vom 1. Dezember 1896 betr.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 gelangt der Nachtrag XI zur Einführung, wodurch teilweise Frachterhöhungen eintreten.
München, den 9. Februar 1905. (423)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.
Mit Gültigkeit vom 20. Februar d. J. treten in dem Warenverzeichnis des Ausnahmetarifs Nr. 5 (Samen und Sämereien usw.) der Tarifhefte 1, 2 und 3 nachbezeichnete Änderungen und Ergänzungen in Kraft:
Ausnahmetarif Nr. 5a.
Die Position Samen, entölte, wird durch Aufnahme der Worte „nicht gefärbte" ergänzt.
Ausnahmetarif Nr. 5b und 5c.
Der Hinweis auf Position S—8b des Eisenbahn-Gütertarifs für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen Eisenbahnen anderseits, Teil I, Abteilung B, wird auf „Position S—8c" abgeändert.
Breslau, den 11. Februar 1905. (424)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 3.
Mit dem 1. März d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarif der Nachtrag X in Kraft. Der Nachtrag enthält unter anderem Ergänzung der Bestimmungen für die Einlagerung und Reexpedition, neu einbezogene Stationen, Ergänzung der Schnitttafel Ib (Getreide) im Verkehre mit Stationen der deutschen Bahnen, Aufhebung von Frachtsätzen, Bestimmungen über die Anwendung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes b (Bohnen) und Berichtigungen. Soweit Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende März d. J. Abzüge des Nachtrages sind zum Preise von 5 ₰ oder 6 h bei den beteiligten Verwaltungen zu haben.
Breslau, den 14. Februar 1905. (425)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Auf dem Haltepunkte Dresden-Plauen ist im Verkehre mit Wurgwitz-Niederhermsdorf regelmäßiger Milchverkehr zugelassen worden. Über die Frachtberechnung geben die Güterverwaltungen Auskunft. (426)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Nassauisch-oberhessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.
Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 wird die Station Asslar (Dir.-Bez. Frankfurt a/M.) in den Tarif einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
München, den 9. Februar 1905. (427)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ung.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3B vom 1. Juli 1904.
Der Ausnahmetarif Nr. 54 für Zucker wird dahin geändert, daß ab 1. März l. J. die Frachtsätze der Abteilung „c" durch ermäßigte Taxen ersetzt und ab 1. April l. J. die Frachtsätze der Abteilungen „a u. b" ohne Ersatz aufgehoben werden.
München, den 7. Februar 1905. (428)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Ab 1. März 1905 sind die im Tarifheft 2b des belgisch-südwestdeutschen Verbands für Basel Badischer Bahnhof (transit) vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze auch für jene in Basel Badischer Bahnhof zur Umkartierung gelangenden Güter anwendbar, die nach badischen Stationen bestimmt sind oder in umgekehrter Richtung zur Beförderung gelangen.
Karlsruhe, den 11. Februar 1905. (429)
Großh. Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.
Mit dem 20. Februar d. J. treten direkte Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6a (Erze aller Art usw.) von Pozoritta nach Markowitz für den Übergangsverkehr nach der Kleinbahn Gleiwitz-Raudten-Ratibor in Höhe von 157 ₰ und nach Saarau in Höhe von 189 ₰ für 100 kg bei Frachtzahlung für mindestens das Ladegewicht des verwendeten Wagens in Kraft. Eine Abfertigung nach Markowitz Ort findet nicht statt.
Der Haupttarif ist auf Seite 113 entsprechend zu ergänzen.
Breslau, den 14. Februar 1905. (430)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
(Verkehr mit der französischen Nordbahn via Belgien.)
Ausnahmetarif für die frachtgutmäßige Beförderung verschiedener Artikel, sowie von Pferden vom 1. März 1904.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 sind die Frachtsätze des obgenannten Ausnahmetarifes im Verkehr mit Paris La Chapelle, auch für den Verkehr mit den Stationen der französischen Nordbahn La Plaine-St. Denis und St. Quen-les-Docks anzuwenden.
Wien, am 14. Februar 1905. T. A. B. Zl. 2629/05. (431)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1905. — Berichtigung.
Auf Seite 375 ist im Ausnahmetarif 21 (Papier), Serie I, der Frachtsatz Görz-Fribourg (Freiburg) für Sendungen unter 5000 kg von 1091 auf 1003 Centimes richtigzustellen.
Wien, am 14. Februar 1905. T. A. B. Zl. 2680 ex 1905. (432)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Erhöhung von Frachtsätzen im Anhange zu den Tarifen, Teil II.)
Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 werden die im Anhange zu den Tarifen, Teil II, gültig vom 1. Januar 1904, sub Post Nr. 15 für Eisen, roh etc., von Csetnek und Kuntaplocza nach Bielitz enthaltenen Frachtsätze um je 1 Heller pro 100 kg und die sub Post Nr. 23 ad a) für Getreide und Hülsenfrüchte etc., ad b) für gebrauchte leere Säcke für die Stationsverbindung Heves-Krakau bestehenden Frachtsätze um je 2 Heller pro 100 kg erhöht.
Wien, am 15. Februar 1905. T. A. B. 3215/05. (433)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.
Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.
Einführung von Frachtsätzen für Gänselebertransporte von Brünn St. E. G. nach Paris Douane.
Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, werden für die Beförderung von Gänselebern bei Aufgabe als Schnellzugeilgut von Brünn, Station der priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft, nach Paris Douane folgende Frachtsätze berechnet:

	für Sendungen																				
	bis 5	6 bis 10	11 bis 15	16 bis 20	21 bis 25	26 bis 30	31 bis 35	36 bis 40	41 bis 45	46 bis 50	51 bis 55	56 bis 60	61 bis 65	66 bis 70	71 bis 75	76 bis 80	81 bis 85	86 bis 90	91 bis 95	96 bis 100	über 100
	Kilogramm																				
	Franken für die Sendung																				Francs f. 1000 kg
St. E. G. . . .	7,15	8,75	10,90	11,90	15,50	17,85	20,75	23,15	25,50	27,90	31,10	33,50	36,70	39,10	42,30	44,65	47,85	50,25	53,45	55,80	558,30

Wien, am 11. Februar 1905. (434)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 20. Februar 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, gelangen für die eilgutmäßige Beförderung von frischen Heringen bei Frachtzahlung für mindestens

a) 5 000 kg
b) 10 000 „

für einen Wagen und Frachtbrief von Cöln (Eilgutabfertigung) nach Nestersitz-Pömmerle folgende Frachtsätze zur Einführung:

ad a) 3,73 ℳ
„ b) 3,38 „ } für 100 kg.

Wien, am 11. Februar 1905. (435)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil II.

Vom 1. April d. J. ab erfolgt die Abfertigung von Gütern, die sich zur Beförderung im Packwagen eignen — Expreßgut —, nur noch nach den Bestimmungen der §§ 39—41 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und den zusätzlichen Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I sowie des Staatsbahntarifs Teil II. Die besonderen Bestimmungen des letzteren Tarifs zu § 32 Ziffer 9 und zu § 33 Ziffer 2 treten zu demselben Tage außer Kraft. Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau. Die Aufhebung der Bestimmungen ist gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 12. Februar 1905. (436)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Mit der Eröffnung des Personenhaltepunktes Trennungsstation Silberhausen an der Strecke Leinefelde-Gotha für den Umsteigeverkehr treten für den Verkehr von Silberhausen und hintergelegenen Stationen (Richtung Langensalza) nach Dingelstädt (Eichsfeld) und darüber hinaus und umgekehrt an Stelle der seitherigen neue, nach der wirklichen Entfernung berechnete Tarifsätze in Kraft. Die nach diesen Sätzen gebildeten Fahrkarten berechtigen alsdann nur noch zur Fahrt über den neuen Personenhaltepunkt und nicht auch, wie bisher, über Leinefelde.

Durch diese Tarifänderung treten Preiserhöhungen von 0,10 bis 0,30 ℳ für einfache und Rückfahrkarten, von 0,10 ℳ für Hundekarten und von 0,02 ℳ für Gepäck ein.

Vom gleichen Zeitpunkt ab werden für den Verkehr von Leinefelde und hintergelegenen Stationen nach Treysa und darüber hinaus liegenden Stationen und umgekehrt an Stelle der bisherigen Fahrkarten, deren Preise teils über Eschwege, teils über Cassel berechnet sind, die jedoch über beide Wege gelten, neue nur über Eschwege bezw. Cassel gültige Karten eingeführt. Hierdurch treten Preiserhöhungen von 0,10 ℳ bis 2,60 ℳ für einfache und Rückfahrkarten, von 0,10 ℳ bis 0,50 ℳ für Hundekarten und von 0,05 ℳ bis 0,15 ℳ für Gepäck ein.

Die Eröffnung des Haltepunktes für den Umsteigeverkehr wird voraussichtlich am 1. April erfolgen.

Cassel, den 13. Februar 1905. (437)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

4. Effektenverkehr.

Am 2. Januar 1905 sind zum Zwecke der privilegmäßigen Tilgung nachstehende

4½ % Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.)

ausgelost worden:

à 3000 ℳ: Nr. 33 116 126 148 226 252 275 287 294 324 366 382 386 424 436 471 480 523 554 587 596 674 761 770 771 772 830 833 869 909 919 950 973.

à 1500 ℳ: Nr. 1167 1223 1230 1243 1293 1301 1307 1309 1317 1320 1334 1340 1350 1373 1418 1440 1497 1547 1611 1713 1735 1824 1842 1864 1984 2020 2115 2183 2197 2238 2383 2410 2420 2474 2486 2505 2514 2528 2536 2550 2595 2620 2695 2703 2731 2754 2787 2841 2864 2901 2906 2908 2919 2941 2968 2974 3008 3030 3046 3133 3174 3208 3233 3253 3275 3310 3370 3441 3450 3462 3464 3471.

à 300 ℳ: Nr. 3526 3611 3621 3728 3743 3833 3882 3905 3910 4032 4050 4107 4114 4162 4202 4231 4238 4282 4286 4298 4300 4304 4388 4409 4482 4537 4612 4632 4697 4698 4785 4891 4899 4902 4961 4975 5000 5059 5101 5125 5173 5233 5270 5286 5294 5317 5355 5459 5544 5548 5569 5580 5697 5648 5655 5786 5842 5863 5864 5874 5876 5887 5921 5939 5940 5946 6012 6117 6123 6153 6187 6249 6260 6282 6297 6332 6413 6416 6434 6474 6564 6577 6590 6604 6636 6659 6708 6733 6765 6808 6875 6889 6912 6929 6981 7037 7048 7149 7197 7215 7284 7310 7317 7356 7380 7414 7467 7480 7487 7514 7644 7668 7696 7754 7770 7775 7781 7793 7892 7967 8007 8042 8043 8055 8071 8075 8166 8167 8168 8176 8194 8224 8247 8251 8296 8298 8320 8377 8429 8441 8476 8503 8510 8533 8576 8684 8710 8732 8769 8793 8829 8890 8891 8933 8974 8995 9014 9020 9029 9038 9070 9073 9074 9100 9122 9140 9156 9162 9201 9210 9225 9247 9269 9299 9311 9347 9385 9467 9469 9510 9530 9560 9572 9635 9655 9665 9694 9696 9729 9754 9912 10054 10071 10084 10141 10165 10319 10330 10352 10355 10370 10378 10380 10407 10451 10453 10464 10466 10481 10501 10506 10512 10660 10662 10689 10695 10781 10797 10816 10820 10826 10860 10874 10890 10959 10967 10982 11058 11081 11111 11128 11151 11192 11241 11272 11328 11342 11397 11476 11486 11529 11538 11592 11634 11655 11659 11708 11775 11776 11810 11860 11879 11881 11913 11931 11933 11976 12005 12020 12027 12115 12116 12137 12142 12149 12198 12201 12231 12234 12460 12465 12476.

Diese Obligationen mit den Zinsscheinen Reihe IV Nr. 2 bis 20 und Talon sind vom 1. April 1905 ab bei der Königlichen Eisenbahn - Hauptkasse in Magdeburg, sowie bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und bei der Berliner Handelsgesellschaft daselbst zur Einlösung zum Nennwerte unter Vergütung der Stückzinsen für die Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1905 einzureichen.

Die Verzinsung dieser Obligationen hört mit dem 31. März 1905 auf.

Magdeburg, den 13. Januar 1905. (438)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen von 6,8 bis 16 m Stützweite für 5 Bauwerke der Strecke Goldberg-Haynau-Reisicht soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfaßt 87 000 kg Flußeisen und 4530 kg Flußstahlguß. Angebote hierfür sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 4. März 1905, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr. 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,00 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Breslau, den 14. Februar 1905. (439)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatsbahn.

Der Bedarf an Schrauben für den Oberbau — etwa 160 t — soll öffentlich ausverdungen werden.

Bedingungen und Zeichnungen sind gegen bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ durch die Eisenbahnhauptkasse hier zu beziehen.

Die Verdingung ist am 25. Februar, vormittags 11 Uhr; der Zuschlag erfolgt bis zum 1. März.

Oldenburg, den 11. Februar 1905. (440)

6. Verdingung

der Lieferung von Kupfer und Messing für das Etatsjahr 1905 für die Königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., und zwar: 58 000 kg Kupferblech, 139 000 Kupferplatten, 107 000 kg Stangenkupfer, 2500 kg Kupferdraht, 36 000 kg Kupferröhren, 8600 kg Messingblech, 1000 Kilo Messingdraht und 4300 kg Rundmessing.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 1. März 1905, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 12. März 1905.

Verdingungsunterlagen werden zum Preise von 60 ₰ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr (nicht in Briefmarken) einzusenden.

Hannover, den 10. Februar 1905. (441)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 42 ausgemusterten Eisenbahnwagen am Mittwoch, den 8. März 1905, vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr. 209. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen“ an uns einzureichen.

Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer Nr. 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 10. Februar 1905. (442)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 15. | 22. Februar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Beförderung von Reisegepäck in Nordamerika.

Von den Regierungsbaumeistern E. Giese und Dr.-Ing. Blum.

Jeder, der mit der Gepäckabfertigung auf nordamerikanischen Bahnen nur als Reisender zu tun hat, rühmt ihre Einfachheit und Schnelligkeit, und dies hat dazu geführt, das amerikanische Verfahren auch in Deutschland einzuführen, wo es auf einzelnen Strecken sich beinahe ein Jahrzehnt behauptete. Wenn es dadurch auch in seiner ursprünglichen Form weiteren Kreisen bekannt geworden ist, so verlohnt es sich doch, auf dessen Einzelheiten und Weiterentwicklung einzugehen und dabei auch die verschiedenen Schwierigkeiten zu schildern, die das Verfahren den Eisenbahnen bereitet. Die Einrichtungen und Bestimmungen über die Gepäckabfertigung sind bei den vielen einzelnen Gesellschaften Amerikas verschieden, wenn jetzt auch alle wichtigen Fragen, besonders für den Durchgangsverkehr, durch Abmachungen und Verbände einheitlich geregelt sind.

A. Üblicher Gang der Gepäckabfertigung.

Soweit der Reisende bei der Abfertigung seines Reisegepäcks mitzuwirken hat, spielt sich das Ganze in folgender Weise ab:

Der Reisende ersucht eine Expreßgesellschaft, die unseren Paketfahrtgesellschaften entspricht und den Verkehr von Paketen innerhalb einer Stadt besorgt,[1]) mündlich, durch Postkarte oder mit dem Fernsprecher, die Koffer abzuholen und zum Bahnhof zu befördern.[2]) An dem Koffer wird beim Abholen ein kleines Pappschildchen befestigt, auf das der Name des Reisenden, der Bestimmungsort und die zu benutzende Eisenbahn aufgeschrieben werden, und dann nimmt der Kutscher gegen Ausstellung einer Quittung das Reisegepäck mit sich und schafft es zum Bahnhof. Wenn die Expreßgesellschaften auch ihrem Namen alle Ehre machen, so hat diese Art der Beförderung des Gepäcks doch den Nachteil, daß es schon mindestens eine Stunde vor der Abfahrt des Zuges zur Abholung bereit sein muß, während wir in Deutschland das Haus gleichzeitig mit dem Gepäck in einer Droschke verlassen. Aber für den Amerikaner ist dies kein Nachteil, da er bei den meist viel längeren Reisen gewohnt ist, die notwendigsten Sachen stets in einer Handtasche bei sich zu führen. Droschken sind außerdem in Amerika so teuer, daß jedermann sich mit Stadt- oder Straßenbahn zum Bahnhof begibt, wodurch sich das Mitnehmen größeren Gepäcks verbietet.

Am Bahnhof angekommen, löst der Reisende seine Fahrkarte, wenn er dies nicht schon bei einer der zahlreichen Verkaufsstellen in der Innenstadt getan hat, und zeigt dann am Gepäcktisch seine Fahrkarte und die von dem Kutscher erhaltene Quittung vor; der Beamte prüft den Fahrtausweis, locht ihn mit einem „B" (Baggage) und gibt dem Reisenden für jedes Gepäckstück einen Scheck[3]) — ein etwa 4 × 6 cm großes Metall- oder Pappschildchen —, während er einen ähnlichen Scheck mittels Lederriemens am Handgriff des Koffers befestigt. Voraussetzung für diese Art der Abfertigung ist, daß das Gepäck bereits in der Gepäckabfertigung liegt, und es bestehen auch meist zwischen den Eisenbahn- und Expreßgesellschaften Vereinbarungen, wonach diese die Koffer in der Gepäckhalle

[1]) Diese städtischen Expreßgesellschaften sind nicht zu verwechseln mit den ebenfalls Expreßgesellschaften genannten Unternehmungen, die den Paketverkehr von Stadt zu Stadt mit Hilfe der Eisenbahnen vermitteln; oft besorgt aber, besonders in kleineren Städten, dieselbe Gesellschaft beide Geschäfte.

[2]) In großen Städten ist es auch üblich, eine etwa 30 cm große Pappkarte, die die Expreßgesellschaft kostenlos verabfolgt, aus dem Fenster zu hängen, zum Zeichen, daß etwas abgeholt werden soll; die Fuhrleute achten bei ihren täglichen Rundfahrten auf die Schilder ihrer Firma und stellen sich zum Abholen von selbst ein.

[3]) Wir wenden im Folgenden die Worte „Scheck" und „schecken" an, weil wir kurze und klare deutsche Bezeichnungen für das englische Wort Check nicht haben finden können. Die Schreibweise „Scheck" ist durch die neue amtliche deutsche Rechtschreibung festgestellt.

lagern dürfen, bis der Reisende das „Schecken" vornimmt. Die Eisenbahnen leisten aber den Expreßfirmen nicht immer Quittung und lehnen auch vielfach die Verantwortung für das Gepäck ab, so daß also die Expreßgesellschaft auch für das tatsächlich in Verwahrung der Eisenbahn befindliche Gut haftbar bleibt; Unzuträglichkeiten sollen sich hieraus indessen nicht ergeben. An Orten, wo die Eisenbahn selbst sehr wenig Platz hat, gestattet sie das Lagern von Gepäck nicht. So müssen z. B. in San Francisco bei Fahrten nach dem Süden Kaliforniens die Expreßgesellschaften das Gepäck vor dem alten, sehr beengten Empfangsgebäude auf dem schmalen Bürgersteig aufstapeln, wo es von zwei Schutzleuten bewacht wird.

Die Abfertigung des Reisenden am Gepäcktisch geht mit geradezu bewunderungswürdiger Schnelligkeit vor sich, da das Gepäck nur gewogen wird, wenn es nach seinem Aussehen auf die einzelne Fahrkarte mehr als 150 engl. Pfund = 67 kg wiegt[4]); zum Anbringen des Schecks bedarf es nur eines einzigen Handgriffs. Allerdings werden die Koffer in Amerika in geradezu unglaublicher Weise behandelt, und die Gepäckbeamten machen sich kein Gewissen daraus, sie z. B. aus dem Packwagen auf die in Höhe der Schienenoberkante liegenden Bahnsteige hinauszuschleudern. Schwachnervigen Personen ist zu empfehlen, der Ver- oder Entladung der Koffer nicht beizuwohnen.

In noch einfacherer Weise vollzieht sich die Auslieferung des Gepäcks und das Überbringen nach der Wohnung oder dem Gasthof. Vor jeder großen Stadt steigt in der letzten Station ein Beamter der Expreßgesellschaft in den Zug[5]), dem man gegen Quittung seine Schecks gibt und mitteilt, wohin das Gepäck geschafft werden soll; man muß dann allerdings 1 bis 3 Stunden bis zur Ablieferung in der Wohnung warten, was aber, wie oben erwähnt, in Amerika nicht so unangenehm empfunden wird, wie bei uns.

Durch besondere Vereinbarungen zwischen Eisenbahn- und Expreßgesellschaften wird dies Verfahren noch vereinfacht. So sind in den großen Gasthöfen nicht nur Fahrkartenausgaben, sondern auch Geschäftsstellen der Expreßfirmen, deren Angestellte zugleich im Namen der Eisenbahnen die unmittelbare Abfertigung des Gepäcks bis zum Bestimmungsort vornehmen; man hat dann also nicht einmal nötig, im Bahnhof die Gepäckabfertigung aufzusuchen.

Die von den Expreßgesellschaften erhobenen Gebühren betragen ohne Rücksicht auf Entfernung, Größe und Gewicht für jedes Stück 25 bis 35 Cents = 1,05 bis 1,50 ℳ, im Westen der Vereinigten Staaten sogar 50 Cents = 2,10 ℳ; sie sind also selbst für amerikanische Verhältnisse sehr hoch. Die Bezahlung erfolgt bei dem Hinschaffen zur Bahn entweder im voraus an den Kutscher oder an der Gepäckabfertigung an Angestellte der Eisenbahn oder der Expreßfirma. Bei der Ankunft wird immer nachträglich gegen Auslieferung des Gepäcks gezahlt.

B. Begriff des Reisegepäcks. — Freigepäck.

Die Bestimmungen darüber, was alles als Reisegepäck anzusehen ist, sind ziemlich weit gefaßt; so werden auch Schiffs- und Krankenstühle, verpackte Gewehre, Zelte, Sportgegenstände mit hinzugerechnet. Für Kinderwagen wird die einem Übergewicht von 50 engl. Pfund = 22 kg entsprechende Überfracht, mindestens aber 25 Cents = 1,05 ℳ erhoben. Dasselbe gilt für Zwei- und Dreiräder, wenn nicht die Gesetze einzelner Staaten bestimmen, daß sie unter das Freigepäck gerechnet werden müssen; für jeden Reisenden wird nur ein Fahrrad abgefertigt. Hunde werden ebenfalls als Gepäck abgefertigt und im Packwagen befördert.

[4]) Auch auf den preußischen Staatsbahnen wird das Gepäck beim „Gepäckabfertigungsverfahren nach amerikanischem Muster" nur gewogen, wenn es nach der pflichtmäßigen Schätzung des Annahmepersonals die Freigewichtsgrenze anscheinend überschreitet.

[5]) Uns ist es häufiger so vorgekommen, als ob der Zug nur zur Aufnahme des Beamten der Expreßgesellschaft hielt; es läßt sich dies bei den oft sehr langen, ohne Aufenthalt durchfahrenen Strecken kaum vermeiden.

Das Freigepäck beträgt 150 Pfund = 67 kg auf jede ganze und 75 Pfund = 34 kg auf jede halbe Fahrkarte. Im unmittelbaren Durchgangsverkehr von einem zum anderen Ozean werden aber 350 Pfund = 157 kg Freigepäck auf jede ganze Fahrkarte gewährt. Ein einzelnes Stück darf nicht mehr als 250 Pfund = 112 kg wiegen und nicht größer sein als 40 engl. Kubikfuß = 1,1 cbm.

C. Die verschiedenen Arten von Schecks.

Die Schecks haben in Form, Ausstattung und Material im Laufe der Zeit viele Änderungen durchgemacht und den Eisenbahnen viel Kopfzerbrechen bereitet, ohne daß bisher eine allgemein befriedigende Anordnung gefunden worden wäre. Wenn wir zunächst von den Schecks für besondere Verhältnisse (Überfracht, Durchgang des Gepäcks über die Linien verschiedener Eisenbahngesellschaften usw.) absehen und nur die für den inneren Verkehr einer Eisenbahn für Freigepäck bestimmten Schecks betrachten, so haben diese die folgenden Bedingungen zu erfüllen: a) Der Scheck muß in seinen beiden (für den Reisenden und den Koffer bestimmten) Teilen eine Erkennungsnummer und den Namen der Bahngesellschaft tragen. b) Er soll auf beiden Teilen die Bestimmungsstation angeben. Auf dem Teil, der dem Reisenden als Ausweis gegeben wird, ist dies zwar nicht unbedingt notwendig, aber doch sehr wünschenswert, damit sich der Reisende davon überzeugen kann, daß sein Gepäck nach der richtigen Station abgefertigt ist. c) Es ist zweckmäßig, daß die Abgangsstation angegeben ist. d) Der für den Koffer bestimmte Teil muß sehr widerstandsfähig und die Befestigung sicher und rasch ausführbar sein.

1. Metallschecks.

1 a) Die ursprüngliche Form der Schecks sind je zwei Bronzemarken (eine für den Reisenden, die andere für den Koffer), auf denen Abgangs- und Bestimmungsstation, Name der Eisenbahngesellschaft und Erkennungsnummer eingeprägt sind. Die Vorderseite eines für den Koffer bestimmten Schecks mit der Aufschrift „Chicago und San Francisco" beispielsweise wird für die Fahrt nach San Francisco benutzt. Während der Fahrt ist die Rückseite mit der Aufschrift für die entgegengesetzte Richtung, im vorliegenden Falle „San Francisco und Chicago", durch den Lederriemen verdeckt (Abb. 3), so daß auf den Unterwegsstationen Irrtümer, nach welcher Richtung der Koffer

Oregonian-Railroad 814 Portland

Abb. 1.

Für den Koffer. LOCAL CHECK. STRAP. 95863W To
Für den Reisenden. LOCAL CHECK. DUPLICATE. 95863 W

Abb. 2.

weiterzusenden ist, ausgeschlossen sind. Sobald der Reisende oder in den meisten Fällen die von ihm damit beauftragte Expreßgesellschaft in San Francisco den Koffer eingelöst hat, wird der Riemen umgeschlagen, so daß jetzt die Vorderseite verdeckt ist und die Aufschrift San Francisco und Chicago frei

wird; die von dem Reisenden abgegebene Marke wird dann ebenfalls auf den Lederriemen gesteckt, und so ist der ganze Scheck für ein nach Chicago bestimmtes Gepäckstück wieder benutzbar. — Aus dem für den Reisenden bestimmten Scheck ist dagegen nicht zu ersehen, nach welcher der beiden Städte das Gepäck gehen soll.

1 b) Abb. 1 zeigt einen Scheck, der nur auf Eisenbahnen in Benutzung ist, bei denen der Hauptverkehr nach einer oder nach einigen wichtigen Städten zusammenfließt. Die Bronzemarke ist nur auf einer Seite mit der Aufschrift versehen und gibt wieder den Namen der Bahngesellschaft, Erkennungsnummer und Bestimmungsort an. Da der Scheck nur den Namen einer Stadt enthält, so ist durch ihn dem unter 1 a) genannten gegenüber zwar eine etwas größere Sicherheit erreicht, doch hat er den Nachteil, daß sich nicht erkennen läßt, woher der Koffer kommt, und daß der Scheck, an der Bestimmungsstation angekommen, nicht sogleich wieder benutzt werden kann, sondern erst nach einer anderen Station zurückgesandt werden muß. Auch ist die dargestellte Lederbefestigung nicht so gut wie bei anderweitig benutzten Schecks, z. B. der in Abb. 3 dargestellten Form.

Beide Arten haben sich aus wirtschaftlichen Gründen nicht bewährt, da eine Anzahl von Schecks bereitgehalten werden muß, die ganz erhebliche Geldmittel erfordern.[6]

2. Papierschecks.

Die hohen Kosten haben dazu geführt, die in Abb. 2 dargestellten zweiteiligen Papierschecks zu verwenden. Sie bestehen aus einem oberen, für den Koffer bestimmten Teil, der mit einer zum Befestigen dienenden Bindfadenschlinge versehen ist, und einem unteren, für den Reisenden bestimmten Abschnitt. Obgleich sie durch einmalige Benutzung unbrauchbar werden, sind die Papierschecks doch bedeutend billiger als die metallenen, da ein und derselbe Vordruck für alle Stationen und nach allen Stationen genügt. Der Abgangsort wird bei einzelnen Eisenbahnen überhaupt nicht, bei anderen von jeder Gepäckabfertigung sogleich nach Überweisung der Vordrucke aufgeschrieben oder vielmehr mit Stempel aufgedruckt. Der Bestimmungsort wird beim Abfertigen des Gepäcks auf dem oberen Abschnitt (Abb. 2) oder auch auf beide Abschnitte aufgeschrieben oder, wenn regelmäßig viel Gepäck nach der betreffenden Station geht, aufgestempelt. Bei einzelnen Eisenbahngesellschaften sind für Stationen, zwischen denen ein starker Gepäckverkehr stattfindet, auch beide Ortsnamen bereits vorgedruckt.

Wenn mehrere Beförderungswege derselben Bahn in Frage kommen oder das Gepäck unterwegs umgeladen werden muß, so erhalten die Schecks auch Vordrucke für die Übergangsstationen, und es sind auch solche in Gebrauch, bei denen für die Beförderung von allen Stationen einer bestimmten Bahnstrecke nach den Stationen einer anderen Strecke der Beförderungsweg durch Angabe der Übergangsstationen bereits vorgedruckt ist.[7]

Die Papierschecks sind fortlaufend numeriert und sollen den Vorschriften gemäß der Reihe nach benutzt werden, wenn sich nicht durch vorherige Abstempelung mit den Namen der großen Stationen eine Verminderung des Schreibwerks und eine Beschleunigung der Abfertigung erzielen läßt. — Das in dem unteren, für den Reisenden bestimmten Teil befindliche Loch dient dazu, die beiden getrennten Abschnitte des gebrauchten Schecks nach der Auslieferung des Gepäcks mit Hilfe der Bindfadenschlinge wieder zu vereinigen, um sie zur Kontrolle und Vernichtung einzusenden.

Auf der Rückseite des Schecks stehen, ebenso wie bei den weiter unten beschriebenen Papierscheckformen, wichtige Notizen für die Abfertigungsbeamten und die Reisenden.

Den früher beschriebenen Metallschecks gegenüber haben diese Papierschecks zwar den Vorteil der Billigkeit, dagegen auch manche Nachteile. Sie sind zunächst, wenn sie auch aus zäher Pappe hergestellt werden, nicht widerstandsfähig genug. Das Ausreißen des Bindfadens wird zwar durch Einlegen eines kleinen Verstärkungsringes an der Befestigungsstelle verhindert, doch bietet der Bindfaden selbst bei längeren Fahrten, besonders wenn ein Umladen nötig wird, keine genügende Sicherheit. Sodann erfordert das Abfertigen mehr Zeit, als bei Metallschecks, weil hierbei Schreibwerk entsteht und die Bindfadenschlinge schwerer zu befestigen und zu lösen ist als ein Lederriemen. Den größeren Zeitaufwand empfinden die Vorstände der Abfertigungen äußerst unangenehm, da sie infolgedessen nicht nur längere Gepäcktische, sondern auch mehr Leute zum Abfertigen gebrauchen.

3. Vereinigte Metall- und Papierschecks.

Um die Vorteile der Metall- und gleichzeitig die der Papierschecks auszunutzen, ist man zu einer Vereinigung beider gekommen, bei der dem Metall die Aufgabe zufällt, dem Papier einen festen Halt zu bieten und die sichere und schnelle Befestigung mittels Lederriemens zu ermöglichen, während das Pappstück zum Auftragen des Bestimmungsortes (und etwaiger weiterer Angaben) dient.

3 a) Bei den ersten Ausführungen hielt man sich eng an die unter 1. beschriebenen Metallschecks, behielt beispielsweise nach Abb. 3 die beiden Metallplättchen (für den Koffer und den Reisenden) bei und bezeichnete sie mit dem Namen der Eisenbahngesellschaft und der Erkennungsnummer, aber weder mit der Abgangs- noch mit der Bestimmungsstation. Diese werden vielmehr auf ein besonderes Stückchen Pappe geschrieben, das mittels eines länglichen, an beiden Enden abgerundeten und gegen Ausreißen oft besonders verstärkten Ausschnittes an dem Lederriemen befestigt wird und durch den Metallscheck eine feste Unterlage erhält, so daß es gegen Beschädigungen geschützt ist. Der Reisende erhält nur den kleinen Metallscheck, der nur den Namen der Bahn und die Nummer, aber nicht die Bestimmungsstation trägt, so daß ihm die Möglichkeit fehlt, sich selbst von der richtigen Eintragung des Bestimmungsortes zu überzeugen.[8]

Scheck für den Reisenden aus Metall — Scheck für den Koffer. — Seitenansicht

Abb. 3.

[6]) Der Scheck 1 b) nach Abb. 1 wird, wo er noch verwendet wird, von den Beamten als ungeeignet und abschaffungsreif bezeichnet; die Form 1 a) ist nur zwischen Stationen mit sehr starkem Verkehr empfehlenswert und in Gebrauch, wo im übrigen die im Folgenden beschriebenen Schecks benutzt werden.

[7]) Es würden z. B. die Schecks für die Abfertigung des Gepäcks von der Strecke Königsberg-Berlin nach der Strecke Hannover-Cöln und darüber hinaus den Vordruck tragen: über Berlin (Schlesischer Bahnhof)-Hannover.

[8]) Als wir bei der Gepäckauflieferung in Denver zum erstenmal einen solchen Scheck erhielten, empfanden wir es unangenehm, daß wir nicht selbst diese Prüfung ausführen konnten.

Der Vorzug dieser vereinigten Schecks gegenüber den reinen Metallschecks ist der, daß sie von jeder Station nach jeder Station derselben Bahngesellschaft benutzt werden können, wodurch eine wesentliche Ersparnis erzielt wird. Als Nachteil dieser Scheckform wird angeführt, daß die kleine Pappkarte leicht abreißen kann, und wenn diese Befürchtung auch nach Angabe der Beamten, mit denen wir darüber sprachen, unbegründet ist, so sind doch eine ganze Reihe Neuerungen erfunden und auch versuchsweise eingeführt worden, um eine größere Sicherheit gegen das Abreißen oder Zerstören der Pappkarte zu gewähren.

3 b) In der Regel sind bei derartigen Formen die Ränder des Metallschecks derartig umgebogen, daß sie Falze bilden, in die der Papierscheck eingeschoben wird; hierbei muß häufig der Lederriemen vollständig abgenommen und dann von neuem befestigt werden. Daß der Papierscheck auf diese Art sehr gut geschützt ist, läßt sich nicht leugnen, die Abfertigung erfordert aber eine viel zu lange Zeit. Etwas einfacher läßt sich diese erledigen für den in der Abb. 4[9]) dargestellten Fall, daß die Metallplatte auf der Rückseite eine besondere Öse zum Anschlingen des Riemens trägt, so daß die vollständige Loslösung des Riemens vor dem Einschieben des Schecks nicht notwendig ist.

Abb. 4.

Abb. 5.

Abb. 6.

Zu welch verwickelten Formen sich die Phantasie der Erfinder wohl verstiegen hat, zeigt Abb. 5. Dieser Scheck enthält zum Schutz des Papierschecks noch eine besondere Metallplatte, die einen Ausschnitt hat, hinter dem der auf das Papier aufgeschriebene Name des Bestimmungsortes erscheint.

3 c) Alle diese Formen haben nicht befriedigen können, weil sie zu teuer und unbequem sind und zu viel Zeit erfordern, so daß man wieder auf eine Anordnung zurückgekommen ist, die dem unter 3 a) beschriebenen vereinigten Papier- und Metallscheck ähnlich ist. Da man bei dieser Form an und für sich eine Pappkarte braucht, so konnte man anstatt auf die Metallplatte auf d i e s e die Erkennungsnummer aufdrucken und einen ihrer Abschnitte als Scheck für den Reisenden benutzen, so daß die eine Metallmarke erspart wurde. Die in Abb. 6 dargestellte Metallplatte dient demgemäß nur als Unterlage und Schutz für den Papierscheck und wird mit diesem zusammen, ebenso wie der Scheck in Abb. 3, mittels Lederriemens am Koffer befestigt. Sie trägt keine Nummer, sondern nur den Namen der Eisenbahngesellschaft, und ist an diese zurückzusenden, wenn das Gepäck über die Linien mehrerer Gesellschaften versandt wird.

Auch bei der Southern Pacificbahn ist eine ganz ähnliche Platte im Gebrauch, die aber nicht aus der teuren Bronze, sondern aus verzinntem Eisenblech besteht.

Der zugehörige Papierscheck ist wie der unter 2. genannte zweiteilig und trägt auf beiden Abschnitten die Nummer und den Namen der Bahn, außerdem den Vordruck zur Ausfüllung des Bestimmungsortes und oft auch der Versandstation und von Übergangsstationen.[10]) Der General Baggage Agent der Southern Pacific-Eisenbahn bezeichnete diese Form als die beste und als den „S c h e c k d e r Z u n k u n f t"; sie hat aber doch immer noch den Nachteil, daß die Abfertigung durch das notwendig werdende Ausfüllen der Bestimmungsstation verzögert wird.

D. Dienstobliegenheiten der Beamten.

Mit der Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks sind die A b f e r t i g u n g s s t e l l e n auf den Bahnhöfen, die P a c k m e i s t e r und eine für jede Bahngesellschaft eingerichtete Hauptstelle für den Gepäckverkehr — der G e n e r a l B a g g a g e A g e n t — betraut. Außerdem wirkt oft die Fahrkartenausgabe als Kasse mit, an die die erhobenen Gebühren abzuführen sind.[11])

Bei der A n n a h m e des Gepäcks wird jedes Stück mit kurzer Bezeichnung des Gegenstandes unter Angabe der Nummer und Art des Schecks und des Bestimmungsortes in ein Buch eingetragen, wobei mittels Blaupapiers sogleich eine Pause

[9]) Bei den Abbildungen 4 und 5 ist der für den Reisenden bestimmte Scheck n i c h t mit dargestellt.

[10]) Der Ausschnitt in dem für den Reisenden bestimmten Scheck ist notwendig, um nach Auslieferung des Gepäcks beide Abschnitte zusammengebunden an die Kontrollstelle einsenden zu können.

[11]) Die A b f e r t i g u n g s r ä u m e sind bei gleichem Verkehrsumfang einfacher und kleiner als bei uns. Ihre richtige Unterbringung in dem Grundriß des Empfangsgebäudes macht bei weitem nicht die Schwierigkeiten, wie in Deutschland, da dem Reisenden bei dem üblichen Verfahren nur die Annahmeschalter zugänglich zu sein brauchen. Die Gepäckhalle selbst liegt oft seitlich der Gebäude in ziemlich loser Verbindung mit diesen, ist aber immer für die Fuhrwerke der Expreßgesellschaften von der Straße unmittelbar zugänglich. Besondere Gepäckausgaben sind selten vorhanden und bestehen selbst auf großen Stationen eigentlich nur in einem Schalter für den Beamten der Expreßgesellschaft.

Die Räume zur Anlieferung und Lagerung des Gepäcks sind viel kleiner als bei uns, weil die Abfertigung durch die Benutzung der Schecks weniger Zeit erfordert, das Gepäck in der Regel nicht gewogen wird, nur selten etwas zu bezahlen ist, die Reisenden selbst nur wenig oder gar nicht mitzuwirken haben, sondern alle Arbeiten von Leuten verrichtet werden, die darauf eingelernt sind, und weil das längere Lagern von Gepäck durch sehr hohe Lagerungsgebühren eingeschränkt wird.

hergestellt wird, die jeden Abend an den General Baggage Agent eingesandt wird.

Für jeden Packmeister, der in der Station Gepäck mitzunehmen hat, hat die Abfertigung auf Vordruck ein Verzeichnis in doppelter Ausfertigung aufzustellen, das Zahl und Art der Gepäckstücke, Art und Nummer der Schecks und den Bestimmungsort enthält. An der Hand dieses Verzeichnisses prüft der Packmeiser das Gepäck beim Einladen in den Packwagen und gibt einen Vordruck der Abfertigungsstelle quittiert zurück. Unrichtige Angaben darf der Packmeister nicht verbessern, sondern hat sie auf der Rückseite des Verzeichnisses zu vermerken. — Bei kurzen Aufenthalten ist es aber kaum möglich, daß der Packmeister Prüfung und Vergleichung ordentlich ausführt, und es muß daher oft auf die Quittung verzichtet werden. Man ist sich zwar der durch das Fehlen der Quittungen entstehenden Nachteile bewußt, aber man nimmt sie schließlich mit in den Kauf, wenn dadurch nur die Hauptsache für den Personenverkehr, nämlich die möglichste Abkürzung von Zugaufenthalten, erzielt wird. [12])

Der Packmeister hat während der Fahrt für jede Station, für jeden Anschlußpackwagen und jede Zweiglinie auf Vordruck ein Verzeichnis in zwei Ausfertigungen (mittels Blaupause) aufzustellen, das außer den Angaben über Art der Gepäckstücke und der Schecks auch alle bemerkten Schäden [13]) enthält. Die eine Ausfertigung erhält der das Gepäck übernehmende Beamte, während die andere dem Packmeister nach Quittierung zurückgegeben wird, der die sämtlichen während der Fahrt aufgestellten Listen am Schluß seines Dienstes unmittelbar an den General Baggage Agent einsendet. — Hat der Packmeister nicht genügend Zeit zur Aufstellung des Verzeichnisses, so ist dies von der Gepäckabfertigung sofort nach Ankunft des Gepäcks auf Grund der tatsächlich angekommenen Stücke nachzuholen; also auch hier fehlt eine unbedingte Sicherheit.

Bei der Auslieferung der Gepäckstücke werden sie ebenso wie bei der Annahme in ein Buch eingetragen.

Jeden Sonnabend hat die Gepäckabfertigung an den General Baggage Agent einen Bericht über alle bei ihr lagernden Gepäckstücke zu erstatten, der zum Aufsuchen des als fehlend angemeldeten Gepäcks benutzt wird. Ein weiterer Bericht ist monatlich vorzulegen, der den Umfang des gesamten Gepäckverkehrs darstellt und daher über alle angekommenen, abgesandten und lagernden Stücke Aufschluß geben muß, auch den gesamten Geldverkehr der Abfertigungsstelle zu umfassen hat. Alles Gepäck, das innerhalb 30 Tagen nicht abgeholt wird, wird an eine Sammelstelle, in der Regel den Sitz des General Baggage Agent, eingesandt.

(Schluß folgt.)

[12]) Die Aufstellung des Gepäckverzeichnisses für den Packmeister ist eine sehr erhebliche Belastung für die Gepäckabfertigungsstelle und ist bei uns auch beim „Gepäckabfertigungsverfahren nach amerikanischem Muster“ nicht nötig, da der Packmeiser die besonderen Packmeisterkarten erhält.

[13]) Zur Bezeichnung der Art der Gepäckstücke und der Beschädigungen sind besondere Abkürzungen allgemein vorgeschrieben, so daß das Schreibwerk nicht so umfangreich ist, wie es hier auf den ersten Blick erscheinen könnte.

Vorschläge zu Verbesserungen an Einzeleinrichtungen der Güterwagen.

In der unter dieser Überschrift in Nr. 97 S. 1505 Jahrgang 1904 d. Ztg. veröffentlichten Abhandlung, auf die der preußische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Eisenbahndirektionen aufmerksam gemacht hat, sind mancherlei Anregungen enthalten, die eine weitere Verfolgung nützlich erscheinen lassen.

Daß Güterwagen mit schiefgedrückten oder mangelhaft befestigten Fußtritten, die sehr oft Bedienstete in Gefahr bringen, ebenso schnell in die Werkstatt gehören oder durch fliegende Kolonnen ausgebessert werden müssen, wie alle Wagen mit unbrauchbaren Bremsen, leuchtet ohne weiteres ein. Die Hauptsache bleibt, derartig beschädigte Wagen sogleich nach der Entladung oder nach Entdeckung des Schadens bei leeren Wagen aus dem Verkehr zu ziehen, damit Unfällen vorgebeugt wird.

Was das Abgleiten der Füße von den Fußtritten anbetrifft, so muß man dem Verfasser Recht geben, daß das nicht nur am Eisen, sondern oft an der geringen Größe der Trittfläche liegt. Ob man mit einem anderen Baustoff als Holz bessere Erfahrungen machen wird, bleibe dahingestellt; vielleicht könnte man mit wetterfestem Hartfilz einen Versuch wagen. Aber sorgfältige Befestigung und tadellose Unterhaltung der Befestigungsschrauben bleiben auch hier Voraussetzung. Kann man doch selbst bei Personenwagen bemerken, daß die Schrauben oder Muttern so ungeschickt angebracht sind oder so rauhe Flächen (Grat) zeigen, daß mehrfach kleine Verletzungen hervorgerufen werden. Wir denken hier z. B. an die öfter mangelhaften Fensterbeschläge.

Die vorgeschlagenen 40 cm hohen senkrechten Rundeisengriffe an den Stirnseiten der Wagen und in genügend weitem Abstand von den Befestigungsteilen erscheinen sehr praktisch.

Ob man die Fußtritte, die jetzt gerade in der Mitte zwischen Schienenoberkante und Wagenfußboden angebracht sind, tiefer setzen kann, müßte erprobt werden. Vielleicht wäre es angängig, sie 50 mm tiefer zu setzen, erstens weil die zwischen den Gleisen angelegten Fußwege, von denen die Rangierer aufspringen müssen, meistens eine niedrigere Lage als die Schienen haben, und zweitens weil das Weitersteigen von dem ersten Tritt immerhin leichter ist. Auch ein geringes Hinausrücken der Trittbretter scheint das Normalprofil zuzulassen.

Um ein sofortiges Erkennen der Wagen mit Spindelbremse zu ermöglichen, schlagen wir vor, alle diese Wagen in ganzer Höhe der senkrechten Handgriffe auf 30 cm Breite an den Stirnwänden und tunlichst auch in gleicher Breite an den Seitenwänden mit weißer Ölfarbe zu streichen. Vermutlich wird der Rangierer diese sich von dem rotbraunen Anstrich der preußischen Wagen (der hoffentlich auch nach der eingeführten Betriebsmittelgemeinschaft beibehalten werden wird) scharf abhebende Fläche beim Suchen nach dem Handgriff leicht bemerken. Häufige Erneuerung des Anstrichs dürfte freilich wohl nötig werden, kommt aber gegenüber der Verminderung von Unfällen kaum in Betracht. Neben dieser weißgestrichenen Fläche die roten Beschädigungszettel anzukleben, dürfte von Vorteil sein.

Die in der Mitte der Wagen angebrachten Trittbretter, die ja nur zum Besteigen der Wagenfußböden oder zum Öffnen der Türverschlüsse dienen sollen, müßten die Rangierer möglichst vermeiden, denn sie zwingen zu der gerügten schrägen Körperhaltung, können aber bei gedeckten Wagen wegen des Normalprofils nicht weiter vorgerückt werden. Anderseits stände auch zu befürchten, daß sie bei weiterem Hinausrücken die Bediensteten gefährden könnten. Praktisch dürfte es sein, Trittbretter an beiden Wagenenden anzubringen, damit die Benutzung der mittleren Trittbretter durch die Rangierer unnötig wird.

Bremshäuschen mit nur einer Tür sind fast ebenso gefährlich, wie sogen. blinde Bremswagen. Es erscheint daher zweckmäßig, alle Bremshäuschen von beiden Seiten zugänglich zu machen und die Bremshebel so anzuordnen, daß jede Beschädigung bei der Benutzung ausgeschlossen ist. Wie bei gedeckten Güterwagen das Bremshäuschen zwei Türen hat, so muß sich diese Verbesserung auch bei offenen Wagen unter Fortfall der über der Kupplung liegenden Laufbretter und durch Hinausschieben der Endwand des Bremshäuschens selbst erreichen lassen.

Die Verwendung der früher allgemein gebräuchlichen Bremspfähle (Bremsknüppel) muß ganz aufhören, zumal brauchbare Hemmschuhe in geeigneter Bauart jetzt überall zur Verfügung stehen.

Mit Schnee bedeckte Trittbretter sollten vor Beginn der Rangierarbeiten abgekehrt und mit Sand bestreut werden.

Platt.

Eine neue Oberbau-Anordnung.

Die Schienenstoßverbindung nach dem Patent von Becherer und Knüttel, Deutsches Reichspatent Nr. 80971, soll nach dem Wortlaut des Patentes die Stoßlücke so vollkommen überbrücken, daß die Anwendung von Traglaschen nicht erforderlich ist. In den Patentzeichnungen sind Traglaschen auch nicht dargestellt; sie werden nach der Beschreibung nicht als nötig erachtet und sind durch Flachlaschen ersetzt.

Die bis jetzt mehrfach mit dieser Oberbau-Anordnung auf den preußischen Staatsbahnen angestellten Versuche haben zwar günstige Erfahrungen gezeitigt, jedoch macht sich schon jetzt mehr und mehr erkennbar, daß die Traglaschen doch nicht ohne Nachteil durch Flachlaschen ersetzt werden dürfen.

Durch die neue Schienenform Nr. 9 mit dem 18 mm starken Stege ist die Möglichkeit gegeben, den Vorteil des schrägen Blattstoßes zu behalten, dabei aber Traglaschen in seitheriger Form und Anbringungsweise zu verwenden.

Abb. 1 und 2. Schienenstoß mit Kreuzschwelle und schrägem, doppelt verlaschtem und unterstütztem Blattstoße.

Abb. 3 und 4. Schienenstoß mit Schwelle Form 51 und schrägem, doppelt verlaschtem und unterstütztem Blattstoße.

Man kann unbedenklich den schrägen Schnitt des Blattes bis auf wenige Millimeter zuspitzen und damit den Vorteil des zungenartigen Stoßes beibehalten, da die Stützlaschen und die zugehörigen Bolzen hinreichende Sicherung auch dafür bieten, daß ein Abbrechen der Blätter, die ebenfalls wie beim Patent Nr. 80971 beiderseits auf den Stoßschwellen gelagert werden, nicht zu befürchten steht.

Die Anordnungen, welche in nächster Zeit zur Ausführung kommen werden, sind in Abb. 1 und 2 und Abb. 3 und 4 dargestellt, und zwar Abb. 1 u. 2 bei Verwendung einer neuen eisernen Schwellenform (der Kreuzschwelle) und Abb. 3 und 4 bei Verwendung der seitherigen Schwellenform 51.

Berlin, den 11. Februar 1905.

E. Schubert.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** In der am 7. und 8. d. M in Berlin abgehaltenen 85. Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten sind von der ständigen Tarifkommission folgende Beschlüsse gefaßt worden: Angenommen wurden die Anträge auf: 1. Änderung des § 2 der Geschäftsordnung für die ständige Tarifkommission; 2. Änderung der Zusatzbestimmung IV zu § 62 der Verkehrsordnung (Zulassung von Barvorschüssen); 3. Änderung der Tarifvorschriften für Fahrzeuge; 4. Klarstellung der Frachtberechnung für Seile und Stroh; 5. Aufnahme von flüssiger Phosphorsäure in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 6. Aufnahme von gebranntem Magnesit in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 7. Änderung der Position „Elektrodenkohle" des Spezialtarifs II und Versetzung von Elektrodenkohle zur Ausfuhr in den Spezialtarif III; 8. Aufnahme von Austernschalen in den Spezialtarif III; 9. Klarstellung der Frachtberechnung für Stege zu Grubenzwecken; 10. Versetzung von Roßkastanien aus dem Spezialtarif I in den Spezialtarif III; 11. Änderung der Zusatzbestimmung IV 6 zu § 44 (5) der Verkehrsordnung (Beiladung von Futter, Geschirr und Handgepäck bei Tiersendungen); 12. Änderung der Tarifvorschriften für Zuchttiere; 13. anderweite Festsetzung der Desinfektionsgebühren für Geflügelspezialwagen; 14. Ergänzung der Zusatzbestimmungen B 6 zu § 10 der Verkehrsordnung (Beförderung von Kranken in besonderen Krankenabteilen); 15. Änderung der Zusatzbestimmungen V D zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für mittellose Kranke, Blinde, Taubstumme usw.); 16. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Erläuterung des Begriffes „Kuranstalt"); 17. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für Invaliden der Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71 zum Besuch von Kurorten). — Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Frachtermäßigungen für Saatgut; 2. Änderung der Ziffer 9 des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (Festsetzung eines anderen Längenmaßes für Sendungen lebender Pflanzen); 3. Aufnahme von Antimonasche in den Spezialtarif III; 4. Erhöhung der Altersgrenze, die für die Tarifierung von Fohlen maßgebend ist; 5. Frachtermäßigungen für Renn- und Zuchtpferde sowie für lebendes Wild zu Zuchtzwecken.

Vertagt wurden die Anträge auf: 1. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 62 (6) der Verkehrsordnung (Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen); 2. Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von ungereinigten Knochen; 3. Aufnahme von Eisenlegierungen in die Positionen „Eisen und Stahl" der Spezialtarife; 4. Ergänzung der Zusatz-

bestimmungen zu § 11 der Verkehrsordnung (Fahrpreisermäßigungen für kranke Arbeiter zum Besuch von Walderholungsstätten). — Einem Unterausschuß überwiesen wurden die Anträge auf: 1. Änderung der Frachtberechnung für Mischsäure; 2. Klarstellung der Frachtberechnung für Verblendsteine; 3. Änderung der Position „Tonwaren" des Spezialtarifs III. — Von der Tagesordnung abgesetzt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von gesiebtem, grubenfeuchtem Kalkmergel, kaustischer Magnesia und Chlorkalzium in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Änderung der Frachtberechnung für bearbeitete Steine und Steinhauerarbeiten aller Art. — Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission bedürfen zu ihrer Durchführung noch der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für Januar d. J. betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr (mehr, weniger) im ganzen	auf 1 km	
	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	%
für alle Bahnen im Monat Januar 1905:					
Personenverkehr	35 498 112	764	+ 1 352 003	+ 15	+ 2,00
Güterverkehr . .	96 638 144	2 033	+ 1 284 808	— 16	— 0,78
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre April—März in der Zeit vom 1. April 1904 bis Ende Januar 1905:					
Personenverkehr	430 630 270	10 718	+ 21 102 362	+ 229	+ 2,18
Güterverkehr . .	980 696 214	23 865	+ 47 354 718	+ 415	+ 1,77
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre Januar—Dezember in der Zeit vom 1. Januar 1905 bis Ende Januar 1905:					
Personenverkehr	4 671 460	783	+ 87 146	+ 11	+ 1,42
Güterverkehr . .	10 839 836	1 773	+ 548 867	+ 81	+ 4,79

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 47 684,64 km, gegen das Vorjahr + 804,15 km.

Die Mindereinnahme des Güterverkehrs im Januar ist eine Folge des Bergarbeiterstreiks.

— **Die preußische Kanalvorlage im Herrenhause.** Die Einbringung der Vorlage wurde am 16. d. M. durch eine Rede des Reichskanzlers und Ministerpräsidenten Grafen v. Bülow begleitet, in der er aufs eindringlichste betonte, daß diese Vorlage keine politische, sondern eine wirtschaftliche sei. Es handle sich um grundlegende Fragen des Verkehrs, um die Frage der besten Ausnutzung eines von der Natur uns geschenkten Gutes, der Verbesserung der Transportmöglichkeiten, der Landesmelioration. Alle diese Fragen müsse man behandeln, ohne eine Parteiangelegenheit daraus zu machen. Er schloß mit der Bitte, das Haus möge dem Beschluß des Abgeordnetenhauses beitreten und so den letzten Schritt tun, daß der alte Zwist endgültig zu Grabe getragen werde. Durch einen solchen Beschluß werde sich das Haus verdient machen um alle Zweige der vaterländischen Arbeit, um alle Teile des Landes, um die wirtschaftliche und um die politische Zukunft der preußischen Monarchie. Lebhafter Beifall und Händeklatschen lohnte diese warmherzige Ansprache. Fast alle Redner, auch frühere entschiedene Gegner des Mittellandkanals, erklärten, die Vorlage in der jetzigen veränderten Gestalt annehmen zu wollen, nur Graf Mirbach verblieb bei seiner Gegnerschaft. Nach seiner persönlichen Ansicht sei durch die Einführung des elektrischen Schnellbetriebs (!) für den Kohlen- und Güterverkehr in das Eisenbahnnetz von Westfalen nach dem Rhein und nach Hannover die Möglichkeit gegeben, die Kohlenausfuhr gleich billig und nützlich zu bewältigen, auch wenn sie noch viel mehr stiege.

Die Vorlage wurde schließlich einer Kommission von 25 Mitgliedern überwiesen. Nach dem Verlauf der Verhandlungen besteht indessen nicht der geringste Zweifel, daß die unveränderte Annahme der Vorlage durch das Herrenhaus mit großer Mehrheit erfolgen wird, und sonach ist nunmehr die Gesetzwerdung der Vorlage endgültig gesichert. Die Berl. Pol. Nachr. knüpfen denn auch an eine Betrachtung über die jetzt ebenfalls gesicherte Annahme der Handelsverträge im Reichstag folgende Schlußworte: „Ebenso günstig gestalten sich die Aussichten für die Wasserstraßenvorlage im Herrenhause. Wenn diese naturgemäß auch zunächst einer Kommission zur Vorberatung überwiesen worden ist, so steht doch jetzt bereits außer Zweifel, daß die Vorlage mit sehr starker Mehrheit in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung unverändert angenommen werden wird. Allerdings wird dieser Schlußakt der großen gesetzgeberischen Aktion sich erst bei dem Zusammentreten des Herrenhauses in der zweiten Hälfte des März vollziehen können. Endlich darf als sicher angenommen werden, daß die Verabschiedung der Vorlage durch das Herrenhaus zeitig genug erfolgt, um es dem Minister der öffentlichen Arbeiten zu ermöglichen, der Einladung Sr. Majestät des Kaisers zur Teilnahme an der Mittelmeerfahrt zu folgen."

— **Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen ist die Eisenbahndirektion in Berlin mit der Drucklegung und Verteilung einer abgeänderten Dienstvorschrift über Anstrich, Bezeichnung und Nummerung der Wagen beauftragt. Gültig ist die Dienstvorschrift vom 1. Mai 1905 ab mit Rücksicht darauf, daß die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung mit diesem Zeitpunkt in Kraft tritt. In allen Bestimmungen jedoch, die hiermit nicht zusammenhängen, ist die Dienstvorschrift sogleich anzuwenden, insbesondere bei der Herstellung neuer Wagen. Alle Bezeichnungen an den Wagen selbst und auf den Schildern und Aushängen entsprechen der neuen Rechtschreibung und sind grundsätzlich mit großen und kleinen Buchstaben zu schreiben. Die Musterzeichnungen für Buchstaben und Zahlen sowie für alle Bezeichnungen werden von der Eisenbahndirektion in Berlin überwiesen werden und sind demnächst ausschließlich auch für etwa neu einzuführende Bezeichnungen anzuwenden. Ebenso dürfen für Schilder und Aushänge nur die vorgeschriebenen Abmessungen gewählt werden. Die Umschreibung der vorhandenen Bezeichnungen und Aufschriften sowie die Auswechslung der vorhandenen Schilder aus Metall und Porzellan soll jedoch nur vorgenommen werden, wenn eine Erneuerung notwendig wird. Alsdann ist jedoch darauf zu halten, daß an jedem Wagen nur einheitliche Schrift erscheint. Soweit eine Änderung des Textes der Bezeichnungen und Aufschriften der Aushänge vorgenommen ist, sollen die vorhandenen Aushänge nicht handschriftlich abgeändert, sondern nach Bedarf ausgewechselt werden. Es ist dabei stets darauf zu halten, daß unansehnlich gewordene Aushänge beseitigt werden. Soweit endlich neue Aushänge vorgeschrieben sind, wird die Eisenbahndirektion in Berlin wegen gleichmäßiger Ausführung und Anbringung das Erforderliche veranlassen.

— **Staubabsaugeanlage zum Reinigen von Personenwagen.** Durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten wird die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin beauftragt, den übrigen Eisenbahndirektionen eine Zeichnung nebst Beschreibung der auf dem Bahnhof Grunewald errichteten Versuchsanlage zum Reinigen der Personenwagen mit Staubabsaugern, eine Angabe der hierfür entstandenen Herstellungskosten sowie eine Abschrift eines dem Minister über die Bewährung dieser Anlage erstatteten Berichts alsbald zuzustellen. Die Eisenbahndirektionen sollen an der Hand dieser Unterlagen prüfen und berichten, ob und zutreffendenfalls auf welcher Zugbildungsstation des Bezirks, die etwa den Umfang und die Bedeutung des Bahnhofs Grunewald hat, eine Staubabsaugeanlage zu errichten sein möchte.

— **Vergütung für die Gefangenen-Sammeltransporte.** Vom 1. April 1905 ab ist nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten unter der Voraussetzung, daß der Staatshaushaltetat die Zustimmung des Landtags findet, für die Beförderung von Gefangenen und ihren Begleitern in Sammeltransporten und in besonderen Wagen eine Pauschvergütung zu zahlen, die nach folgenden Vorschriften berechnet und vierteljährlich durch die Generalstaatskasse an die Eisenbahnhauptkasse in Berlin gezahlt wird. Die Eisenbahndirektionen, in deren Bezirke Sammeltransporte stattgefunden haben, berechnen am Schluß des Vierteljahres nach der von den Gefangenenwagen durchlaufenen Kilometerzahl und unter Zugrundelegung des auf 20 ₰ für das Achskilometer festgesetzten Pauschsatzes die der Eisenbahnverwaltung zustehenden Beträge und stellen darüber Kostennachweise auf. Die Richtigkeit dieser Nachweise ist von der Eisenbahndirektion zu bescheinigen und die Nachweise sind der Eisenbahndirektion in Berlin einzusenden und von dieser zusammenzustellen. Diese hat die Zusammenstellung unter Beifügung der Kostennachweise der einzelnen Eisenbahndirektionen an den Minister des Innern einzureichen, der die Generalstaatskasse zur Zahlung des Gesamtbetrags an die Eisenbahnhauptkasse in Berlin vierteljährlich anweisen und hiervon die Eisenbahndirektion in Berlin unter Rückgabe der Kostennachweise der einzelnen Eisenbahndirektionen benachrichtigen wird. Fahrkarten sind für die in den Gefangenenwagen beförderten Gefangenen und ihre Begleiter nicht mehr zu lösen.

— **Forstschutzstreifen.** Vom preußischen Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten sind im Einvernehmen mit dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten „Vorschriften über die Anlage und Behandlung der Feuerschutzstreifen an den Haupt- und Nebeneisenbahnen innerhalb der Waldbestände" erlassen

worden, die im preußischen Staatsgebiete allgemein Anwendung auf neu zu erbauende Haupt- und Nebeneisenbahnen finden sollen; bei den schon im Betriebe oder in der Bauvorbereitung befindlichen Bahnen gleicher Art sind die Aufsichtsbehörden berechtigt, einschränkende Bestimmungen zu treffen. Diese Vorschriften sind mit den erforderlichen Weisungen den zuständigen Aufsichtsorganen zugefertigt worden. Wir werden in einer der nächsten Nummern das Wichtigste aus den Vorschriften mitteilen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Münster, Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 12½ Arbeitstagen 81 640 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 6531 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 239 248 und auf den Arbeitstag 19 140 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichfalls 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 12 609 und im ganzen 157 608 Doppelwagen oder 65,9 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 34 218 Doppelwagen gegen 31 507, in Oberschlesien 93 675 Doppelwagen gegen 68 661 und in den drei Bezirken zusammen 209 533 Doppelwagen gegen 339 416 und war demnach im Saarbezirk 2711 Doppelwagen oder 8,6 %, in Oberschlesien 25 014 Doppelwagen oder 36,4 % höher und in den drei Bezirken zusammen 129 883 Doppelwagen oder 38,3 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1904.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 1521 gegen 44 318 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 3 gegen 57 sowie von anderen Gütern 15 gegen 0 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 54 472 offene Wagen gegen 42 569 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 11 903 oder 28 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Der Streik im Ruhrrevier** ist nunmehr völlig beigelegt. Allerdings hat die volle Arbeiterzahl, die vor dem Ausstande rund 260 000 Mann betrug, noch nicht wieder, im Ruhrbergbau Beschäftigung gefunden, was sich zur Genüge aus der Schädigung erklärt, welche die Grubenanlagen hier und da unter dem Einfluß der beinahe vierwöchentlichen Arbeitsstockung erlitten hatten. Die Wagenanforderungen im Bezirk der Eisenbahndirektion Essen steigen so rasch, daß die Gestellung in den letzten Tagen nicht zu folgen vermag. Der Voss. Ztg. entnehmen wir folgende Tabelle mit Erläuterung: „Es betrug die Wagengestellung bei der Eisenbahndirektion Essen:

am 6. Februar	3 674	Wagen gefordert und gestellt,	
„ 7. „	3 657	„ „ „ „	
„ 8. „	3 600	„ „ „ „	
„ 9. „	3 806	„ „ „ „	
„ 10. „	4 269	„ „ „ „	
„ 11. „	7 397	„ „ „ „	
„ 13. „	9 865	„ „ „ „	
„ 14. „	13 885	„ „ „ „	
„ 15. „	15 265	gefordert, davon fehlten	1210 Wagen
„ 16. „	17 499	„ „ „	2523 „
„ 17. „	19 091	„ „ „	2769 „
„ 18. „	19 790	„ „ „	2301 „

Diese Aufstellung beleuchtet nicht allein die Steigerung der Kohlenförderung und damit der Lieferungsfähigkeit der Zechen, sondern daneben noch die beachtenswerte Tatsache, daß sich ein fühlbarer Wagenmangel herausgebildet hat. Die letztere Erscheinung bedarf einiger Erläuterung. Vor dem Ausbruch des Ausstandes bewegten sich die täglichen Anforderungen der Ruhrzechen zwischen 18 000 und 19 000 Wagen, nachdem sie in den letzten Wochen des Jahres 1904 sogar bis auf über 20 000 Wagen angewachsen waren. Solchem Wagenbedarf konnte die Eisenbahnverwaltung auch stets voll genügen. Im Verlaufe des Ausstandes aber, als die Anforderungen an die Direktion Essen bis auf eine Tagesziffer von 3071 Wagen sanken, verschob die Eisenbahnverwaltung im Interesse der Herbeischaffung von Kohle aus anderen inländischen Revieren oder aus dem Auslande berechtigterweise ihre Dispositionen dahin, daß sie den im Ruhrbezirk überflüssig gewordenen Wagenpark teils nach dem Saarrevier, nach den mitteldeutschen Braunkohlendistrikten oder nach Oberschlesien, teils aber auch nach Belgien leitete; eine größere Anzahl von Güterwagen wurde ferner durch die ungewöhnlich hohe Anfuhr englischer Kohlen der Verwendung im Ruhrgebiet entzogen. Es liegt auf der Hand, daß nach solchen Verschiebungen die Eisenbahnverwaltung nicht von heute auf morgen das vor dem Streik verfügbare Wagenmaterial zur Stelle schaffen kann. Man muß im Gegenteil der Schnelligkeit, mit der die Eisenbahnverwaltung ihre Dispositionen getroffen hat, volles Lob zollen. Im übrigen versichert die Eisenbahndirektion Essen, daß sie schon binnen kurzem in der Lage sein werde, allen Anforderungen der Zechen des Ruhrreviers voll Genüge zu leisten.“

— **Der Verkehr der Güterzüge,** der durch den Ausfall vieler Kohlenzüge infolge des Streiks im Ruhrgebiet teilweise erheblich eingeschränkt war, ist nunmehr in vollem Umfange wieder aufgenommen worden.

— **Plan einer elektrischen Schnellbahn Cöln-Düsseldorf.** Die Köln. Ztg. schreibt: „Der seit längerer Zeit verfolgte Plan einer elektrischen Schnellbahn Cöln-Düsseldorf hat in letzter Zeit einigermaßen greifbare Gestalt angenommen. Der Direktor der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Dr. Rathenau, der Vater des Projekts, hat deshalb in den letzten Tagen, wie der Berliner Börsenkurier meldet, mit dem Oberbürgermeister Becker in Cöln eine Besprechung gehabt, die aber keineswegs, wie das Blatt behauptet, schon zu einer Verständigung über alle technischen und finanziellen Fragen geführt hat, in der man vielmehr über die ersten allgemeinen Besprechungen nicht hinausgekommen ist. Auch die Frage der Erteilung der Konzession durch den Staat und damit die Bestimmung darüber, ob nicht der Staat selbst der Erbauung einer Schnellbahn Cöln-Düsseldorf näher treten wird, ist in den Ministerien noch nicht geprüft und entschieden. Das Projekt selbst sieht, wie hier in Berlin verlautet, eine Benutzung der Straßenbahngleise in beiden Städten vor. Der ursprüngliche Plan aber, die Bahn in Cöln auf hoch gelegenen Gleisen den Rhein entlang einzuführen, ist aufgegeben worden; es wird vielmehr jetzt erwogen, ob es sich ermöglichen läßt, die Bahn in Cöln selbst in ihrem letzten Teile unterirdisch an den Dom heran zu führen.“

— **Über die Gemeindesteuerpflicht der Rangier-, Neben- und Ladegleise** ist eine Entscheidung des preußischen Oberverwaltungsgerichts unter dem 18. Oktober 1904 dahin ergangen, daß die mit solchen Gleisen belegten Grundstücke nach § 24 d des preußischen Kommunalabgabengesetzes vom 14. Juli 1893 der vom Grundbesitz zu erhebenden Gemeindebesteuerung entzogen sind. Das Urteil, welches im neuesten Heft des „Archiv f. Eisenbahnw.“ abgedruckt ist, führt aus, daß das betr. Gesetz ganz allgemein nur von „Schienenwegen“ spricht, ohne einen Unterschied zwischen den verschiedenen Arten von Schienenwegen zu machen. Es sei daher verfehlt, einen Unterschied in der Weise anzunehmen, daß nur die durchgehenden Gleise dem öffentlichen Gebrauch, alle übrigen Gleise aber dem örtlichen Gewerbebetriebe der Bahn dienten, und daß letztere deshalb der Gemeinde steuerpflichtig seien. „Dem Gewerbebetriebe der Eisenbahnen dienen s ä m t l i c h e Schienenwege, mag sich auf ihnen der eigentliche Personen- und Güterverkehr oder das Beladen und Entladen der Wagen, die Zusammensetzung und Instandsetzung der Züge abspielen. Alle diese Schienenwege sind hergestellt, damit der Unternehmer die ihm mit der Betriebsübernahme überkommenen Pflichten und Aufgaben erfüllen kann, und wenn die Gesetzgebung nicht soweit gegangen ist, die Befreiung von der Grundsteuer auf alle dem Betriebe des Transportgeschäftes dienenden Grundstücke zu erstrecken, so hat sie doch die S c h i e n e n w e g e schlechthin befreit, weil diese durch die Art ihres Ausbaues der Kultur völlig entzogen sind und es an jedem Maßstabe für ihre Besteuerung fehlen würde. Sie sind deshalb in steuerlicher Beziehung den Brücken, Kunststraßen und schiffbaren Kanälen in § 24 d des Kommunalabgabengesetzes völlig gleichgestellt, und es hat auch bei der staatlichen Besteuerung niemals ein Zweifel darüber bestanden, daß die in § 4 des Grundsteuergesetzes vom 21. Mai 1861 den Schienenwegen eingeräumte Befreiung alle Arten von Schienenwegen ergreift.“

Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch einen Erlaß vom 3. d. M. die Königlichen Eisenbahndirektionen auf dieses Erkenntnis besonders aufmerksam gemacht.

— **Die Schnellzüge Holland-Nürnberg-München** sind, wie die Münch. Allg. Ztg. erfährt, nach langwierigen Verhandlungen zustande gekommen; sie werden nach Entscheidung der preußischen Staatsbahnverwaltung im Sommerfahrplan 1905 und zwar in der Zeit vom 1. Juli bis 15. September verkehren. Die Züge erhalten in Nürnberg Fortsetzung nach Eger und in München nach Tirol. Die Verkehrszeiten sind folgende: Amsterdam ab 4 Uhr 30 Min. nachm., Cöln an 10 Uhr 30 Min. nachts, ab 10 Uhr 50 Min. nachts, Frankfurt a/M. ab 2 Uhr 50 Min. früh, Aschaffenburg ab 3 Uhr 55 Min. früh, Nürnberg an 7 Uhr 40 Min. vorm., München an 11 Uhr 17 Min. vorm. Der Gegenzug wird München

um 4 Uhr 45 Min. nachm., Nürnberg um 8 Uhr 25 Min. nachm., Aschaffenburg um 12 Uhr 24 Min. früh und Frankfurt a/M. um 1 Uhr 39 Min. früh verlassen, in Cöln um 5 Uhr 18. Min. früh eintreffen und um 5 Uhr 25 Min. wieder abgehen, um Amsterdam um 9 Uhr 15 Min. zu erreichen.

— **Auflösung bezw. Errichtung von Eisenbahnbausektionen.** Da die Eisenbahnbausektion Bayreuth ihre Geschäftsaufgabe vollendet hat, wird sie am 1. März d. J. aufgelöst und am gleichen Tage eine neue Bausektion in Neustadt a/H. errichtet, behufs Projektierung und Ausführung der mit Gesetz vom 10. August 1904 in der Pfalz genehmigten Eisenbahnen von örtlicher Bedeutung.

— **Stuttgarter Bahnhoffrage.** Zu dieser schreibt der Staatsanzeiger für Württemberg: Nachdem in der Finanzkommission der Kammer der Abgeordneten in den letzten Tagen anläßlich der Beratung des Theaterbaues auch die Stuttgarter Bahnhoffrage mehrfach berührt worden ist, wird eine aus zuverlässiger Quelle stammende Mitteilung über den gegenwärtigen Stand dieser Frage von allgemeinem Interesse sein.

Erst vor wenigen Tagen hat die Generaldirektion der Staatseisenbahnen ihren hierauf bezüglichen Bericht an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, erstattet. In diesem Bericht werden zwei Entwürfe behandelt: einer, wonach der Bahnhof an seiner bisherigen Stelle belassen oder doch nur soweit zurückgerückt wird, als nötig erscheint, um einen genügenden Vorplatz vor dem Bahnhofgebäude zu gewinnen, und ein zweiter, wonach der Bahnhof bis zur Schillerstraße hinausverlegt und das Bahnhofgebäude in die Linie dieser Straße gestellt wird. Beide Entwürfe sollen demnach den Ständen als ausführbar vorgelegt, doch der erste, als der nach Ansicht der Generaldirektion den Vorzug verdienende, in erster Linie zur Ausführung empfohlen werden. Welche Stellung das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu dem Vorschlag der Generaldirektion, insbesondere auch zu der Frage, welcher der beiden Entwürfe in die erste Linie treten soll, einnehmen wird, bleibt abzuwarten. Sobald in dieser Beziehung eine Entscheidung getroffen ist, hat die Vorlage zunächst noch durch das Staatsministerium und den Geheimen Rat zu gehen; außerdem wird auch noch der Stuttgarter Stadtverwaltung Gelegenheit zu geben sein, sich ihrerseits über die beiden Entwürfe zu äußern. Es können somit noch 3—4 Monate vergehen, bis die Vorlage so weit gediehen ist, um an die Stände gebracht zu werden.

— **Der Jahresbericht der Großen Berliner Straßenbahn** ist soeben erschienen. Aus ihm geht hervor, daß im Berichtsjahre 1904 eine erhebliche Zunahme des Personenverkehrs stattgefunden hat. Es wurden im ganzen 332 700 000 Personen befördert (gegen 312 410 000 im Jahre 1903); von den 332 700 000 im Berichtsjahre beförderten Personen benutzten 271 654 125 Fahrscheine und 61 045 865 Zeitkarten aller Art. Die Gesamteinnahme der Gesellschaft belief sich auf 31 425 305 ℳ. Von dem gewaltigen Umfange des Verkehrs in Berlin bekommt man einen Begriff, wenn man erfährt, daß im Durchschnitt jeden Tag 909 016 Personen von der Großen Berliner Straßenbahn befördert werden. Auch eine ernste Seite des Verkehrslebens in Berlin berührt der Jahresbericht: Im Berichtsjahre wurden im Betriebe der Straßenbahn 1357 (1397 im Vorjahre) Personen leicht, 132 (184 im Vorjahre) Personen schwer verletzt und 12 (13 im Vorjahre) Personen getötet. Von den insgesamt zu Unfall gekommenen 1501 Personen ist bei 9 getöteten, 117 schwer verletzten und 1027 leicht verletzten Personen eigenes Verschulden, bei 15 schwer verletzten und 330 leicht verletzten Personen fremdes Verschulden festgestellt worden, während in den übrigen drei Fällen die Ursache ungewiß blieb. — Die Kosten für die Stromlieferungen sind aus Anlaß der vermehrten Leistungen auf 3 725 645 ℳ gegen 3 538 521 ℳ angewachsen. Der Reingewinn beträgt 8 697 588 ℳ (8 244 544 ℳ), woraus 7,5 % (i. V. 8 %) Dividende auf das um 14 297 400 ℳ erhöhte Aktienkapital von 100 082 400 ℳ verteilt werden sollen. Bezüglich der bekannten von der Stadtgemeinde Berlin angestrengten Feststellungsklage wird nur mitgeteilt, daß sich diese in der Schwebe befindet, nachdem die Gesellschaft in den beiden unteren Instanzen verurteilt worden. — Das Bahnnetz der Gesellschaft, das im Beginn des Betriebsjahres einschließlich der Hof-, Werkstätten- und Zufahrtgleise 491 244,19 m Gleise umfaßte, ist im Laufe des Jahres 1904 um 6498,66 m erweitert worden, so daß es einen Gesamtumfang von 497 742,85 m erreicht hat. — Die an Berlin und andere Gemeinden zu entrichtende Abgabe beziffert sich auf 2 266 933 ℳ gegen 2 176 897 ℳ im Vorjahre. Der vertragsmäßige Anteil der Stadtgemeinde Berlin am Reingewinn beträgt 119 749 ℳ gegen 338 828 ℳ im Vorjahre.

— **Personalnachrichten.** Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden befördert zu Regierungsräten bei der Generaldirektion die Direktionsräte dieser Stelle Karl Orff und Philipp Rost; berufen der Regierungsrat August Kalckbrenner in Nürnberg zur Eisenbahn-Betriebsdirektion Bamberg unter Übertragung der Funktion des Vorstands derselben, der Oberbauinspektor Viktor Fries in Aschaffenburg als Vorstand zur neu errichteten Eisenbahnbausektion Neustadt a/H. in der Pfalz und der Oberbauinspektor Friedrich Kieffer in Bayreuth als Staatsbahningenieur nach Aschaffenburg; ernannt zum Eisenbahnassessor bei der Eisenbahnbausektion Neustadt a/H. der geprüfte Staatsbaupraktikant und Ingenieur der Pfälzischen Eisenbahnen Heinrich Eickemeyer in Kaiserslautern; in Ruhestand versetzt der Inspektor bei der Güterstation München-O. Josef Mairoser.

Österreich.

— **Verwendung der Wasserkräfte an den neuen Alpenbahnen.** In der am 15. d. M. abgehaltenen Sitzung des österreichischen Industrierats wurde der Bericht über einen obige Angelegenheit betreffenden Antrag erstattet. Der Berichter meinte, die Regierung solle im Durchzugsgebiete der neuen Alpenbahnen die in Betracht kommenden Wasserläufe und -kräfte einer systematischen Aufnahme unterziehen und die Verwaltung der Staatsbahnen zur baldigen Entscheidung veranlassen, welche Wasserkräfte sie benötige und in absehbarer Zeit nutzbar machen wolle. Zugleich wurde die Anlage eines Wasserkraftkatasters für ganz Österreich empfohlen.

Der Regierungsvertreter erklärte: Die Zentralstellen erblicken in der Verwirklichung der gegebenen Anregung einen Schritt zur praktischen Förderung der heimischen Industrie und erhoffen davon auch eine Besserung der wirtschaftlichen Gesamtlage der industriearmen Alpenländer. Schon anläßlich der Einrichtung des hydrographischen Dienstes sei die Nutzbarmachung der Gewässer und insbesondere die Verwendung der Wasserkräfte zu landwirtschaftlichen und industriellen Zwecken als eine der Hauptaufgaben dieses Dienstes erklärt worden. Bei Schaffung einer vollständigen und zuverlässigen Übersicht über die Wasserkräfte werde man die in der Schweiz gesammelten Erfahrungen verwerten. Der Regierungsvertreter verwies ferner auf die von dem Eisenbahnministerium abgegebene Erklärung, in der diese Behörde die Übereinstimmung ihrer eigenen und der Interessen der Industrie in dieser Frage betonte. Das Eisenbahnministerium erwarte von einem durch Verbilligung der Produktionskosten erhofften Aufschwung der Industrie auch eine Belebung des Verkehrs und erkläre sich bereit, alle Bestrebungen zur Nutzbarmachung der Wasserkräfte, insbesondere auch die erforderlichen Vorarbeiten zur Schaffung eines Wasserkraftkatasters zu unterstützen. Gewisse, durch ihre Größe, Lage und Stetigkeit für Zwecke des Eisenbahndienstes verwendbare Wasserkräfte würden für den Eisenbahnbetrieb vorbehalten bleiben, alle übrigen aber der industriellen und landwirtschaftlichen Verwendung vollständig freigegeben werden.

Die Anträge des Berichters wurden sodann zum Beschluß erhoben.

— **Investitionsausgaben der Staatsbahnverwaltung.** Der Gesamtbetrag der Aufwendungen, welche von der Staatsbahnverwaltung in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Dezember 1904 für Investitionszwecke bewirkt wurden, beziffert sich auf 129 298 558 Kr. Von diesem Betrage entfallen 19 851 617 Kr. auf die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln für Haupt- und Lokalbahnen.

— **Behandlung von Eisenbahnentwürfen, die den Bergbau berühren.** Das Eisenbahnministerium hat durch Erlaß an die politischen Landesstellen und Staatsbahndirektionen ausgesprochen, daß die mangelnde Austragung der bergpolizeilichen Fragen nur dann der Erteilung der sofortigen Bewilligung des Bahnbaues entgegenstehe, wenn die Bergbauverhältnisse die Zulässigkeit der Bahnanlage in Frage stellen oder deren Änderung bedingen könnten. In solchen Fällen darf vor der von der politischen Landesstelle und der Berghauptmannschaft tunlichst zu beschleunigenden Austragung der bergpolizeilichen Fragen mit der Baubewilligung nicht vorgegangen werden.

— **Zur Frage des elektrischen Betriebes auf der Wiener Stadtbahn.** In einem Vortrage, den der Direktor der Wiener elektrischen Straßenbahnen, Ingenieur Spängler, vor einigen Wochen im elektrotechnischen Vereine hielt, hat er darauf hingewiesen, daß in Wien binnen kurzem die neuesten Arten elektrischen Bahnbetriebes zur Erprobung gelangen werden. Er erwähnte die bevorstehenden Versuche auf der Wiener Stadtbahn, die nun sichergestellte elektrische Bahn Wien-Preßburg, welche von der Firma Ganz & Co. ausgerüstet werden wird, und die Linie Wien-Baden der Wiener Lokalbahnen, welche von den österreichischen Siemens-Schuckert-Werken auf elektrischen Betrieb umgewandelt werden soll. Was den elek-

trischen Probebetrieb auf der Stadtbahn betrifft, so dürfte die von der Firma Krizik entworfene elektrische Lokomotive, die bereits seit einigen Monaten im Bau ist, bald fertiggestellt sein, und da auch die Strombeschaffung für diese Versuchsstrecke gesichert ist, so dürfe der Beginn der Probefahrten im Laufe der nächsten Monate zu gewärtigen sein.

— **Der Winter auf der Erzbergbahn.** Die Erzbergbahn, eine Zahnradbahn, welche von Eisenerz (692 m über der Adria) über den Prebichlpaß (1205 m) nach Vordernberg (767 m) führt, hatte in diesem Winter unter Schneestürmen und Lawinengängen schwer zu leiden. Außer drei schönen Tagen im Januar stürmte und schneite es meist, und die Bahnverwaltung mußte ihren Verkehr trotz Führung sämtlicher Züge mit zwei Lokomotiven und stetiger Schneebeseitigungsarbeiten zweimal einstellen, das erstemal vom 7. bis 12. Januar, das zweitemal am 29. Januar, ohne daß sie ihn bis heute auf der ganzen Strecke hätte wieder aufnehmen können. Zwischen Eisenerz und Station Erzberg lösten sich am 5. d. M. fast gleichzeitig fünf große Lawinen, welche in ihrem Absturze einen großen, etwa 25jährigen Waldbestand wegfegten. Seither sieht man an diesen Stellen ein gewaltiges Schneefeld mit umgerissenen Bäumen und großen Steinen, von Bahn und Telegraph keine Spur. Die Bahnlinie ist auf eine Länge von 600 m bis 20 m hoch verschüttet, auf 800 m ist die Telegraphenleitung zerstört. An der Freimachung der Strecke Erzberg-Vordernberg wurde von der Bahnverwaltung mit Aufgebot großer Kräfte gearbeitet, und ist es gelungen, am 11. d. M. den Verkehr auf dieser Strecke in beschränktem Umfange wieder zu eröffnen. Dagegen dürfte die Strecke Eisenerz-Erzberg noch mehrere Wochen gesperrt bleiben. Es hat daher die Staatseisenbahnverwaltung für Erz- und Kohlensendungen einen Hilfsweg über Hieflau-Eisenerz eingeleitet.

— **Regierungsrat Kutilek** †. Dieser Tage ist in Wien der ehemalige Betriebsdirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrat Kutilek, im 83. Lebensjahre gestorben. Der Verewigte war im Jahre 1846, also zu einer Zeit, da das Eisenbahnwesen in Österreich noch in den Anfängen lag, nach Beendigung der technischen Studien als Bahneleve bei der Nordbahn eingetreten. Er verblieb im Betriebsdienst der Nordbahn ununterbrochen mehr als 50 Jahre. Seit dem Jahre 1890 stand er an der Spitze der Betriebsdirektion. Aus Anlaß seines 50jährigen Dienstjubiläums, das er als Vierundsiebzigjähriger noch in voller Rüstigkeit beging, war er Gegenstand vielfacher Ehrungen. Erst vor wenigen Jahren schied Kutilek aus dem Dienste und lebte seither in vollster Zurückgezogenheit. Er erfreute sich nicht nur als hervorragender Fachmann auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebsdienstes, sondern auch vermöge seiner vortrefflichen Charaktereigenschaften der allgemeinen Wertschätzung.

Niederlande.

— **Nordost-Lokalbahn.** Die Strecke Ommen-Hardenberg, 19,22 km, welche zu der im Bau begriffenen Nordostbahn von Zwolle nach Delfzijl mit Verbindung nach Almelo und Assen gehört, wurde am 1. d. M. für den Verkehr eröffnet.

Der Betrieb dieser Bahn wird durch die Niederländische Staatseisenbahngesellschaft geleitet; sie ist eine Fortsetzung der seit 15. Januar 1903 in Betrieb gestellten Strecke Zwolle-Ommen und hat in Zwolle Anschluß an die Niederländische Zentral- und Staatsbahngesellschaft.

Die Stationen Marienberg und Hardenberg sind für den allgemeinen Verkehr eröffnet ausschl. für Fahrzeuge.

Die Haltestellen Bergentheim und Junne sind für den Personen- und Wagenladungsverkehr eröffnet, Beerse und Brucht sind Haltestellen, auf denen keine Güter angenommen werden.

Der höchst zulässige Radstand beträgt 7 m, der Raddruck 6250 kg.

— **Oberingenieur de Bruijn †.** Der Oberingenieur und Direktor der Bauabteilung der Holländischen Eisenbahngesellschaft, Herr C. de Bruijn, ist im Alter von 59 Jahren am 14. d. M. auf einer Inspektionsreise plötzlich verschieden. Diese Reise hatte den Zweck, die neue und größte drehbare Eisenbahnbrücke Europas bei Velsen zu besichtigen, die am 15. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben ist.

Herr de Bruijn war Königlicher Oberingenieur beim Wasserbau und ist im Jahre 1890 in den Dienst der Holländischen Bahn getreten. Der Verstorbene zeichnete sich durch große Fähigkeiten und seltene Hingabe an den Dienst aus; für seine Untergebenen war er stets von lauterster Treue und Güte, ein Vorgesetzter, welcher sich durch sein liebenswürdiges Wesen und seine vornehme Gesinnung die Zuneigung aller derer erworben hat, die mit ihm in Berührung kamen. Der Heimgang dieses guten und edlen Mannes wird von allen Seiten betrauert.

Rumänien.

— **Die rumänischen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1. April 1903 bis 31. März 1904.** Die Eigentumslänge (3178 km) und die Anzahl der Stationen (338) sind gegenüber dem Vorjahre unverändert geblieben. Im Vergleich zum Jahre 1894 beläuft sich der Zuwachs der im Betriebe befindlichen Bahnstrecken auf 662 km. An Betriebsmitteln standen 512 Lokomotiven (gleiche Anzahl im Vorjahre, 389 im Jahre 1894), 465 Tender (gleiche Anzahl im Vorjahre, 389 im Jahre 1894), 997 Personenwagen (1009 im Vorjahre, 949 im Jahre 1894), 42 Schneepflüge (gleiche Anzahl im Vorjahre, 38 im Jahre 1894) zur Verfügung. Geleistet wurden 2 479 266 Eilzugkm (2 462 784 i. V., 1 520 561 im Jahre 1894), 3 462 896 Personenzugkm (3 354 112 i. V., 2 903 326 im Jahre 1894), 17 333 131 km mit gemischten Zügen (1 676 369 i. V., 1 658 600 im Jahre 1894), 5 223 154 Güterzugkm (4 698 078 i. V., 3 402 653 im Jahre 1894), 299 354 Arbeitzugkm (242 597 i. V., 236 340 im Jahre 1894). Im Durchschnitt haben die Lokomotiven je 33 827 km (32 948 i. V., 31 097 im Jahre 1894) zurückgelegt. Das gesamte beförderte Rohgewicht belief sich auf 2 660 088 004 t (2 419 403 541 i. V., 2 011 337 033 im Jahre 1894) und die Anzahl der Rohkilometertonnen auf je 1 km der Betriebslänge 837 032 (761 537 i. V., 800 373 im Jahre 1894). Die Personenwagen legten auf den eigenen Linien 48 230 399 km (40 914 060 i. V., 37 270 811 im Jahre 1894) und 11 483 672 (11 154 017 i. V., 17 306 215 im Jahre 1894) auf fremden Bahnen zurück; die Güterwagen 167 670 804 km (152 561 557 i. V., 115 677 788 im Jahre 1894) auf den eigenen Linien und 10 269 510 (11 510 017 i. V., 17 306 215 im Jahre 1894) auf fremden Bahnen. Die Anzahl der täglich gefahrenen Züge belief sich auf 29,2 Eilzüge (29,1 i. V., 19,6 im Jahre 1894), 63,6 Personenzüge (63,1 i. V., 52,1 im Jahre 1894), 101,7 gemischte und Militärzüge (98 i. V., 101,3 im Jahre 1894), 113,2 Güterzüge (104,7 i. V., 89,5 im Jahre 1894), 14,14 Materialzüge (10,9 i. V., 28,1 im Jahre 1894). Die Eilzüge legten im Durchschnitt 233 km (232 i. V., 209 im Jahre 1894), die Personenzüge 149 (146 i. V., 151 im Jahre 1894), die gemischten und Militärzüge 47 (46 i. V., 45 im Jahre 1894), die Güterzüge 126 (123 i. V., 107 im Jahre 1894), die Materialzüge 56 (61 i. V., 23 im Jahre 1894) zurück. Die Ausnutzung belief sich bei den Personenwagen auf 21,2 %, bei den offenen Güterwagen auf 43 % und bei den Güterwagen auf 49 %. Die Gesamteinnahmen beliefen sich auf 60 815 543 Fr. (57 490 492 i. V., 46 520 893 im Jahre 1894). Auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge entfielen 19 136 Fr. (18 095 i. V., 18 512 im Jahre 1894). Von diesen Einnahmen entfielen auf den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 21 575 665 Fr. (20 264 400 i. V., 18 365 255 im Jahre 1894), auf den Frachtgutverkehr 37 142 382 (34 934 087 i. V. und 26 875 605 im Jahre 1894), auf verschiedene andere Einnahmequellen 2 097 485 (2 292 005 i. V., 1 280 032 im Jahre 1894). Auf je 1 km Betriebslänge entfielen von den Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr 6879 Fr. (6378 i. V., 7300 im Jahre 1894), von den Einnahmen des Güterverkehrs 11 687 Fr. (10 995 i. V., 10 694 im Jahre 1894). Mit Rücksicht auf die benutzten Wagenklassen stellten sich die Ergebnisse des Personenverkehrs wie folgt: I. Klasse, Anzahl der Reisenden 190 051 (i V. 176 274, im Jahre 1894: 254 445), Einnahme 2 027 078 Fr. (i. V. 1 878 586, im Jahre 1894: 2 045 819), II. Klasse, Anzahl der Reisenden 807 730 (i. V. 758 006, im Jahre 1894: 1 006 442), Einnahme 5 002 454 Fr. (i. V. 4 721 335, im Jahre 1894 4 560 843), III. Klasse, Anzahl der Reisenden 4 736 302 (i. V. 4 621 640, im Jahre 1894: 4 742 709), Einnahme 12 424 668 Fr. (i. V. 11 548 354, im Jahre 1894: 10 018 408). Die Leistung im Gepäckverkehr belief sich auf 11 333 t (10 739 i. V., 17 601 im Jahre 1894), 1 985 790 tkm (1 727 665 i. V., 2 165 130 im Jahre 1894). Von letzteren entfallen 187 Fr. auf je 1 km (170 i. V., 186 im Jahre 1894), 52 Fr. auf je 1 t (49 i. V., 27 im Jahre 1894) und 29 Fr. auf je 1 tkm (30 i. V. und 21 im Jahre 1894). Die Ergebnisse des Güterverkehrs stellen sich wie folgt: Beförderte Mengen 4 957 361 t (4 689 381 i. V., 3 676 864 im Jahre 1894), 740 564 403 tkm (665 507 634 i. V., 494 616 834 im Jahre 1894). Einnahmen: insgesamt 37 142 382 Fr. (34 934 087 i. V., 24 698 845 im Jahre 1894), auf je 1 km 11 687 Fr. (10 996 i. V., 9828 im Jahre 1894), auf je 1 km 7,49 Fr. (7,45 i. V., 6,72 im Jahre 1894) und auf je 1 tkm 5,02 Cts. (5,25 i. V. und 4,90 im Jahre 1894). Von den in bedeutenderen Mengen zur Beförderung gelangten Warengattungen sind zu erwähnen: Getreide und Hülsenfrüchte (2 170 057 t), Mahlprodukte (106 292 t), Kohle (118 948 t), Petroleum und Benzin (311 712 t), Bau- und Nutzholz (641 153 t), Brennholz (372 990 t), Steine (395 103 t), Rüben (106 580 t), Salz (90 913 t). Ausgaben: Vorstehenden Leistungen und Einnahmen stellt sich eine Gesamtausgabe von 34 391 425 Fr. (33 812 330 i. V. und 34 102 912 im Jahre 1894) gegenüber, welche sich auf die einzelnen Dienstzweige wie folgt verteilt: Allgemeine Verwaltung 618 282 Fr., d. i. 1,8 % der Gesamtausgabe, 194,55 Fr. für 1 km Bahnlänge. Betriebsdienst 9 559 149 Fr., d. i. 27,79 % der Gesamtausgabe, 3007 Fr. für 1 km Bahnlänge. Zugförde-

rungs- und Werkstättedienst 13 394 946 Fr., d. i. 38,95 % der Gesamtausgabe, 4214 Fr. für 1 km Bahnlänge. Bahnerhaltungsdienst 9 838 055 Fr., d. i. 28 % der Gesamtausgabe, 3095 Fr. für 1 km Bahnlänge. Materialbeschaffungsdienst 511 969 Fr., d. i. 1,49 % der Gesamtausgabe, 161 Fr. für 1 km Bahnlänge.

Die reinen Einnahmen beliefen sich auf 26 424 108 Fr. (23 678 163 i. V., 12 417 979 im Jahre 1894) und der Prozentsatz der Ausgaben von den Einnahmen auf 56,55 % (58,81 i. V., 73,31 % im Jahre 1894).

Unfälle. Zugverspätungen: 4112 (12 037 im Vorjahre, 5061 im Jahre 1894). Von der Gesamtheit der Züge erlitten 5,8 % Verspätungen (17 % i. V., 8 % im Jahre 1894). Dauernde Verkehrsunterbrechungen: 30 Tage (237 i. V., 24 im Jahre 1894). Entgleisungen, und zwar auf offener Strecke 10 (13 i. V., 15 im Jahre 1894), in den Stationen 85 (86 i. V., 95 im Jahre 1894). Zusammenstöße, und zwar auf offener Strecke 2 (6 i. V.), in den Stationen 213 (188 i. V.). Gelegentlich der Unfälle wurden getötet 57 (47 i. V., 47 im Jahre 1894), verwundet 98 (89 i. V., 45 im Jahre 1894).

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnklagen in Belgien.** Auch die Stockungen, welche im Zusammenhang mit dem Bergarbeiterstreik im Ruhrrevier und in Belgien selbst der dortige Eisenbahnverkehr erfahren hat, werden zu allgemeinen schweren und politisch zugespitzten Vorwürfen wegen der mangelhaften Eisenbahneinrichtungen in Belgien benutzt. Solche Klagen kommen aber nicht nur von gegnerischer Seite, in liberalen und sozialistischen Blättern, sondern auch aus der Regierungspartei. Es herrscht zur Zeit, so schreibt ein Organ der Rechten, eine außerordentliche Anhäufung auf den meisten unserer großen Güterbahnhöfe, infolge des verlängerten Aufenthalts der zahlreichen Güterzüge mit Bestimmung nach Deutschland. Man ist genötigt, sie in den Bahnhöfen aufzuhalten, weil die einzige Vesdre-Linie ungenügend ist, um den gegenwärtig sehr lebhaften Verkehr nach Deutschland zu sichern. „Das ist eine neue Ursache der ‚Desorganisation‘, welche zu so viel anderen hinzukommt.“ In noch ganz anderer Tonart zieht der sozialistische „Peuple“ über den „Eisenbahnskandal“ los, der dadurch entstanden sei, daß während langer Jahre aus fiskalischen Gründen die Regierungen versäumt hätten, das Eisenbahnnetz auszubauen, die Bahnhöfe zu vergrößern und das Material zu vermehren. Dem früheren Minister Vandenpeereboom falle der größte Teil der Verantwortlichkeit zu.

— **Der Montblanctunnel.** Die Münch. Allg. Ztg. schreibt: Noch ist der Simplontunnel nicht beendigt und schon beginnt man in Italien und Frankreich mit Vorstudien für einen Durchbruch des Montblancmassivs. Chamonix soll mit Aosta durch einen Schienenstrang verbunden und so eine neue große Alpenpforte für den Weltverkehr geschaffen werden. Auf Anregung des savoyischen Abgeordneten Chautemps beauftragte das französische Ministerium für öffentliche Arbeiten den Eisenbahningenieur M. Jacquier, das Projekt eines solchen Tunnels auszuarbeiten. Herr Jacquier glaubt, daß die Schwierigkeiten nicht so groß sein dürften, wie beim Simplontunnel, weil der Montblanctunnel um 7 km kürzer wäre und weil das Gestein der Montblancgruppe das häufige Anbohren von unterirdischen Wasserbehältern nicht erwarten lasse. Der Tunnel würde bei Chamonix in einer Seehöhe von 1050 m beginnen und nach einem schnurgeraden Laufe von 13 km bei Entrèves (1400 m) münden, so daß die Steigung nur 350 m betrüge. Die gewaltigen Wasserkräfte der Dora Baltea könnten zur Erzeugung von elektrischer Energie für die Bohrungsarbeiten und später für den Bahnbetrieb dienen. Alle Kurven der Zufahrtslinien sollen so groß bezw. flach gehalten werden, daß sie eine Fahrgeschwindigkeit von 200 km (!?) in der Stunde gestatten. Selbstverständlich erregt dieses Projekt in Italien das größte Interesse; die Bedeutung Genuas namentlich müßte durch den Montblanctunnel in ungeahnter Weise gesteigert werden.

— **Allgemeiner Plakatfahrplan und amtliches Kursbuch in der Schweiz.** Der allgemeine Plakatfahrplan, welcher die Fahrpläne sämtlicher schweizerischen Bahnen enthält, wird für die bevorstehende Sommerreisezeit zum 1. Mai d. J. wieder herausgegeben werden, nachdem er zwei Jahre lang infolge der Sonderausgabe von Bundesbahnfahrplänen nicht erschienen war. Dagegen kann das von der Generaldirektion der Bundesbahnen gemeinsam mit der Postverwaltung zu bearbeitende amtliche Kursbuch, das die Fahrpläne der Eisenbahnen, Posten und Dampfschiffe enthalten soll, erst zum 1. Oktober d. J. erscheinen.

— **Die Bahnhoferweiterung in Örlikon** ist jetzt nach langjährigen, wegen der Straßen, Brücken, Unterführungen und der Meinungsverschiedenheiten zwischen der Züricher Regierung, den betreffenden Gemeinden und den Bundesbahnen schwebenden schwierigen Verhandlungen durch Vergleich, welchem der Bundesrat seine Zustimmung erteilte, zur Ausführung bereit. Die Kreisdirektion III der Bundesbahnen hat laut N. Zürch. Ztg. die Aufnahmen bereits angeordnet.

— **Der bevorstehende Durchschlag des Simplontunnels.** Die Schweizer Bauzeitung schreibt: „Nach telegraphischer Mitteilung aus Iselle blieben am 17. Februar, mittags 12 Uhr, noch 32 m des Südstollens vorzutreiben, bis derjenige der Nordseite erreicht sein wird, so daß, wenn keine Störungen mehr eintreten (was nicht ausgeschlossen ist), der Durchschlag gegen Ende der nächsten Woche bezw. vor dem 25. d. M. erwartet werden kann.

Dieser Durchschlag wird sich nicht in der Weise vollziehen, wie das sonst der Fall ist, wo von beiden Seiten her die Stollen vorgetrieben werden und kurze Zeit, nachdem ein erstes Loch in der Scheidewand entstanden ist, dasselbe so erweitert werden kann, um Personen den Durchgang mit nachfolgendem Umarmen usw. zu ermöglichen. Am Simplon mußte, wie bekannt, der Stollenvortrieb der Nordseite im Mai vorigen Jahres, nachdem er bis 809 m über den Scheitelpunkt vorgerückt war, eingestellt werden, weil die im Tunnel zur Verfügung stehende Menge Druck- und Kühlwasser nicht mehr ausreichte, um das heiße Gebirgswasser und das Betriebs- und Kühlwasser über den Scheitelpunkt rückwärts zu pumpen und gleichzeitig die Arbeitsstellen im Tunnel genügend zu kühlen.

Die vorsorglich eingebauten eisernen Dammtüren mußten geschlossen und das hinterste, 240 m lange Stollenstück zwischen Dammtür und ‚Vor Ort‘ seinem Schicksal überlassen werden. In kurzer Zeit füllte sich dieses Stollenstück mit heißem Wasser, das gegenwärtig noch durch eine 600 m lange und 40 cm weite hölzerne Röhre durch den eigenen Druck nach dem Tunnelkanal beim Scheitelpunkt getrieben wird und von da nach der Nordseite bezw. nach der Rhone abfließt. Sobald der Südstollen an das Stollenende der Nordseite herangekommen sein wird, wird sich durch ein entstandenes Loch oder eine Spalte das Wasser des Nordstollens in den Südstollen ergießen, wo einstweilen, bis sich der Nordstollen entleert hat, nicht gearbeitet werden kann. Hernach muß, nachdem inzwischen die Kühlwasserleitung zum Bespritzen des heißen Wassers und Kühlen der Wände herangeführt sein wird, die Durchschlagsstelle auf das Stollenprofil erweitert werden; allein dann wird es noch lange nicht möglich sein, den 240 m langen Stollen, dessen Wände die Temperatur von 47 ° C. haben und dessen Sohle mit heißem Wasser bedeckt ist, zu durchschreiten und an die Dammtür zu gelangen; erst muß die Sohle des Nordstollens, die bei der Durchschlagsstelle 2 m höher liegt als diejenige des Südstollens, weil der Nordstollen von der Dammtür an mit 1 ‰ steigt, vertieft bezw. ausgesprengt und gleichzeitig das Gestein mittels Bespritzens der Wände und Einblasen von gekühlter Luft gekühlt werden. Diese Arbeiten werden einige Wochen Zeit erfordern, und erst nach ihrer Vollendung kann man von der Südseite her die Dammtüren erreichen.

Diese Verhältnisse machen es unmöglich, den Durchschlag gleich nach Anzapfung des heißen Stollenwassers der Nordseite zu feiern, da das erste Erfordernis für eine solche Feier, die Begrüßung von Nord und Süd im Tunnel, und damit eine gemeinschaftliche Feier des Ereignisses fehlen würde. Die Bauunternehmung hat deshalb in Aussicht genommen, die Durchschlagsfeier, bei welchem Anlasse zum erstenmal in feierlicher Weise die Dammtür geöffnet werden soll, in der zweiten Hälfte März zu veranstalten. Eine genaue Ermittlung über das Zusammentreffen der Stollen bezw. der Tunnelachsen kann erst nach Öffnung der Dammtür, d. h. nach der Durchschlagsfeier vorgenommen werden, dagegen kann eine Schätzung der Abweichungen nach Seite und Höhe stattfinden, nachdem die Durchschlagsstelle auf das Stollenprofil erweitert sein wird. In diesem Sinne werden die Telegramme, die nach dem Durchschlage das Zusammentreffen melden werden, aufzufassen sein.“

Weiter schreibt der Berichter des Berner „Bund“ nach Besichtigung der Baustelle: „Sobald der kritische Schuß die Verbindung beider Enden herstellt, wird das herandrängende Wasser auch schon gefaßt und durch besondere Vorrichtungen durch den Südtunnel abgeleitet. Man rechnet, daß auf diese Weise die Wasserentleerung in acht Tagen vollzogen sein werde. Auf der schweizerischen Seite, in Brig und Naters, hat die Spekulation auf den vermehrten Fremdenverkehr schon stark eingesetzt: die Landpreise namentlich an der Straße sind hoch gestiegen, ganze Reihen neuer Häuser und Hotels sind entstanden. Der Umzug von dem alten bisherigen in den neuen großen Bahnhof Brig, den eine breite, schöne Straße mit dem Städtchen verbindet, dürfte schon in nächster Zeit erfolgen. Auf der Südseite in Iselle ist ebenfalls alles für die Aufnahme des Betriebes vorbereitet, die italienischen Zufahrtslinien sind fertig. Die Ablieferungsfrist für die durch den Tunnel zu legenden Kabel ist auf Ende Juni angesetzt.“

— **Der italienische Anschluß an die Valsuganabahn.** Nach einer Meldung aus Rom werden in einigen Tagen der Minister der öffentlichen Arbeiten, der Schatzminister und die Vertreter der Stadt und der Provinz Venedig ein Übereinkommen betreffend die Konzession und den Bau einer Eisenbahn von Venedig über Bassano nach Primolano zum Anschluß an die österreichischen Eisenbahnen unterzeichnen.

— **Serbische Bahnbaupläne.** In der Sitzung der serbischen Skupschtina vom 11. d. M. erklärte der Bautenminister in Beantwortung einer Interpellation, die Regierung werde vorerst versuchen, eine größere Anleihe im Auslande aufzunehmen und erst, wenn dies mißlingen sollte, an den Bau von Lokalbahnen mit bei der Staatshypothekenbank aufzunehmenden 12 Millionen Dinars schreiten. In der über diese Erklärung eröffneten Debatte versuchten die selbständigen Radikalen, insbesondere der frühere Bautenminister Todorowitsch, nachzuweisen, daß der Bau mit serbischen Mitteln, demnach ohne eine auswärtige Anleihe, und zwar sofort in Angriff genommen werden könne. Nach lebhaften Auseinandersetzungen zwischen dem Bautenminister und Todorowitsch nahm die Skupschtina die vom Bautenminister beantragte einfache Tagesordnung mit 68 gegen 60 Stimmen an.

— **Bahnbauten in Bulgarien** sollen demnächst in Angriff genommen werden. Die B. B.-Ztg. weiß darüber folgendes zu berichten: Die Sobranje hat für die Trassierung und den Beginn des Baues der Bahnlinien Radomir-Küstendil-türkische Grenze und Tirnowo-Trewna-Boruschtitza (nördliche Grenze der Transbalkanbahn), für deren Bau von der bulgarischen 100 Millionen-Anleihe 20 Millionen Franken von der französischen Bankengruppe zurückgehalten wurden, je eine Million Franken bewilligt. Die Regierung dürfte bereits in den nächsten Tagen die Ausschreibung für den Bau dieser Bahnen veröffentlichen. Der Bau der erstgenannten Bahn mußte seinerzeit infolge des Einspruchs der Türkei unterbrochen werden. Unter den Zugeständnissen, welche die Pforte im türkisch-bulgarischen Abkommen machte, befand sich auch die Zustimmung zur Herstellung dieses Schienenweges.

Fremde Weltteile.

— **Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den Südstaaten der amerikanischen Union.** Wie auf allen Gebieten des Handels und der Industrie, zeigt sich nach einem Bericht des deutschen Konsulats in Atlanta (Georgia) auch auf dem Gebiete des öffentlichen Verkehrswesens in den Südstaaten der amerikanischen Union eine ganz besondere Rührigkeit. Die Entwicklung des Eisenbahnnetzes daselbst veranschaulicht folgende Übersicht:

Staaten	Meilenzahl 1890	1900	1903
Maryland	1 270,04	1 339,34	1 368,18
District of Columbia	20,66	24,88	24,65
Virginia	3 359,65	3 789,58	3 852,62
West-Virginia	1 433,30	2 473,34	2 636,73
Nord-Carolina	3 128,17	3 737,53	3 824,47
Süd-Carolina	2 289,15	2 919,31	3 051,86
Georgia	4 600,80	5 729,91	6 121,16
Florida	2 489,52	3 255,71	3 725,69
Alabama	3 422,20	4 197,22	4 434,29
Mississippi	2 470,85	2 934,27	3 158,56
Tennessee	2 767,38	3 184,91	3 355,19
Kentucky	2 942,38	3 093,75	3 193,31
Louisiana	1 739,85	2 801,27	3 419,38
Arkansas	2 203,44	3 108,56	3 691,37
Texas	8 709,85	9 991,62	11 256,19
zusammen	42 847,24	52 581,20	57 113,65
Meilenzahl des Eisenbahnnetzes in den Vereinigten Staaten	166 703,36	194 262,23	207 603,53

In den Jahren 1890 bis 1900 zeigte die Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den Vereinigten Staaten eine Zunahme von 16,5 %, in den Südstaaten eine Zunahme von 22,7 %. In den darauf folgenden drei Jahren betrug diese Zunahme in den Vereinigten Staaten 6,8 %, in den Südstaaten 8,6 %. In den Jahren 1890 bis 1903 ist die Meilenzahl des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten um 40 900 Meilen oder 24,6 % gestiegen. In den Südstaaten betrug dieser Zuwachs in demselben Zeitraum 14 119 Meilen oder 33,3 %. Im Jahre 1890 betrug die Meilenzahl des Eisenbahnnetzes in den Südstaaten 24 % der Meilenzahl des Eisenbahnnetzes der Vereinigten Staaten. Im Jahre 1903 war sie auf 27 % gestiegen. Ende 1904 steht in der Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den Einzelstaaten der amerikanischen Union an erster Stelle Illinois mit 11 502 Meilen, an zweiter Stelle Texas mit 11 256 Meilen und an dritter Stelle Pennsylvanien mit 10 784 Meilen.

Mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes geht die Zunahme der Unsicherheit im Eisenbahnverkehr in den Südstaaten Hand in Hand. Es vergeht kaum eine Woche, in der die Presse nicht mindestens ein größeres Eisenbahnunglück zu melden hat, bei dem Menschenleben umgekommen sind und eine größere Anzahl von Personen mehr oder minder schwer verletzt worden ist. Solche Unglücksfälle sind sehr häufig der Unvorsichtigkeit der nicht immer ausreichend vorgebildeten Angestellten der betreffenden Eisenbahngesellschaft zuzuschreiben. Von diesen bedauerlichen Zuständen gewinnen in erster Linie die zahlreichen Versicherungsgesellschaften gegen Unglücksfälle, bei denen sich jeder Reisende vor Antritt einer Reise versichern läßt, und Rechtsanwaltsfirmen, die sich zum Teil ausschließlich mit der Vertretung von Ansprüchen befassen, die von den Opfern solcher Unglücksfälle gegen die verantwortlichen Eisenbahngesellschaften erhoben werden.

Allgemeines.

— **Elektrische Kraftübertragung auf große Entfernung.** In den Silberbergwerken von Guanajuato in Mexiko wurde nach Mitteilung des „Genie Civil" die Betriebskraft bislang mit so erheblichen Kosten gewonnen, daß der dorthin zur Prüfung einiger Sonderfragen entsandte Ingenieur Léonard Curtis sich entschloß, nach einer verwendbaren Wasserkraft Umschau zu halten. Seine Bemühungen hatten Erfolg, indem er in einer Entfernung von etwa 160 km am Dueroflusse eine geeignete Stelle zur Anlegung eines Kraftwerkes fand, für welches die nötige Betriebskraft durch eine Stauung jenes Flusses gewonnen werden konnte. Die hier gewonnene elektrische Kraft von 60 000 Volt Stärke wird mittels eines Kabels auf eine Entfernung von 162 km den Städten Guanajuato und Irapuato zugeführt und kommt namentlich in den dortigen Bergwerken zur Verwendung. Das Kabel besteht aus 19 Kupferdrähten und ist auf stählernen Pfeilern von 12 m Höhe entlang geführt. Auf Umformerstationen zu Guanajuato und Irapuato wird die elektrische Spannung auf je 15 000 Volt ermäßigt und findet hier zugleich zur Straßenbeleuchtung Verwendung.

Rechtspflege.

— **Das Recht auf Fortbestand einer Straße.** Durch Erweiterung des Bahnhofs P. war eine öffentliche Fahrstraße, an der der Kläger ein Haus hatte, hinter diesem derart verengt, daß sie in der Fortsetzung nur noch als Fußweg dienen konnte. Die auf ein servitutartiges Anrecht am Fortbestand der öffentlichen Straße gestützte Klage wurde vom Berufungsgericht abgewiesen, das Deutsche Reichsgericht hob jedoch die Entscheidung durch Urteil vom 3. November 1903 auf und führte zu dem beanstandeten Rechte aus: Richtig ist, daß der Kläger nur wegen des bereits vorhandenen Hauses einen Anspruch auf Erhaltung der Straße hat und daß dieser Anspruch nicht so weit geht, daß die Straße als durchgehender Weg bestehen bleibe; die Verwandlung in eine Sackgasse muß sich der Anlieger gefallen lassen. Allein vorausgesetzt ist doch immer, daß die Straße nach der einen Seite hin als solche in wesentlich unverändertem Zustande bestehen bleibt und daß sie den Verkehr mit den Nachbarhäusern in der bisherigen Weise ermöglicht, wennschon der Anschluß an die andere Seite durch Fortfall des Wagenverkehrs beschränkt wird. Durch die Veränderung hat die Straße nicht mehr die gehörige Breite zum Wenden der Wagen und ein solches Gefälle, daß ein Zurückschieben der Lastwagen nahezu unmöglich ist. Dadurch ist der Wagenverkehr zwischen dem Hause des Klägers und der Stadt abgeschnitten und das Dienstbarkeitsverhältnis zu seinem Nachteile geändert, das durch den Anbau an die Straße zwischen ihm und der Gemeinde begründet worden ist. Insoweit war allerdings die Umgestaltung in Betracht zu ziehen, die der Weg dadurch erfahren hat, daß er hinter dem Grundstück des Klägers Fußweg geworden ist.

— **Leichte oder grobe Fahrlässigkeit?** Die Haftpflicht der Eisenbahn für den von ihren Leuten verursachten Schaden wird durch § 457 H.-G.-B. auf ein bestimmtes Maß beschränkt, wenn er durch eine leichte Fahrlässigkeit dieser Leute veranlaßt ist. Sie umfaßt den ganzen Schaden gemäß § 457 Abs. 3, sobald eine grobe Fahrlässigkeit der Leute erwiesen wird. Über den Unterschied hat sich das Oberlandesgericht in Karlsruhe (1. Senat) am 17. Februar 1904 wie folgt ausgelassen:

Das Landgericht hat die Sachlage zutreffend gewürdigt von dem Standpunkte aus, daß man sich den Betrieb einer größeren Eisenbahnstation vor Augen halten muß. Das Gleis II ist ausschließlich den Reservewagen vorbehalten, die im Bahnhofe selbst aufgestellt sein müssen, damit sie ohne zu

großen Zeitverlust und ohne Betriebsgefährdung rasch in die Züge eingestellt werden können. Der Bahnverwaltung ist es deshalb unmöglich, zu allen Zeiten eine vollkommene Übersicht über die verschiedenen Gleise zu schaffen. Ein erheblicher Tadel läßt sich gegen die Arbeiter H. und D. nicht aussprechen, weil sie den für das Gepäck bestimmten Übergang in Eile passieren mußten, bei regelmäßiger Ein- und Abfahrt der Züge bei 8 Minuten Zeit bequem die drei Gleise mit dem Karren überschreiten konnten und bisher auch immer ohne Gefahr überschritten hatten. Bei ihrer Arbeit, die körperliche Anstrengung erfordert, können sie nicht auf jede Verspätung, wenn sie sich, wie hier, in engen Grenzen bewegt, der Minute nach achten. Als sie gewarnt wurden, war ihr Karren bereits nicht mehr zu halten. Daß der Eisenbahngehilfe D. den Gepäckkarren bei der festgestellten Sachlage, die er bei gehöriger Überlegung hätte rechtzeitig erkennen müssen, über die Gleise fahren ließ, bedeutet allerdings ein Versehen. Daß D. die erforderliche Sorgfalt aber in gröblicher Weise außer acht gelassen hätte, läßt sich nicht behaupten; er befand sich in dem allerdings irrigen Glauben, die gegebene Zeit reiche noch; als er seinen Irrtum einsah nach einem Zeitablauf von wenigen Sekunden, war es zu spät.

Bücherschau.

— **Abstellbahnhöfe** (Betriebsbahnhöfe für den Personenverkehr). Von M. Oder, Professor an der Königl. Technischen Hochschule zu Danzig, und Dr.-Ing. O. Blum, Regierungsbaumeister in Berlin. Mit 4 Tafeln. Berlin. 1904. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn (Gropiussche Buch- und Kunsthandlung). Preis 4 ℳ.

Die Schrift ist eine Sonderausgabe aus dem Jahrgang 1902 der Zeitschrift für Bauwesen, zu dem Zwecke des Sonderdrucks berichtigt und ergänzt. Sie behandelt in ausgezeichneter Weise ein Einzelgebiet, das in der wünschenswerten Vollständigkeit und Klarheit bisher in der Literatur kaum behandelt war, in seinem ganzen Zusammenhange. Die Abstellbahnhöfe stellen im Personenverkehr das dar, was im Güterverkehr die Verschiebebahnhöfe sind: eine Bezeichnung für diese wichtigen Anlagen des Personenzugdienstes, die sich als recht zweckmäßig erweist und hoffentlich bald allgemein einbürgert.

Die Behandlung des Gegenstandes ist so erfolgt, wie es allein zweckmäßig und für das Verständnis förderlich ist, daß von der Zweckbestimmung der Abstellbahnhöfe ausgegangen wurde. Nur die eingehende Kenntnis der Betriebsweise und ihrer Eigentümlichkeiten, die aus der praktischen Erfahrung zu ziehen ist, kann hier zu technischen Lösungen führen, die den vom Betriebsstandpunkt zu stellenden Anforderungen in jeder Hinsicht gerecht werden. Die Verfasser haben ihr ganzes Augenmerk auf diese Fragen gerichtet, wie im Abschnitt I ersichtlich ist, in dem der Zweck der Abstellbahnhöfe, die Zusammensetzung der Personenzüge, der Zugbildungsplan und die Behandlung der Züge auf dem Abstellbahnhof ausführlich dargelegt ist. Die sich danach ergebende Gestaltung der Abstellbahnhöfe, ihre allgemeine Anordnung und Einteilung, Einzelgliederung und die besonderen Betriebseinrichtungen sind Gegenstand des zweiten Abschnitts, während im Abschnitt III untersucht ist, in welcher Weise die Abstellbahnhöfe in den Gesamtplan der Bahnhöfe am zweckmäßigsten einzugliedern sind. Nach den dabei auftretenden besonderen Formen der Abstellbahnhöfe, je nachdem sie für Personenbahnhöfe in Kopfform oder Durchgangsform zu entwerfen sind, sind eine Reihe von teils ausgeführten, teils entworfenen Beispielen für kleine, mittlere und große Verhältnisse zusammengestellt, an denen die Grundsätze, die für die Durchbildung maßgebend sind, beleuchtet wurden. Die Darlegungen sind durch eine Reihe trefflich ausgeführter Tafeln erläutert.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. März d. J. wird an der Hauptbahnstrecke Oppeln-Vossowska zwischen Vossowska und Krascheow der Personenhaltepunkt Klein-Stanisch eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 13 — Inser.-Nr. 372 — d. Ztg.)

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzogl. badische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Station Bischweier der Murgtalbahn Rastatt-Weisenbach ist vom 11. Februar d. J. ab auch für den allgemeinen Personen-, Kleinvieh- und Telegraphenverkehr eröffnet worden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Nebenbahn Sinzing-Alling gelegene Station V. Kl. Bruckdorf ist unter die mit Agenten besetzten Haltstellen aufgenommen worden. Die in Nr. 83 — S. 1323 — Jahrg. 1904 d. Ztg. enthaltene, die Station V. Kl. Bruckdorf betreffende Mitteilung ist hierdurch hinfällig geworden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Vom 1. April d. J. ab wird der Stationsname Danzig Weichselbahnhof in Neufahrwasser Weichselbahnhof umgeändert werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 52 vom 16. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das Protokoll über die Verhandlungen des Unterausschusses zur Vorberatung verschiedener Anträge, München, am 8./9. Februar d. J. (abgesandt am 16. Februar d. J.).

Nr. III 65 vom 10. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, die Königliche Eisenbahndirektion Cassel und die Westfälische Landeseisenbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 15. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

In der Nacht vom 13./14. Februar d. J. verschied plötzlich der Bahndirektor der Holländischen Eisenbahngesellschaft

Herr Oberingenieur **C. de Bruijn.**

Wir verlieren in dem Entschlafenen einen langjährigen Mitarbeiter, der, mit vortrefflichen Geistesgaben ausgerüstet, unserer Gesellschaft die ausgezeichnetsten Dienste geleistet hat. Er war seinen Kollegen ein bewährter Freund und seinen zahlreichen Untergebenen ein stets wohlwollender Vorgesetzter.

Ein ehrendes Andenken wird ihm stets bewahrt werden.

Amsterdam, den 16. Februar 1905. (443)

Die Generaldirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Butzbach-Licher Eisenbahn.

Am 1. März d. J. wird die Station Trais-Münzenberg für den Stückgutverkehr eröffnet. — Die Annahme und Auslieferung der Güter erfolgt zu bestimmten, auf der Station Trais-Münzenberg durch Aushang bekannt gemachten Zeiten.

Butzbach, den 17. Februar 1905. (444)

Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft.
Der Vorstand.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehungen war der Gesamtverkehr auf nachfolgenden Strecken unterbrochen:

Gablonz-Morchenstern vom 17. bis 20. Januar,
Policka-Zwittau vom 26. bis 30. Januar,
Bienczyce-Kocmyrzow vom 27. bis 30. Januar,
Josefsthal-Maxdorf-Morchenstern vom 27. bis 30. Januar,
Borki wielkie-Grzymalow vom 30. Januar bis 4. Februar,
Protiwitz-Buchau vom 31. Januar bis 6. Februar,
Grulich-M. Schildberg vom 3. bis 6. Februar,
Lemberg-Kleparow-Jaworow vom 3. bis 7. Februar,
Neudek-Johanngeorgenstadt vom 4. bis 8. Februar und
Chabowka-Zakopane vom 5. bis 9. Februar.

Ferner wurde der Gesamtverkehr bis auf weiteres eingestellt, und zwar wegen Schneeverwehungen in der Strecke Eisenerz-Vordernberg am 30. und Nowy-Targ-Suchahora am 31. Januar, und wegen Dammrutschung in der Strecke Datschitz-Zlabings am 5. Februar l. J.

Schließlich wurde der Gesamtverkehr auf nachstehenden Strecken wieder aufgenommen:

Csarna-Dunajec-Suchahora der Lokalbahn Nowy-Targ-Suchahora am 28. Januar,
Nixdorf-Rumburg am 25. und
Herrenwalde-Schönlinde am 30. Januar l. J.

Wien, am 13. Februar 1905. (445)

K. k. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft.

Der auf der Teilstrecke Ullrichsthal-Steinschönau der Lokalbahn B.-Leipa-Steinschönau wegen Schneeverwehung am 12. Februar l. J. abermals eingestellte Personen-, Gepäck- und Güterverkehr wurde am 19. Februar l. J. unbeschränkt wieder aufgenommen.

Prag, am 19. Februar 1905. (446)

---

4. Güterverkehr.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag VI zum diesseitigen Binnen- und Nachbar-Gütertarif, gültig vom 1. Juni 1900, in Kraft. Derselbe enthält die Einbeziehung der Haltestelle Rosenhagen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr.

Perleberg, den 18. Februar 1905. (447)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. März l. J. wird die Station Tiefenthal der Pfälzischen Bahnen mit den für Eisenberg i. d. Pfalz bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 12 Abt. IV a (für Sand) des Hefts 2 und in den Ausnahmetarif 12, Abt. IV b (für Sand usw.) des Hefts 5 einbezogen.

Karlsruhe, den 19. Februar 1905. (448)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. März d. J. wird die Station Weferlingen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den obengenannten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 17. Februar 1905. (449)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Der mit unserer Bekanntmachung vom 1. Dezember v. J. zum 20. desselben Monates eingeführte Ausnahmefrachtsatz für Zichorienwurzeln usw. (Ausnahmetarif 10) von 30,92 Fr. für den Verkehr zwischen den Prager Stationen und Courtrai wird mit Gültigkeit vom 1. März d. J. auf 30,84 Fr. für je 1000 kg ermäßigt.

Cöln, den 16. Februar 1905. (450)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil III, Heft 2 vom 1. April 1902.

Ab 1. März 1905 gelangt der II. Nachtrag zur Einführung, welcher Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes enthält.

Insoweit durch diesen Nachtrag gegen seither Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. April 1905.

Der Preis des Nachtrages beträgt 0,20 ℳ = 0,25 Kronen für das Stück; er ist nur bei den beteiligten Endbahnen zu beziehen.

München, den 14. Februar 1905. (451)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft B (Gemeinschaftl. Heft) vom 1. Juni 1902.

Die Stationen Galgócz, Slakovci der K. ungar. Staatseisenbahnen sowie Burgebrach, Gefrees und Markt-Erlbach der K. bayer. Staatseisenbahnen wurden in die Schnittafeln A und B einbezogen.

München, den 16. Februar 1905. (452)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

In dem deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif treten folgende Änderungen ein:

In das Heft 2 werden mit sofortiger Gültigkeit Frachtsätze für Eilgut im Verkehr mit Coblenz Hauptbhf. aufgenommen.

In das Heft 20 werden mit Gültigkeit vom 1. März 1905 an Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 nach Hemelingen einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 13. Februar 1905. (453)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederschlesischer und oberschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn-Gesellschaft und der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft sowie nach den auf badischem Gebiete gelegenen Stationen der ehemaligen Main-Neckarbahn.

Die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Anhang zu den Gütertarifen der Königlich preußischen Staatsbahnen, Tarifheft II F, II G und II H vom 20. Januar 1905 finden auch Anwendung bei der Abfertigung von Steinkohlen usw. nach den Stationen der obengenannten Bahnen, soweit direkte Kohlenfrachtsätze nicht bestehen.

Die Entfernungen sind dem mitteldeutschen Privatbahngütertarif und dem ost-mittel-südwestdeutschen Gütertarif zu entnehmen.

Breslau, den 15. Februar 1905. (454)
Königliche Eisenbahndirektion.

Bentheimer Kreisbahn.

Am 1. März d. J. gelangt der Nachtrag 3 zu unserem Binnentarif zur Einführung, enthaltend ermäßigte Anschlußgebühren zwischen Nordhorn und Hafenanschluß sowie ermäßigte Krangebühren.

Bentheim, den 18. Februar 1905. (455)

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Am 1. März d. J. wird unter Einrechnung deutscher normaler Anteile die Station Bodrog-Keresztur der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif C a und b für Rinde mit den für die Station Szerencs der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen in dem bezeichneten Ausnahmetarif bestehenden Frachtsätzen unter Anstoß von 5 ₰ für 100 kg aufgenommen.

Breslau, den 15. Februar 1905. (456)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 1. März d. J. tritt zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag V, zum oberschlesischen Kohlentarife nach Troppau Nordbahnhof der Nachtrag III in Kraft. Die neuen Nachträge enthalten hauptsächlich geänderte Frachtsätze von einzelnen Versandstationen, sowie neue Frachtsätze von den Versandstationen Koksanstalt Orzegow und Hillebrandschacht.

Infolge der Änderungen sind Erhöhungen bis zu 6 Hellern, Ermäßigungen bis zu 45 Hellern für 1000 kg eingetreten. Insoweit sich Erhöhungen ergeben, bleiben die bisherigen Frachtsätze bis einschließlich 15. April d. J. in Kraft. Die Nachträge sind zum Preise von 10—20 ₰ bei den beteiligten Dienststellen zu haben.

Kattowitz, den 15. Februar 1905. (457)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Geltung vom 1. März 1905 wird im Übergangsverkehr nach und von den Rastenburg-Sensburger Kleinbahnen über die Staatsbahn-Übergangsstation Sensburg der Frachtnachlaß von 2 ₰ für 100 kg in demselben Umfange und unter denselben Bedingungen gewährt, wie er für den Übergangsverkehr nach und von den Rastenburg-Sensburger Kleinbahnen über die Staatsbahn-Übergangsstation Rastenburg bereits gewährt ist. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Königsberg i/Pr., 15. Februar 1905. (458)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr mit Galizien und der Bukowina.

Am 1. März d. J. wird zum Ausnahmetarif vom 1. Mai 1901 der Nachtrag IV eingeführt, wodurch die Versandstationen „Koksanstalt Orzegow“ und „Hillebrand-

schacht" in den Verkehr einbezogen werden. Für einige Versandstationen treten Frachtermäßigungen ein. Der Nachtrag ist für etwa 20 ₰ bei den beteiligten Dienststellen erhältlich.
Kattowitz, den 16. Februar 1905. (459)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verband wird am 1. März 1905 die Station Berndorf-Fabrik K. K. St. B. in den Ausnahmetarif 25 (Messingwaren usw.) des Tarifheftes 1 einbezogen. Gleichzeitig werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 42 (Wolle usw.) für Leobersdorf K. K. St. B. und Pernitz-Muckendorf K. K. St. B. ermäßigt. Über die Frachtsätze geben die beteiligten Stationen der Endbahnen und unser Verkehrsbureau Auskunft.
Dresden, am 17. Februar 1905. (460)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnengütertarif.

Die im Ausnahmetarif 7 (Hochofenerztarif) enthaltenen Frachtsätze ab Novéant Grenze gelten mit Gültigkeit vom 15. April 1905 in gleicher Weise, wie diejenigen ab Altmünsterol Grenze, nur noch für den Versand von eisenhaltigen Schlacken (auch Schwefelkiesabbränden).
Straßburg, den 14. Februar 1905. (461)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Der durch Bekanntmachung vom 28. Juli v. J. eingeführte und durch die Bekanntmachungen vom 5. September, vom 7. November und vom 27. Dezember v. J. erweiterte Ausnahmetarif für bestimmte Futtermittel wird mit sofortiger Gültigkeit zu denselben Bedingungen und für die gleiche Geltungsdauer auf den Versand von den Stationen der Bergheimer Kreisbahnen nach den preußischen, sächsischen und bayerischen Empfangsgebieten ausgedehnt.
Berlin, den 20. Februar 1905. (462)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Am 1. März 1905 werden die Stationen Langfuhr, Neustadt i. Westpr. und Zoppot des Direktionsbezirks Danzig sowie Ragnit des Direktionsbezirks Königsberg i. Pr. in den direkten Verkehr einbezogen.
Der Frachtberechnung werden zugrunde gelegt:
für Langfuhr die Entfernungen von Danzig Hptbhf. unter Zuschlag von . . . . . . 4 km
„ Neustadt i. Wstpr. die Entfernungen von Lauenburg i. Pm. unter Zuschlag von 36 „
„ Ragnit die Entfernungen von Tilsit unter Zuschlag von . . . . 13 „
„ Zoppot die Entfernungen von Danzig Hptbhf. unter Zuschlag von . . . . . . 12 „
Berlin, den 15. Februar 1905. (463)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer Verband.

Am 1. März 1905 werden die Stationen Langfuhr und Zoppot des Direktionsbezirks Danzig in den direkten Verkehr einbezogen. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für Danzig Hauptbahnhof unter Zuschlag von 4 km für Langfuhr und von 12 km für Zoppot zugrunde gelegt.

Zum gleichen Zeitpunkte wird die Station Thorn Uferbahn des Direktionsbezirks Bromberg in folgende Ausnahmetarife aufgenommen: in den Ausnahmetarif 16 (Bier) mit Berechnung der Sätze durch Anstoß von 3 ₰ für a (5 t) und von 2 ₰ für b (10 t) und in die Ausnahmetarife 2 b (ungeschälte Weiden), 5 b (Schleifsteine) und 20 (Sprit und Spiritus) mit Berechnung der Sätze durch Anstoß von je 1 ₰ an die Sätze für Thorn Hauptbahnhof.
Berlin, den 15. Februar 1905. (464)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Der im deutsch-französischen Verkehre über Elsaß-Lothringen zwischen Bodenbach/Tetschen S. St. B. und Paris im Rückvergütungswege gültige Ausnahmefrachtsatz für Hohlglas- und Tonwaren von 57,20 Fr. für 1000 kg tritt am 5. April d. J. außer Kraft.
Dresden, den 20. Februar 1905. (465)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Braunkohlenverkehr.

Zum 1. März d. J. tritt für den Versand von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts aus dem rheinischen Braunkohlengebiet nach Niederland ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegenüber dem Tarif vom 1. April 1897 durch Aufnahme der an den Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn gelegenen Versandstationen erweitert ist.
Vereinzelte, hauptsächlich in der Abrundung der Frachtsätze für 10 t auf ganze Markbeträge beruhende unbedeutende Erhöhungen werden erst am 16. April d. J. wirksam. Der Tarif ist zum Preise von 50 ₰ durch die Güterabfertigungsstellen zu beziehen.
Nähere Auskunft geben die Verwaltungen der genannten Nebenbahnen, sowie das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion.
Cöln, den 13. Februar 1905. (466)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 20. d. M. ab wird die Haltestelle Rolfshagen als Empfangsstation in den im Gruppenwechseltarif II/III (Tarifheft II J) bestehenden Ausnahmetarif 6 c für Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine und Naßpreßsteine) einbezogen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Altona, den 15. Februar 1905. (467)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangstarif für den Verkehr mit der Hohenlimburger Kleinbahn.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 21. Januar d. J. wird bekannt gemacht, daß mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab im rheinisch-westfälisch-niederländischen Güterverkehr die Hohenlimburger Kleinbahn in den Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen für bestimmte Frachtgegenstände aufgenommen wird. Vom gleichen Tage ab wird im Verkehr der Hohenlimburger Kleinbahn mit belgischen Stationen der Übergangstarif im Erstattungswege angewendet. Nähere Auskunft erteilt die Güterabfertigungsstelle Hohenlimburg.
Elberfeld, den 13. Februar 1905. (468)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1 (Gemeinschaftliches Heft) vom 1. November 1901.
Verkehrsbefugnis der Station Wien-Praterquai.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 erhalten die Bestimmungen auf S. 10 des Tarifnachtrags I unter laufender Nr. 5 folgende Fassung:
„Die Station Wien-Praterquai ist nur für den Verkehr mit der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Ersten Österr. Aktiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser eröffnet.
Die Güterabfertigungsstelle dient nur zur Abfertigung von Donauumschlagsgütern, und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoaufgabe, noch eine bahnseitige Lokoabgabe von Gütern statt."
Wien, am 15. Februar 1905. T. A. B. Z. 3099/05. (469)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif-Teil V vom 1. Februar 1890.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, werden für die Beförderung von Wein in Flaschen, in Kisten oder Körben verpackt, von Reims nach Wien-Hauptzollamt und Wien-Freilager am Schüttl bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 8000 kg für den Frachtbrief und Wagen nachfolgende Frachtsätze berechnet:

Von	Nach	Francs für 1000 kg
Reims	Wien-Hauptzollamt	67,90
Reims	Wien-Freilager am Schüttl	67,30

Das Aufladen der Sendungen obliegt dem Absender.
Wien, am 16. Februar 1905. (470)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Niederlausitzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. gelangt zum diesseitigen Binnen-Personen- und Gepäcktarif der Nachtrag III zur Einführung. Durch diesen Nachtrag werden die Fahrpreise für einfache und Rückfahrkarten, sowie für Hunde und Gepäckfracht auf die Sätze der preuß. Staatseisenbahn herabgesetzt und die Preise für Sonderzüge erheblich ermäßigt.
Auskunft erteilen die Dienststellen.
Die zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der V.-O. genehmigt.
Berlin, den 15. Februar 1905. (471)
Die Direktion.

---

6. Verdingungen.

Verdingung von Telegraphenbaumaterialien, nämlich: 950 Abspannkonsolen für Holzgestänge, 650 Abspannkonsolen für eiserne Querträger, 4700 Ankerhaken, 26 070 kg Bronzedraht, 268 160 kg verzinkter Eisendraht (Leitungsdraht), 5480

isoliertem Leitungsdraht, 2490 kg Kupferdraht, 1750 kg Drahtseile für Läutewerke, 19 200 Isolatoren mit Stützen, 43 400 Isolatoren ohne Stützen, 400 Endisolatoren, 1015 gebogene Schraubenstützen, 700 gerade Schraubenstützen mit ovalem Ansatze, 220 Winkelstützen, 1400 Strebenschrauben, 1010 Merkzeichen für Kabel.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 18. März 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 18. März 1905 an die Eisenbahn-Telegraphenwerkstätte zu Berlin (Hamburger Bahnhof) einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 10. April 1905.

Berlin, den 14. Februar 1905. (472)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Betriebsmaterialien der Gruppen A IX, X, XI und Putzlappen für das Etatsjahr 1905 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in Altona, Cassel, Erfurt, Hannover, Münster i/W., und zwar:

A. 120 000 Stück Lampenzylinder, 17 700 Stück Aufsatzgläser, 17 000 Stück Einsatzgläser, 16 400 Stück Standgläser, 21 300 Stück Korke mit Glasröhrchen, 37 500 Stück Zinkpole, 38 000 Stück Kupferpole, 9000 Stück Verbindungsklammern, 56 600 kg Kupfervitriol, 6200 kg Bittersalz, 212 000 Rollen Papierstreifen zu Telegraphenapparaten und 1000 Rollen zu Registrierapparaten,

B. 15 200 kg neue weißleinene Putzlappen.

Eröffnung der Angebote am Mittwoch, den 8. März 1905, zu A. vormittags 11 Uhr, zu B. mittags 12 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 28. März 1905.

Die Verdingungsunterlagen werden für A. zum Preise von 1 ℳ, für B. zum Preise von 50 ₰, von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr einzusenden, nicht in Briefmarken, vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 15. Februar 1905. (473)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von Eisen-, Stahl- und Messingwaren für die Königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover** und **Münster i/W.** für das Etatsjahr 1905, und zwar: 92 400 kg **Drahtstifte**, 1400 kg **Pfundnägel**, 8000 St. Knopfnägel, 8270 kg **Eisendraht**, 5480 kg Stahldraht, 1200 kg **Stahlblech**, 11 840 m Halfterketten, 26 800 kg **Kesselnieten**, 2 960 000 Blechnieten, 9 700 000 **Holzschrauben**, 51 360 **Schlüsselschrauben**, 4 280 000 Splinte, 4600 **Sprungfedern**, 144 000 **eiserne und messingene Ringe**, 81 924 Tafeln **Weißblech**, 660 qm **Drahtgewebe**, 2500 **Schmierkissengestelle** (ohne Polster), 340 000 **Unterlagsscheiben**.

Eröffnung der Angebote am Dienstag, den 7. März 1905, vorm. 11 Uhr.

Zuschlagsfrist bis 6. April 1905.

Verdingungsunterlagen werden gegen Einsendung von 80 ₰ vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer Nr. 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.

Hannover, den 16. Februar 1905. (474)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 6400 kg braunem und 1200 kg schwarzem Blankleder, 1700 kg Verdeckleder, 250 kg Sohlleder, 150 kg braunem Kipsblankleder, 1900 kg Vachetteleder, 1400 kg fettgarem Rindleder, 3600 kg Maschinenriemenleder, 80 Stück Kalbledern und 110 Stück Schafledern in je einem Lose für den Direktionsbezirk Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 11. März 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 8. März 1905 an Werkstätteninspektion Grunewald einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,5 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 8. April 1905.

Berlin, den 13. Februar 1905. (475)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

20 000 kg Kupfer in Stangen
10 000 „ Kupferröhren
5 000 „ Kupferblech
10 000 „ kupf. Feuerbüchsplatten.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 6. März 1905"

versehen, spätestens

Montag, den 6. März 1905, vormittags 11 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 18. Februar 1905. (476)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verkaufen:

Von dem Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgeliefertes altes Kupfer, teils tiegelrecht zerschnitten, Kupferabfälle, Kupferbolzen, Kupferstutzen, Kupferdraht, Kupferspäne, Messing, Rot- und Gelbguß, Zink, Blei, alte Plomben und Kompositionsasche in verschiedenen Losen.

Das hier lagernde Altmaterial kann werktäglich nachmittags von 2—6 Uhr bei dem Hauptmagazin II hier, Eingang Wielandstraße, besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verkauf von Altmetallen vom 1. März 1905"

versehen, spätestens

Mittwoch, den 1. März 1905, nachmittags 3 Uhr,

bei uns einzureichen. Die Verkaufsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Lose angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 14 Tage festgesetzt.

Karlsruhe, den 18. Februar 1905. (477)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft.

Verkaufsausschreibung von alten Eisen- und Stahlwaren.

Die gefertigte Direktion beabsichtigt, die in ihren Materialmagazinen Wien (Simmering) und Prag gegenwärtig vorrätigen und bis Ende Dezember 1905 disponibel werdenden alten Eisen- und Stahlwaren im Wege der öffentlichen Konkurrenz zu verkaufen.

Die voraussichtlich im Jahre 1905 zum Verkaufe gelangenden beiläufigen Mengen der einzelnen Eisen- und Stahlsorten sowie die Verkaufsbedingungen sind aus den bezüglichen Offertbehelfen, u. zw. Offertformularien und Bedingnissen ersichtlich, welche bei der Direktion (Materialwesen) der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, III. Stock, Tür 25, an Wochentagen von 10–12 Uhr vormittags behoben, bezw. gegen Einsendung des Portos bezogen werden können.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehene und in allen seinen Teilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt längstens bis zum 25. Februar l. J., 12 Uhr mittags, beim Einreichungsprotokolle der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien, I. Schwarzenbergplatz 3, einzubringen.

Die Offerenten haben bis inklusive 31. März 1905 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist mithin berechtigt, beliebige Teilquantitäten einzelnen Offerenten zu überlassen oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen.

Wien, im Februar 1905. (478)

Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Die in der Zeit vom 1. April 1905 bis 31. März 1906 in den Eisenbahn-Gasanstalten zu Magdeburg H., Halberstadt, Braunschweig, Börssum und Jerxheim sich ansammelnden Nebenerzeugnisse, als Ammoniakwasser, Kohlenwasserstoff, Steinkohlen- und Gasölteer, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das zum Angebote zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von ihm gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 11. März d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. März 1905.

Magdeburg, im Februar 1905. (479)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 16. | 25. Februar 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 6 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Beförderung von Reisegepäck in Nordamerika.*)

(Schluß aus Nr. 15.)

E. Ausnahmen von dem regelmäßigen Gang der Abfertigung.

1. Wenn der Reisende bei der Abfahrt die Expreßgesellschaft zu spät benachrichtigt hat und das Gepäck daher bei Antritt seiner Fahrt noch nicht bei der Gepäckabfertigung angeliefert ist, so übergibt er unter Vorzeigung seiner Fahrkarte die von der Expreßgesellschaft erhaltene Quittung dem Abfertigungsbeamten, der auf einem Vordruck den Namen des Reisenden, die Zahl und Art der Koffer und den Bestimmungsort vermerkt. Sobald das Gepäck angeliefert ist, wird es unter Rückgabe der Quittung an den Kutscher genau wie sonst abgefertigt, und der für den Reisenden bestimmte Scheck wird mit einem kurzen Begleitbericht auf Vordruck in Umschlag an die Abfertigungsstelle des Bestimmungsortes gesandt. Der Reisende selbst erhält hierbei überhaupt keinen Ausweis, er muß vielmehr bei der Ankunft durch die Kofferschlüssel und Angabe des Inhalts sich als Besitzer ausweisen.[14])

2. Wenn der Reisende seinen Scheck verliert, so hat er sich als rechtmäßigen Besitzer auszuweisen und für die entstandenen Unkosten 50 Cents = 2,10 ℳ zu bezahlen.[15]) Bei der Auslieferung werden keine weiteren Schwierigkeiten gemacht; nur wenn es sich um Fahrräder handelt, beobachten einzelne Eisenbahngesellschaften besondere Vorsichtsmaßregeln.

3. Will man das in einer Station angekommene Gepäck sogleich nach einer anderen Stadt weiter abfertigen, so gibt man unter Vorzeigung seiner Fahrkarte seinen Scheck ab. Der Koffer wird dann im Gepäckraum aufgesucht (vorsichtige Reisende überzeugen sich dabei, daß das Gepäck tatsächlich das richtige ist), der alte Scheck wird abgenommen und der neue angehängt, von dem der Reisende den für ihn bestimmten Abschnitt erhält. Dabei wird in der Regel auch geprüft, ob irgend welche Gebühren zu entrichten sind, und wenn dies der Fall ist, werden sie eingezogen.

Auf großen Knotenpunkten würde das Aufsuchen der Koffer in den Gepäcklagerräumen zu viel Zeit erfordern, und der Beamte stellt daher nur das Vorhandensein der Gepäckstücke auf Grund der Nummer des ihm übergebenen Schecks in dem Eingangsbuch fest; sodann schreibt er den neuen Scheck aus, locht den Fahrtausweis mit „B“ und gibt dem Reisenden den einen Abschnitt, während er den für den Koffer bestimmten mit dem vom Reisenden abgegebenen alten Scheck verbindet und an einem Hakenbrett an bestimmter Stelle aufhängt. Der Umtausch des Schecks an den Gepäckstücken kann dann später vorgenommen werden, ohne daß der Reisende zu warten hat. Auch hier zeichnet sich das ganze Verfahren durch Schnelligkeit und Bequemlichkeit für den Reisenden aus; wir konnten z. B. in St. Louis das Umschecken unserer von Chicago kommenden Koffer nach Denver in noch nicht einer Minute ausführen, obwohl es sich dabei um mehrere Eisenbahngesellschaften handelte, Lagergeld zu bezahlen war und ein ziemlich starker Andrang herrschte.

Wenn das Gepäck, das weiter abgefertigt werden soll, bei der Abfahrt des Reisenden noch nicht eingetroffen ist, so wird,

*) Die Abbildungen 7 und 8 sind in 3/4, alle übrigen Abbildungen beider Teile des Aufsatzes in 2/3 der natürlichen Größe dargestellt.

[14]) Diese nachträgliche Ablieferung des Gepäcks ist ein besonderes Entgegenkommen der Eisenbahngesellschaften und eine Bequemlichkeit für den Reisenden, die in Deutschland nicht besteht. Bei uns ist es nicht möglich, das Gepäck nach Abfahrt des Reisenden aufzugeben, es muß vielmehr in diesem Fall als Expreßgut abgefertigt werden. Aber bei uns ist eine derartige Einrichtung auch viel weniger notwendig, weil der Reisende in den allermeisten Fällen sein Gepäck selbst mit zum Bahnhof bringt.

[15]) Im Berlin-Hamburger Verkehr wurde eine Gebühr von 50 ₰ für den in Verlust geratenen Scheck erhoben.

um die Abreise nicht zu verzögern, der in Abb. 7 dargestellte dreiteilige Wechselscheck (Exchange Check) in grüner Farbe benutzt. Der Reisende gibt seinen alten Scheck ab und erhält dafür den untersten Abschnitt des Exchange Check, dessen mittlerer Teil vorläufig mit dem vom Reisenden abgegebenen Scheck verbunden und nach Ankunft des Koffers gegen den alten Scheck ausgetauscht wird. Der oberste Abschnitt wird mit den notwendigen Angaben über Aufgabe-, Übergangs- und Bestimmungsstation, Art des Gepäckstückes, Namen und Wohnort des Eigentümers usw. ausgefüllt und nach Absendung des Koffers an den „General Baggage Agent" eingesandt.

Bei dieser Art der Abfertigung lehnt die Verwaltung, wie auf der Rückseite des Schecks ausdrücklich vermerkt ist, jede Verantwortung ab, bis das Gepäck tatsächlich in ihren Besitz gelangt ist.

F. Abfertigung des nicht gebührenfreien Gepäcks.

Wie erwähnt, entstehen in der Regel keine Kosten für das Reisegepäck, doch ist dies möglich durch das Erheben von Gebühren für Lagern und für Übergewicht.

1. Lagergeld.

Wenn das abzusendende Gepäck mehr als 24 Stunden in der Gepäckabfertigung lagert, so wird Lagergeld erhoben. Dieses beträgt für jedes Stück 25 Cents = 1,05 ℳ für den ersten und je 10 Cents = 0,40 ℳ für jeden folgenden Tag, wobei Sonntage nicht mitgerechnet werden. Die außerordentliche Höhe des Betrages ist weniger aus fiskalischen Gründen, als vielmehr deshalb gewählt, um einen starken Druck auf die Reisenden auszuüben, das Gepäck überhaupt nicht lagern zu lassen, da sich sonst große Vorräte ansammeln würden, die besondere Lagerräume nötig machen.

Um festzustellen, wann jedes Stück eingegangen ist, wird jeden Tag zu einer bestimmten Stunde, auf größeren Stationen auch zweimal täglich, das gesamte vorhandene Gepäck geprüft und jedes neu eingegangene Stück mit dem Datum des Tages versehen, was durch Anschreiben mit Kreide, durch Ankleben eines besonderen gummierten Zettels oder besser durch Anhängen eines Lagergeldschecks geschieht. Hierbei werden alle Stücke unter Angabe des Eingangstages in ein Buch eingetragen, das für die Ermittlung und Abrechnung des Lagergeldes dient. Über die gezahlten Beträge kann man sich eine Quittung ausstellen lassen, aber niemand macht von diesem Rechte Gebrauch. Ungetreuen Beamten ist damit die Möglichkeit gegeben ungewandten Reisenden mehr als die festgesetzten Beträge abzuverlangen.[16]

2. Überfracht.

Wie oben erwähnt, wird auf jede volle Fahrkarte von allen wichtigen Eisenbahngesellschaften Freigepäck von 150 Pfund = 68 kg gewährt. Die Kosten für Überfracht sind nicht ganz einheitlich geregelt, betragen aber in der Regel für 100 Pfund mindestens 12 % der gewöhnlichen Fahrkarte I. Klasse[17], d. h etwa 1 ₰ für das Kilometer und 50 kg. Die Einheitssätze gehen aber im Westen bei kurzen Entfernungen bis auf etwa 3 ₰ für das Kilometer und 50 kg herauf, fallen dann aber für längere Strecken und betragen z. B. für die 774 km lange Strecke San Francisco-Los Angeles 1,8 ₰/km/50 kg, für die 3827 km lange Strecke San Francisco - St. Louis 1,1 ₰/km/50 kg. Auf durchgehende Fahrkarten wird, auch wenn man das Gepäck von Zwischenstation zu Zwischenstation abfertigt, der der ganzen Entfernung zugrunde zu legende Einheitssatz berechnet. Der geringste überhaupt erhobene Betrag ist in allen Fällen mindestens 25 Cents = 1,05 ℳ. Die Überfracht ist in der Regel bei der Auflieferung im voraus zu bezahlen.

[16] Sehr genau scheint es übrigens mit der Erhebung von Lagergeld nicht genommen zu werden; wir haben wenigstens mehrfach nichts zu bezahlen gehabt, obwohl unsere Koffer mehrere Tage in der Abfertigung gelagert hatten.

[17] In Amerika gibt es dem Gesetz nach bekanntlich nur eine Klasse.

Die zur Abfertigung von frachtpflichtigem Gepäck dienenden Schecks müssen viel mehr Angaben enthalten, als die gewöhnlichen Schecks für Freigepäck, nämlich: 1. das Gesamt-

Southern Pacific Co.
EXCHANGE CHECK.
FORM Agent's Stub. 13
DATE 190
FROM
TO
ROUTE
EXCHANGED FOR
R. R. CHECK
NO.
FROM
TO
DESCRIPTION OF BAGGAGE.
OWNER
ADDRESS
NO. OF TICKETS
GROSS WEIGHT
No. 8221
SEE INSTRUCTIONS ON BACK.

SOUTHERN PACIFIC CO.
FORM 13
Exchange Strap Check.
FROM
TO
ROUTE
No. 8221

SOUTHERN PACIFIC CO.
FORM 13
Exchange Duplicate Check.
FROM
TO
ROUTE
No. 8221
NOTE CONDITIONS ON BACK.

Abb. 7 (grüne Farbe).

Form G. B O. 10
Illinois Central R. R.
FOREIGN EXCESS CHECK.
AGENT'S STUB.
Date 190
From
To
VIA Junction Points
Check Nos
No. of Passengers Gross Wt
Excess Wt. Rate
Am't Collected
TRANSPORTATION
Form Number
21999

Illinois Central R. R.
FOREIGN EXCESS
DUPLICATE CHECK
Date 190
From
To
VIA Junction Points
No of Passengers
Check Nos
Amount Collected. $
TRANSPORTATION
Form Number
21999

Illinois Central R. R.
FOREIGN EXCESS
STRAP CHECK
From
To
VIA Junction Points
Check Nos.
Am't Collected $
TRANSPORTATION
Form Number
21999

Abb. 8 (rote Farbe).

gewicht des Gepäcks (diese Angabe wird allerdings nicht von allen Bahnen gemacht), 2. das Übergewicht, 3. die Zahl der Fahrkarten, 4. den gezahlten Betrag, 5. das Datum (um bei Rückfragen größere Sicherheit zu bieten).

Diese Schecks haben die Bedeutung 1. einer Belastung für die den Betrag erhebende Gepäckabfertigung, 2. einer Quittung für den Reisenden, 3. einer Mitteilung an die das Gepäck ausliefernde Dienststelle, daß die Überfracht bezahlt ist, 4. einer Unterlage zur Prüfung der Richtigkeit der erhobenen Beträge.

Die hierfür gebräuchlichen „Excess Checks“ sind dreiteilige Papierschecks, die den unter 3 c) genannten Schecks nachgebildet sind und wie diese als Unterlage und Schutz eine glatte Metallplatte oder auch eine Platte mit Falzen wie die in Abb. 4 dargestellten erhalten; sie sind jetzt meist bei allen Bahnen von roter oder rotgelber Farbe und müssen der Reihe nach benutzt werden. Als Beispiel ist in Abb. 8 der von der Illinois Central-Eisenbahn im Durchgangsverkehr mit anderen Bahnen benutzte Scheck dargestellt, der allerdings etwas mehr Angaben enthält, als die bei anderen Bahnen üblichen. Der oberste Abschnitt ist für die Kasse bestimmt, an die die Gepäckabfertigung ihre Einnahmen abzuführen hat (meist die Fahrkartenausgabe). Den zweiten Abschnitt erhält der Reisende als Ausweis und Quittung. Der dritte ist für den Koffer bestimmt und bildet für die Packmeister und die Gepäckabfertigung des Bestimmungsortes die Unterlage zu einer etwaigen Prüfung, ob das Gewicht richtig ermittelt und die Gebühr richtig berechnet ist.

Wie die Abb. 8 zeigt, haben alle drei Abschnitte genau gleiche Vordrucke, die für folgende Angaben auszufüllen sind: Datum, Abgangsort, Bestimmungsort, Reiseweg, Übergangsstationen, Nummern der für die anderen Gepäckstücke desselben Reisenden verwendeten einfachen Schecks, Zahl der Reisenden, Gesamtgewicht, Übergewicht, Einheitssatz für die ganze Strecke und 100 Pfund, erhobener Betrag, Art und Zahl der Fahrtausweise. Wie gesagt, verzichten viele andere Bahnen auf so umfangreiche Angaben.

Da das Ausfüllen des Vordrucks sehr viel Zeit erfordert, so hat man Schecks eingeführt, bei denen der oberste für den Koffer bestimmte Abschnitt wie die beiden oben beschriebenen ausgefüllt wird; auf die beiden folgenden Abschnitte wird aber nur Abgangs- und Bestimmungsort und Reiseweg geschrieben; für die Angaben über Datum, Gewicht, Betrag und Zahl der Fahrkarten sind dagegen Vordrucke vorhanden, aus denen mit der Lochzange die betreffenden Zahlen ausgelocht werden. Um diese Arbeit nicht bei jedem der beiden Abschnitte einzeln auszuführen, sind sie so eingerichtet, daß sich, wenn sie mit ihren Rückseiten aufeinander gebogen werden, die übereinstimmenden Zahlen decken, also gleichzeitig durchlocht werden.

Die Form dieser Schecks hat sich insofern nicht bewährt, als sie zu lang sind; es werden daher bei einzelnen Bahnen nach dem Aufbrauchen der alten neue Schecks von kürzerer aber breiterer Form eingeführt.

Wenn ein Reisender oder auch eine Gruppe gemeinsam Reisender gleichzeitig mehrere Gepäckstücke aufgibt und Überfracht entsteht, so wird immer nur ein Überfrachtscheck verwendet, während alle anderen Stücke mit den für gebührenfreies Gepäck bestimmten Schecks abgefertigt werden.

Mit dieser ganzen Art der Abfertigung von Überfracht ist aber keine genügende Kontrolle darüber erzielt, daß die Gebühren auch richtig erhoben werden. Wenn sich der Abfertigungsbeamte durch ein Trinkgeld bestechen läßt, so kann er die Bahn dadurch schädigen, daß er gar kein oder zu wenig Übergewicht aufschreibt oder mehr Fahrkarten verzeichnet, als tatsächlich gelöst sind. Gegen die letztere Art von Betrug gibt es nach dem ganzen Abfertigungsverfahren kein Mittel, da die Reisenden die Fahrtausweise längst abgegeben haben, wenn das Gepäck abverlangt wird. Gegen die Angabe eines zu geringen Gewichtes hat man vorgeschrieben, daß die Bestimmungsstation das Gepäck nachwiegen soll, aber damit keinen Erfolg erzielen können, da das Nachwiegen Arbeit verursacht und die Beamten in dem Gefühl der Zusammengehörigkeit ihren Berufsgenossen keine Unannehmlichkeiten bereiten wollen. Man hat es auch damit versucht, daß die Abgangsstation das Gewicht zwar feststellen muß, aber nicht aufschreiben darf, sondern nur den Gesamtbetrag verzeichnet (und diesen vielleicht auch nur auf dem für den Reisenden bestimmten Scheck); die Bestimmungsstation soll dann das Gewicht feststellen und aufschreiben, aber aus den beiden angegebenen Gründen werden die Beamten auch viel eher das Gewicht aus dem gezahlten Gesamtbetrag und aus den Preistafeln ablesen, als sich der mühsamen Arbeit des Wiegens zu unterziehen.

Um aber doch eine gewisse Sicherheit zu erzielen, sind bei einzelnen Bahnen die Packmeister angewiesen, jedes Stück zu verzeichnen, das ihrem Ermessen nach mehr als 160 Pfund = 72 kg wiegt, und unter Angabe der Schecknummer dem „General Baggage Agent“ anzuzeigen; eine Kontrolle ergibt sich daraus aber nur dann, wenn sich zufällig nachweisen läßt, daß das Gepäck auf nur eine Fahrkarte abgefertigt worden ist.

Wenn der Reisende bei der Aufgabe des Gepäcks aus irgend einem Grunde die Überfracht nicht bezahlen kann oder will, oder wenn der Reisende bereits abgereist ist, bevor das Gepäck angeliefert wird, so müssen die Beträge für Überfracht (und nötigenfalls auch für Lagergeld und für die Expreßgesellschaften) bei der Auslieferung erhoben werden. Um dies sicherzustellen, wird das Gepäck auf sogen. C. O. D.-Schecks (collect on delivery) abgefertigt, die jetzt meist von blauer Farbe sind und in allen wesentlichen Punkten den eben besprochenen „Überfrachtschecks“ entsprechen. Bei der Anlieferung wird in diesem Falle mit dem Reisenden ein kurzes Protokoll aufgenommen, in dem er durch Unterschrift auf alle etwaigen Ansprüche wegen Beschädigung oder Verlust ausdrücklich zu verzichten hat.

G. Beförderung von Reisegepäck über die Linien mehrerer Eisenbahngesellschaften.

Bei den bisherigen Ausführungen haben wir in der Regel stillschweigend die Voraussetzung gemacht, daß das Gepäck innerhalb der Linien einer und derselben Eisenbahngesellschaft verbleibt. Geht das Gepäck aber auf fremde Gesellschaften über, so sind einzelne Abweichungen und Ergänzungen nötig. Unter „fremden Gesellschaften“ verstehen wir dabei die unter anderer Verwaltung stehenden Bahnen, ohne Rücksicht darauf, ob sie etwa zum selben „System“, d. h. derselben Finanzgruppe gehören.

Wenn das Gewicht innerhalb der für alle Eisenbahngesellschaften gleichen Freigepäckzone bleibt, so ist die Abfertigung ebenso einfach wie im Verkehr einer Gesellschaft, aber es ist doch notwendig, daß der Scheck einige besondere Angaben enthält:

1. Er muß den Weg, den das Gepäck zu nehmen hat, genau mit Aufführung der Übergangsstationen und der Eisenbahngesellschaften angeben, damit die Beförderung auch zu Lasten der Bahnen geschieht, die die Fahrgeldeinnahme haben. Diese Angaben vereinfachen außerdem die Untersuchung, wenn etwa Entschädigungsansprüche gestellt werden.

2. Der Scheck muß die Zahl der Fahrkarten angeben, auf die das Gepäck abgefertigt ist. Die Beamten der Abgangsstation könnten sich ja bestechen lassen und kein oder ein zu geringes Übergewicht aufschreiben; über diese Leute haben aber die anderen Eisenbahnen keine Kontrolle, und es muß daher wenigstens eine kleine Möglichkeit gewahrt bleiben, ein etwaiges Übergewicht noch nachträglich festzustellen.

Diesen Anforderungen entspricht der in Abb. 9 dargestellte zweiteilige Scheck von weißer Farbe, der aber insofern nicht ganz befriedigt, als er für Bindfadenbefestigung eingerichtet ist. — Einzelne Bahnen benutzen im Verkehr mit anderen Gesellschaften auch dreiteilige Schecks, von denen der dritte Abschnitt bei der Abgangsstation als Ausweis für diese bleibt.

Da die Zwischenlinien bei Benutzung dieser Schecks ganz ohne irgend einen Ausweis bleiben, so haben die Packmeister für jede Übergangsstation eine besondere Liste des an eine andere Linie übergehenden Gepäcks in doppelter Ausfertigung aufzustellen. Die Urschrift wird dem Packmeister nach Bescheinigung durch den anderen Packmeister (oder durch die Gepäckabfertigung der Übergangsstation) zurückgegeben, der sie an den „General Baggage Agent“ seiner, also der abgebenden Bahn einsendet, während der Packmeister der empfangenden Bahn den Durchschlag erhält.

Abb. 9.

Wenn auf dem Gepäck Gebühren lasten, so werden Schecks verwandt, die den in Abb. 8 dargestellten entsprechen.[18] Die Grundlage für die Abrechnung unter den einzelnen Gesellschaften bieten besondere, von den Packmeistern aufzustellende Listen über alle gebührenpflichtigen Gepäckstücke des Durchgangsverkehrs; diese Listen haben die Packmeister an erster Stelle unter Vorrang vor allen anderen Berichten auszufüllen.

Schlußbetrachtungen.

Nachdem wir im Vorstehenden versucht haben, ein Bild von der Gepäckabfertigung in Nordamerika zu entwerfen, erübrigt es sich noch, auf die Versuche einzugehen, die mit dem amerikanischen Verfahren in Deutschland gemacht worden sind. Wie eingangs erwähnt, wurde in Deutschland die Gepäckabfertigung mittels Metallmarken von der Eisenbahndirektion Altona für Freigepäck eingeführt. Es wurden hierbei seit dem Frühjahr 1895 für den Verkehr zwischen Berlin und Hamburg und später auch zwischen anderen Stationen die in Abb. 10 dargestellten runden Marken gebraucht, von denen der Reisende die kleinere als Ausweis erhielt, während die größere mittels Lederriemens am Koffer befestigt wurde. Diese enthielt außer der Nummer den Namen der Abgangsstation (Hamburg B) und den der Bestimmungsstation (Berlin L. H. B.), trug aber auf der Rückseite keine Bezeichnungen. Sie entsprach also dem unter 1 b genannten, in Abb. 1 dargestellten amerikanischen Scheck und teilte mit diesem den großen Nachteil, daß sie immer nur in einer Richtung benutzt werden konnte, also nach Ankunft besonders zurückgesandt werden mußte.

Bei der Verwendung dieser Schecks hatte man sich dem amerikanischen Verfahren auch insofern angeschlossen, als eine Verwiegung des Gepäcks nur dann stattfand, wenn nach der pflichtmäßigen Schätzung des Annahmepersonals die Freigewichtsgrenze anscheinend überschritten war. Die Abfertigung auf gewöhnlichen Gepäckschein mußte stattfinden, wenn 1. die Freigewichtsgrenze überschritten war; 2. es sich um nachträgliche Abfertigung des unabgefertigt mitgenommenen Gepäcks handelte; 3. eine Wertsendung in Frage kam; 4. eine Deklaration des Interesses an der Lieferung erfolgen sollte; 5. das Gepäck überhaupt nicht oder nur mangelhaft verpackt war; 6. das Gepäck als Expreßgut befördert werden sollte.

Während das neue Verfahren von der Presse, von Reisenden und von einem Teil der Beamten sehr gelobt wurde, äußerten sich andere Beamte weniger günstig darüber. Als Nachteile wurden neben anderem besonders angeführt:

1. Das Anbringen der Marken an Gepäckstücken ohne Griff war schwierig; 2. der Packmeister erhielt keinen Ausweis

Abb. 10.

über die Gepäckstücke;[19] 3. es gab keine Möglichkeit, auf der Empfangsstation eine etwaige Überfracht festzustellen, da die Zahl der Fahrtausweise unbekannt war;[20] 4. die Nummern auf den Schecks waren nicht deutlich genug und dies verursachte bei der Gepäckausgabe, besonders bei künstlicher Beleuchtung, Erschwernisse und Verzögerungen;[21] 5. beim Verlieren eines Schecks waren von dem Reisenden oder dem schuldigen Beamten 0,50 ℳ als Ersatz zu zahlen, und dadurch entstanden manche Mißhelligkeiten; 6. das Zurücksenden der Schecks nach der Abgangsstation und das Nachforschen nach nicht rechtzeitig zurückgesandten Nummern verursachte Schwierigkeiten.

Wenn sich diese Nachteile auch bei einer allgemeineren Einführung zum Teil hätten beseitigen lassen, so erschienen sie doch schwerwiegend genug, um die Abfertigung mittels Metallschecks im Frühjahre 1904 aufzuheben, nachdem inzwischen ein anderes vereinfachtes Verfahren für den Verkehr zwischen starkbelasteten Stationen eingeführt war.

Dieses wurde auf Grund der innerhalb eines Jahres im Bezirk Altona gemachten Erfahrungen durch Ministerialerlaß vom 4. Mai 1896 zunächst für den Verkehr zwischen Berlin und Cöln und Berlin und Frankfurt a/M. eingeführt und nach Bewährung auf immer mehr Verkehrsbeziehungen ausgedehnt, so daß es jetzt zwischen allen Stationen mit lebhaftem Verkehr auch außerhalb Preußens für Freigewicht angewendet wird mit Ausnahme der oben genannten Fälle, in denen auch bei Verwendung des Metallschecks die Abfertigung auf Gepäckschein zu erfolgen hatte. Bei diesem Verfahren, das amtlich „Gepäckabfertigungsverfahren nach amerikanischem Muster“ genannt wird, werden keine Metallschecks, sondern Nummerzettel verwendet, die, wie Abb. 11 zeigt, aus Packmeisterkarte, Gepäckschein (für den Reisenden) und einem oder mehreren Beklebezetteln bestehen.

Die Vorteile dieser Form gegenüber den im Altonaer Bezirk gebrauchten Metallschecks sind folgende: 1. sie verursachen keine so hohen Kosten und damit entfällt die bei Metallschecks notwendige Überwachung des Bestandes; 2. die

[18]) Abb. 8 zeigt übrigens den im Verkehr mit anderen Bahnen benutzten „Excess Check“ der Illinois Centralbahn.

[19]) Dieser Nachteil wird in Amerika durch die Listen vermieden, die von den Abfertigungsstellen aufzustellen und dem Packmeister zu übergeben sind; doch bedeutet dies eine wesentliche Vermehrung des Schreibwerks. Bei Papierschecks kann der Nachteil vermieden werden, worauf später noch zurückgekommen wird.

[20]) Dieser Nachteil besteht auch in Amerika.

[21]) Die Nummern auf den amerikanischen Schecks sind kräftiger und deutlicher.

Rückbeförderung der gebrauchten Schecks ist nicht mehr nötig; 3. sie sind an Gepäckstücken aller Art durch Aufkleben anzubringen; 4. die mit schwarz auf hellem Grund aufgedruckte Nummer ist leicht zu erkennen; 5. der Packmeister erhält in

Packmeisterkarte. Gepäckschein. Beklebezettel.

213 Mainz (C. B.) nach Cöln Hauptbhf.

Abb. 11.

einfachster Weise einen Ausweis, ohne daß dadurch eine Mehrarbeit notwendig wird.

Dagegen scheint uns die Benutzung der Nummerzettel gegenüber der Abfertigung mittels Schecks folgende Nachteile zu haben: 1. die Koffer werden durch das Ankleben der Zettel verschmiert;[22] 2. es können leicht Verschleppungen infolge von nicht genügend sorgfältig entfernten alten Zetteln eintreten; 3. wenn den Nummerzetteln nachgerühmt wird, daß ihre Zahlen besser zu erkennen sind, als die auf den Metallschecks, so haben sie doch den größeren Nachteil, daß das Herausfinden des ganzen Zettels aus all den übrigen Zetteln, mit denen unsere Koffer in Deutschland beklebt zu werden pflegen, viel schwerer ist.

Wenn nun auch durch das immer mehr sich ausbreitende Verfahren mit Nummerzetteln die eigentliche amerikanische Abfertigungsart in Preußen beseitigt ist, so darf man daraus doch keine allzu ungünstigen Schlüsse auf das Schecksystem ziehen; denn um günstige Erfolge zu erzielen, hätte das Verfahren in mehreren Bezirken gleichzeitig und in größerem Umfang eingeführt werden müssen, so daß durch Austausch der gemachten Erfahrungen Verbesserungen hätten vorgenommen werden können. Sodann war die Form des Schecks, der nur in einer Richtung benutzt werden konnte und immer zurückgesandt werden mußte, verbesserungsbedürftig, und seine Mängel hatten schon in Amerika seine Einschränkung oder Abschaffung zur Folge gehabt. Auch die in Deutschland gewählte kreisrunde Form ist nicht so zweckmäßig, wie die in Amerika übliche viereckige mit abgerundeten Ecken (Abb. 3). Wir hätten vielleicht günstigere Erfolge gehabt, wenn wir z. B. den in der nebenstehenden Abb. 6 (hier wiederholt, weil die zweite Hälfte — der Metallscheck — in dem ersten Teil des Aufsatzes versehentlich weggeblieben war) dargestellten vereinigten Metall- und Papierscheck mit einem dritten Abschnitt als Packmeisterkarte eingeführt hätten.[23])

Bei der Einführung des amerikanischen Gepäckverfahrens in anderen Ländern darf man nun nicht außer acht lassen, daß in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen Nordamerikas besondere Eigentümlichkeiten bestehen, die auch die Gepäckabfertigung bestimmend beeinflussen:[24])

1. Das Freigewicht ist in Amerika sehr groß (2,7 mal größer als in Deutschland). Je höher aber das Freigewicht, desto eher kann das Wiegen vermieden werden, desto eher kann ein vereinfachtes Abfertigungsverfahren stattfinden.[25])

2. In Amerika haben die großen Städte, da mehrstöckige Mietkasernen sehr selten und durch Ein- und Zweifamilienhäuser ersetzt sind, eine viel größere Ausdehnung, als sie bei gleicher Bewohnerzahl bei uns haben.[26]) Die Folge hiervon ist, daß bei dem schlechten Zustand des ungeheuren Straßennetzes Droschken selten und teuer sind, daß dagegen Stadt- und Straßenbahnen sich gut entwickelt haben. Der Reisende kommt also nicht mit Droschke gleichzeitig mit seinem Gepäck am Bahnhof an, sondern benutzt die Stadt- oder Straßenbahn, während das Gepäck in einer anderen Weise zum Bahnhof befördert werden muß.

3. Das Heranschaffen des Gepäcks besorgen die Expreßgesellschaften, die sich aber im Gegensatz zu unseren Paketfahrtgesellschaften auch in kleineren Städten halten können, weil die Postverwaltung bisher den Paketverkehr und die Eisenbahnen den Eilstückgutverkehr ziemlich vernachlässigt haben. Die Beförderung hochwertiger eiliger Kleinsendungen ist vielmehr Monopol der Expreßgesellschaften, die auch in kleinen Orten ihre Niederlassungen haben und hier auch den Verkehr innerhalb der Stadt vermitteln. In Deutschland sind dagegen Paketfahrtgesellschaften selbst in Mittelstädten nicht lebensfähig. Zwischen den Reisenden und die Eisenbahn schiebt sich also in Amerika die Expreßgesellschaft ein, die dem Reisenden gegen sehr gute Bezahlung Mühe abnimmt und mit der Eisenbahn Hand in Hand arbeitet.

Für den Koffer. Für den Reisenden.

Series J. STRAP CHECK Illinois Central R. R. TO Via Station 932000 Series J. DUPLICATE CHECK Illinois Central R. R. TO 932000

RETURN THIS CHECK TO ILL.CENT.R.R. CHICAGO ILLINOIS CENTRAL RAILROAD

Papierscheck. Metallplatte.

Abbildung 6.

Daß das amerikanische Gepäckabfertigungsverfahren auch in anderen Ländern sehr wohl anwendbar ist, beweist seine Ein-

[22]) Dieses Beschmutzen der Koffer wird oft nicht als ein Nachteil anerkannt. Uns will es aber scheinen, daß nur die große Macht der Gewohnheit uns das Bekleben der Koffer erträglich erscheinen läßt. Wer einmal in einem Lande gereist ist, wo nicht „geklebt" wird, läßt sich seine Koffer nach jeder Reise in Europa reinigen. Anderseits geben, wie wir uns durch zahlreiche persönliche Rückfragen überzeugt haben, viele Leute bessere Reisetaschen aus Furcht vor dem Bekleben überhaupt nicht auf, sondern führen sie als Handgepäck mit sich. An den Aufbewahrungsstellen für Handgepäck kommen die Beamten dem Publikum auf Wunsch meist soweit entgegen, daß sie den Zettel um den Handgriff u. dergl. künstlich herumkleben, um die Handtaschen nicht zu beschmutzen.

[23]) Ein derartiger vereinigter Metall- und Papierscheck könnte auch sehr wohl für Eisenbahngebiete angewendet werden, in denen kein Freigepäck besteht, die Gepäckfracht aber nach großen Gewichts- und Entfernungszonen berechnet wird.

[24]) Vergl. v. d. Leyen in Jahrg. 1893 S. 917 d. Ztg.

[25]) Es würde aber falsch sein, unseren Eisenbahnen aus der niedrigen Begrenzung des Freigewichts einen Vorwurf zu machen, denn die große Mehrzahl der Reisenden hat überhaupt kein Gepäck, muß aber das den anderen gewährte Freigewicht in dem Fahrpreis mitbezahlen. Wir persönlich halten die Gewährung von Freigepäck überhaupt für unrichtig und eine mäßige Gepäckfracht für richtiger.

[26]) Das beste Beispiel hierfür ist Philadelphia, das außer aus einigen Himmelskratzern nur aus kleinen zweistöckigen Häusern besteht. In Philadelphia entfallen daher auf jedes Haus nur 5,8 Einwohner. Die entsprechenden Zahlen sind: für Newyork 16,4, für Paris 30, für London 8, für Wien 57 und für Berlin 58.

führung in — Japan[27]). Und Japan unterscheidet sich mit seiner über viele kleine Städte und Dörfer verzweigten Bevölkerung und seinem ausgebildeten Droschkenwesen (mit Rickshaws) in den für die Gepäckabfertigung wichtigen Verhältnissen jedenfalls mehr von Amerika, als Deutschland. Man möchte beinahe sagen, daß die Einführung der amerikanischen Gepäckabfertigung in Japan der beste Beweis für ihre Brauchbarkeit ist, denn die Japaner haben es von jeher verstanden, sich von den Leistungen aller Völker immer das Beste zur Nachbildung herauszusuchen.

[27]) Vergl. Nr. 73 S. 1155 Jahrg. 1904 d. Ztg.

Eisenbahnverstaatlichung und Eisenbahnbudget im französischen Parlament.

Von Dr. O. Ballerstedt.

Bei der Beratung des Budgets der öffentlichen Arbeiten kam am 14. d. M. in der französischen Abgeordnetenkammer wieder einmal die Verstaatlichungsfrage, die seit 1899 auf Grund bestimmter Anträge und Parlamentsbeschlüsse schwebt, auf die Tagesordnung. Der kurze Verlauf der Erörterung zeugte für die an dieser Stelle schon mehrfach dargelegte Ansicht, daß im Laufe der letzten Jahre die Rückkaufsidee eher Rückschritte als Fortschritte gemacht und daß die jetzt herrschende Strömung trotz der Sozialisten und trotz der Benutzung der Verstaatlichung als beliebtes Aushängeschild für die Wahlen gegen die Verstaatlichung geht.

Der Abg. Klotz, der Vorsitzende der Kommission, welche mit der Prüfung aller einschlägigen Dinge beauftragt war und schon vor Jahr und Tag ihre Stimme für eine große Verstaatlichungsaktion abgegeben hatte, fragte den Minister der öffentlichen Arbeiten, wie es mit dem vorgeschlagenen Rückkauf mehrerer Netze, namentlich der Westbahn, stehe. In der Kammer habe schon längst die Generaldebatte über die betreffenden Gesetzentwürfe stattgefunden, die Dringlichkeit sei beschlossen, dann aber von der Entscheidung Abstand genommen und alle Vorlagen, Änderungsvorschläge und Resolutionen seien abermals an die Kommission zurückverwiesen. Tatsächlich ergab sich seinerzeit dieses einstweilige Begräbnis aus der Lage selbst in stillschweigendem Einvernehmen beider feindlichen Parteien. Die Anhänger der Verstaatlichung verloren an Boden durch den Umstand, daß Finanzminister Rouvier, entgegen der früheren ungewiß hinhaltenden Stellungnahme der Regierung, grundsätzlich und mit aller Energie gegen den Rückkauf auftrat. Jetzt erinnerte der Abg. Klotz daran, daß die Kommission vor Jahresfrist, am 8. Februar 1904, den Minister der öffentlichen Arbeiten um Auskunft über die Gesamtkosten der Maßregel gebeten habe. Sie habe erst im Monat Oktober Antwort bekommen, und das sei zu spät gewesen, denn man näherte sich dem Jahresende, wo die angegebenen Daten durch den Schluß des Betriebsjahres geändert wurden. Dann habe der Minister der öffentlichen Arbeiten versprochen, gleich nach dem Wiederzusammentritt des Parlaments mit seinem Entwurf hervorzutreten, man habe aber nichts gesehen. Betrübt meinte Herr Klotz, der neue Minister werde wohl keiner Vorlage seine Unterschrift geben mögen, ohne sie mit der größten Aufmerksamkeit geprüft zu haben; so ergebe sich eine neue Verzögerung. Solle man nun die Erörterung am alten Punkt, wo man sie verlassen, wieder aufnehmen, oder werde der Minister neue Verträge vorlegen?

Minister Gauthier stellte sich begreiflicherweise auf den ihm schon vom Abgeordneten Klotz unterlegten Boden des persönlichen non liquet. Er entgegnete, der Kommissionsbericht sei im Dezember dem Finanzminister zur Meinungsäußerung mitgeteilt worden; wenn der Bericht von diesem zurückkomme, werde er seinerseits sehen, was er zu tun habe. Er könne seine Unterschrift unter irgend welchen Vertrag nur nach voller Kenntnisnahme und Erwägung geben. Augenblicklich könne er keinerlei Verbindlichkeit eingehen und nicht sagen, ob er dem Plan günstig oder feindlich sei, sondern er müsse ihn erst studieren. Auch dürfe er sich auf keine Frist festlegen, werde sich aber anstrengen, um so schnell wie möglich fertig zu werden. Der Minister schloß mit der allgemeinen, auch nicht ganz klaren Wendung: „Möge seine Entscheidung günstig oder ungünstig ausfallen, jedenfalls werde er sie vor die Kammer bringen, und die Rückkaufsfrage werde ganz bleiben im einen wie im anderen Fall.“ Abg. Klotz nahm etwas wehleidig Akt von der Erklärung des Ministers, welche ihm immer noch lieber sei, als eine formelle Verbindlichmachung, die nicht eingehalten würde. Indes suchte er den Minister auf seine parlamentarische Vergangenheit festzunageln mit dem Bemerken, die Kammer kenne die Gefühle des Herrn Gauthier und wisse, daß er sich stets als beredter Verteidiger des Staatsbetriebes gezeigt habe. Minister Gauthier wird sich jedoch kaum an die Worte und Ziele, die er als Abgeordneter kundgegeben, so peinlich binden. Auch seinen Vorgängern Maruéjouls und Baudin ist der Vorwurf mehr oder weniger begegnet, sie seien als Minister zurückhaltender und vorsichtiger geworden und hätten nicht alle Lehren und Versprechungen eingehalten, welche sie als Volksvertreter gegeben.

Die Gegner der Verstaatlichung sind mit dem Auftreten des neuen Eisenbahnministers ziemlich zufrieden. Sie fühlen wohl, daß er seine Vergangenheit nicht alsbald völlig verleugnen konnte. Der „Temps“ führt aus, die Erklärungen des Ministers Gauthier seien mit großer Spannung erwartet worden; man hätte nicht annehmen dürfen, daß er den neuen Ministerpräsidenten Rouvier gewissermaßen desavouieren würde. Indes sei er noch etwas zu furchtsam aufgetreten, und wenn er etwa verstaatlichungsfreundliche Seitensprünge wagen sollte, so braucht man nur vor der Tribüne die Rede des früheren Finanzministers Rouvier wieder zu verlesen. Der „Temps“ führt dann wieder unter den alten Einwänden gegen die Verstaatlichung den Sozialismus, die „wachsende Gefahr der kollektivistischen Theorien“ an. Der Ankauf der Eisenbahnen durch den Staat würde ein unverzeihlicher Fehler sein usw. Es ist interessant, daß eine solche Strömung in der demokratischen französischen Republik durchdringt zu einer Zeit, während in Deutschland bezw. Preußen, wo der Staatsbetrieb der Eisenbahnen längst durchgeführt und bewährt ist, die Verstaatlichung weiter auf das Bergwerksgebiet, ohne Besorgnis für den Sozialismus, übergreifen kann. Allerdings liegen bei uns die Verhältnisse ganz anders: wir haben noch mehr Staatsansehen und weniger Parlamentsregierung. Übrigens bleibt zu beachten, daß im vorigen Jahre den Anhängern des Staatsbahnsystems in Frankreich tatsächlich ein gewisses Zugeständnis dadurch gemacht wurde, daß das seit einem Vierteljahrhundert bestehende kleine, ungünstig gelegene Staatsbahnnetz durch Abtretung einiger Linien von der Südbahngesellschaft und Abmachungen mit der Westbahngesellschaft lebensfähiger gemacht wurde.

Aus den Einzelnheiten der langen, mehrtägigen Erörterung des Budgets der öffentlichen Arbeiten und der Eisenbahnverträge mag noch folgendes hervorgehoben werden: Verschiedentlich wurde nicht nur allgemein betont, wie Deutschlands verhältnismäßig stärker gewachsener wirtschaftlicher Wohlstand in Frankreich unerquickliche Gefühle wachruft, sondern auch bestimmte deutsche Verkehrs- und Eisenbahneinrichtungen wurden als besser gepriesen. So müsse Frankreich die in Deutschland zur Förderung der Ausfuhr geschaffenen verbundenen Wasser- und Eisenbahntarife nachahmen, ebenso den in Deutschland und Italien bestehenden beschleunigten Frachtguttarif mit seinen dem Verkehr sehr nützlichen billigeren Preisen. Auch seien namentlich die französischen Tarife für frische Bodenerzeugnisse und Lebensmittel höher. Dazu komme der Nachteil, daß die französischen Tarife weniger einheitlich seien, z. B. die verschiedenen Eisenbahngesellschaften für Wein, eines der wichtigsten Landeserzeugnisse, verschiedene Frachtkosten berechnen. Es wurden Anträge angenommen, wonach der Minister der öffentlichen Arbeiten aufgefordert wird, eine aus Vertretern der Landwirtschaft, der Eisenbahnen und aus Parlamentariern zusammengesetzte außerparlamentarische Kommission zu berufen, welche die Änderung der Eisenbahntarife prüfen soll. Ebenso soll die Einfuhr von Fischen usw. erleichtert werden. Alte Klagen ertönten wegen Verringerung und Überanstrengung des Eisenbahnpersonals, wegen Wagenmangels und Verwendung alter schlechter Wagen auf den Nebenlinien, wegen Willkür in der Beförderung der Angestellten, in welche politische und Wahlmomente hineinspielten. Hier erklärte Minister Gauthier, er sei verantwortlich und solidarisch für alle von seinem Vorgänger Maruéjouls getroffenen Entscheidungen, der niemals seine Befugnisse überschritten habe. Die Beförderungen seien durch den Erlaß vom Jahre 1851 geregelt, der dem Minister keine Regel für die Beamtenbeförderung vorschreibe, abgesehen etwa von gewissem Dienstalter. Wie beim Militär wurden die geheimen Noten getadelt. Ein Abgeordneter meinte, die Beamten könnten doch nicht mit den oft wechselnden Ministerien ihre politischen Meinungen wechseln. In dieser Beziehung müsse größere Sicherheit geschaffen werden. Natürlich wurden auch alte Pläne, die nicht leben und nicht sterben können, gestreift, so der, Paris zum Seehafen zu machen und einen großen Kanal

von Rouen nach Paris zu schaffen. Ferner besseres Ineinandergreifen der Güterbeförderung auf den Eisenbahnen und derjenigen auf den Wasserstraßen, weitere Vorrechte für Arbeiterfahrten auf den Eisenbahnen usw. Besser als soeben bei uns in den Parlamenten kamen die Kraftwagen weg. Frankreich steht bekanntlich in der Automobilerzeugung und -benutzung obenan. Ein Abgeordneter schlug eine Resolution vor, welche Minister Gauthier annahm, wonach die Kredite für die öffentlichen Wege im Interesse der Kraftwagen vermehrt werden sollen. Das sei umsomehr nötig, als im Jahre 1904: 25 000 Kraftwagen gegen 3000 im Jahre 1900 auf den Wegen verkehrten und sie natürlich mehr abnutzten.

Nachrichten.

Deutschland.

— Der Etat der Reichseisenbahnen in der Budgetkommission des Reichstags. Die Köln. Ztg. bringt über die diesem Etat gewidmete Beratung vom 21. d. M. einen Bericht, dem wir folgendes entnehmen:

In großzügiger Beratung wurde der Etat der Reichseisenbahnen in einer einzigen Sitzung glatt erledigt. Sowohl der Berichter Dr. Südekum wie der Mitberichter Dr. Beumer waren darin einig, daß der Etat übersichtlich aufgestellt sei und zu wesentlichen Bedenken keine Veranlassung gebe. Auf eine Anfrage des ersteren über die Verwendung von Spiritus zur Beleuchtung der Bahnhöfe erwiderte Staatsminister v. Budde, daß sich der Jahresbedarf auf 90 000 l belaufe und in neuerer Zeit eine Einschränkung wegen der hohen Spirituspreise erfahren habe. Die Eisenbahnverwaltung richte sich bezüglich des Beleuchtungsmaterials durchaus nach den örtlichen Verhältnissen. Im übrigen sei Spiritusglühlicht heller und reinlicher als Petroleumbeleuchtung. Der Abg. Schlumberger bezweifelte, daß die Eisenbahnverwaltung einen genügenden Preis anlege, um wirklich gutes Petroleum zu bekommen, worauf der Minister erwiderte, es würden fortgesetzt gewissenhafte Versuche über die Beschaffenheit des Petroleums vorgenommen.

Bei dem Titel Betriebsmittel fragte der Abgeordnete Dr. Beumer an, ob die eingestellte Summe zur Beschaffung der Lokomotiven, Gepäck- und Personenwagen usw. wirklich dem Bedürfnis genüge; augenblicklich würden sich die Beschaffungen billiger stellen, als zur Zeit einer vielleicht nicht fernen wesentlich steigenden Geschäftslage. Diesen Ausführungen schloß sich der Abg. Schlumberger an, indem er auf die steigenden Kosten hinwies, die für die Reparatur älterer Lokomotiven erwachsen. Minister v. Budde stimmte beiden Rednern zu und führte aus, daß ihm im nächsten Etat die Bewilligung noch größerer Mittel willkommen sein werde. Im diesjährigen Etat sei ihm das Reichsschatzamt sehr und dem Bedürfnis entsprechend entgegengekommen. Der Direktor im Reichsschatzamt Twele teilte die betreffenden Zahlen mit, und Minister v. Budde stellte fest, daß, seitdem er die Reichseisenbahnen verwalte, also in den letzten drei Jahren, ihm im ersten Jahr 5,2 Millionen, im zweiten 7,6 Millionen, im diesjährigen Etatsjahr 9,6 Millionen Mark, also stets steigende Summen, bewilligt worden seien. Auf eine Anfrage des Abg. Grafen Oriola wegen der Betriebsmittelgemeinschaft erwiderte der Minister: Ob die genannte Gemeinschaft zustande komme oder nicht: der preußische Eisenbahnminister habe von ihm, dem Reichseisenbahnminister, verlangt, daß er seine Betriebsmittel angemessen vermehren werde, und so weit er diesen Minister kenne (Heiterkeit), werde dieser seine Forderung durchzusetzen wissen. Die Anfrage des Abg. Singer, ob die ganzen Summen im Etatsjahre Verwendung finden würden, bejahte der Minister.

Abg. Dr. Müller-Sagan fragte an, wie hoch sich der Ausfall der Eisenbahnen stellen werde, wenn die Militärurlauber freie Fahrt hätten. Minister v. Budde antwortete: Freifahrtscheine würden zu Mißbräuchen führen; die Angelegenheit könne darum nur so geregelt werden, daß auf Kosten der betreffenden Militärbehörde Fahrkarten für die Militärurlauber gelöst würden. Hierfür schätze er den Betrag auf 1,25 Millionen Mark, eine Urlaubsreise für jeden Soldaten angenommen. Der Abg. Dr. Beumer beantragte hierauf, im Hinblick auf die im vorigen Jahre einstimmig vom Reichstag angenommene Resolution über die Freifahrt der Militärurlauber diese Angelegenheit beim Militäretat zu erörtern. Die Kommission stimmte dem zu.

Beim außerordentlichen Etat kam es infolge einer Anregung des Abg. Schlumberger, größere Summen für den Bau neuer Strecken flüssig zu machen, zu einer Erörterung über die Vor- und Nachteile der Kleinbahnen. Mehrere Redner wollten überhaupt keine neuen Kleinbahnen, sondern nur Vollbahnen, während der Minister und mehrere Abgeordnete diese Frage mit Recht nur von Fall zu Fall entschieden wissen wollten. Wo man keine Vollbahn haben könne, müsse man sich eben mit einer Kleinbahn begnügen. Hierbei wies der Abg. Prinz Arenberg noch besonders auf Belgien hin, wo sich das dichte Netz der Kleinbahnen vollauf bewährt habe.

Zu einer längeren Auseinandersetzung führte der Bruderzwist, der in Colmar beim dortigen Bahnhofsbau zwischen der Reichseisenbahnverwaltung und der Reichszollverwaltung ausgebrochen ist wegen des Ankaufs eines der letzteren gehörigen Hauses, das den Bahnhofsbau verunstaltet und auch gewisse Verkehrshindernisse im Gefolge hat. Die Zollverwaltung fordert 100 000 ℳ, Minister v. Budde will nur 80 000 ℳ zahlen, weil das reichlich genug wäre. Der Abg. Preiß wünscht, daß die Reichseisenbahnverwaltung im Interesse des Verkehrs der Stadt Colmar die 20 000 ℳ zulege. Minister v. Budde aber meint, es sei im wesentlichen nur ein Schönheitsfehler. Wolle die Stadt Colmar diesen beseitigen, so sei das ihre Sache. Dem stimmte der Abg. Prinz Arenberg durchaus bei. Es gebe z. B. in Berlin am Bahnhof Friedrichstraße noch größere Schönheitsfehler, verursacht durch das Gebäude des Friedrich Wilhelm-Instituts. Diese zu beseitigen, sei auch nicht Aufgabe der Eisenbahnverwaltung. Der Abg. Erzberger meinte, die Sache liege nur deshalb so schlimm, weil sie auf reichsländischem Boden vorkomme. Würde der Fall in Preußen oder Württemberg liegen, so würde einfach die Eisenbahnverwaltung die Summe übernehmen. Demgegenüber erwiderte der Abg. Dr. Beumer, soweit er den preußischen Eisenbahnminister kenne, würde in Preußen das Gegenteil der Fall sein, und wenn solcher Fall z. B. in Düsseldorf vorkäme, würde der Minister v. Budde sicher sagen: Das muß die Stadt Düsseldorf bezahlen! (Lebhafte Heiterkeit; der Minister nickt zustimmend.) Den Schluß bildete die Erklärung des Ministers, er wolle die Sache noch einmal wohlwollend prüfen. — Dann wurde über die Petitionen beraten, nachdem der Abg. Dr. Beumer eingehend über sie berichtet hatte. Sie wurden teils zur Erwägung, teils als Material überwiesen, teils ging man über sie zur Tagesordnung über.

Aus dem Etat selbst sei hier noch folgendes mitgeteilt:

Die Summe der Ausgaben des ordentlichen Etats beträgt 84 169 315 ℳ, die Einnahmen 104 314 700 ℳ, mithin verbleibt ein Überschuß von 20 145 385 ℳ. Der außerordentliche Etat sieht eine Ausgabe von 16 452 600 ℳ vor.

Die Titel 1 bis 8 wurden ohne Erörterung genehmigt. Sie bewilligen zum Bau einer vollspurigen Nebenbahn von Metz nach Chateau-Salins (7. Rate) 100 000 ℳ, zur Anlage eines Rangierbahnhofes bei Straßburg und zum viergleisigen Ausbau der Strecke Straßburg-Vendenheim (6. Rate) 2 700 000 ℳ, zur Erweiterung des Bahnhofes Colmar (6. Rate) 600 000 ℳ, 600 000 ℳ für Flörchingen (5. Rate), 200 000 ℳ für Luxemburg (5. Rate), 52 600 ℳ zur Verlängerung der Bahn von Lutterbach nach Wesserling bis Kreit, 4 000 000 ℳ zur Umgestaltung der Bahnanlagen bei Metz (5. Rate), 4 750 000 ℳ zum Bau einer zweigleisigen Bahn von Metz über Woippy nach Anzelingen und zur Verbesserung der Steigungsverhältnisse auf der Strecke Anzelingen-Busendorf (4. Rate). Der Rest der Titel wurde ebenso genehmigt, nämlich 100 000 ℳ zur Verlegung der Bahnstrecke Straßburg-Mitte Rhein bei Kehl (4. Rate), 600 000 ℳ „zur Herstellung eines dritten und vierten Gleises zwischen Woippy und Hagendingen sowie zum weiteren Ausbau der Stationen Woippy und Maizières" (2. Rate), 400 000 ℳ (2. Rate) für die Strecke Bettemburg-Esch, 150 000 ℳ als erste Rate zum Bau eines zweiten Gleises von Hayingen nach Algringen, 400 000 ℳ (1. Rate) für eine Bahnverbindung zwischen Dammerkirch und der schweizerischen Grenze bei Pfetterhausen, 400 000 ℳ zum Bau einer Nebenbahn von Schlettstadt nach Sundhausen für Grunderwerb und 500 000 ℳ zum Bau von Mietwohnungen für Beamte und Arbeiter.

Der Etat wurde genehmigt.

— Die Einnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen betragen im Vergleich zu dem gleichen Zeitraum des Vorjahres

	ℳ		ℳ
a) im Januar d. J.:			
Personen- und Gepäckverkehr	27 434 000	+	1 141 000
Güterverkehr	76 962 000	+	626 000
sonstige Quellen	8 749 000	+	1 213 000
zusammen	113 145 000	+	2 980 000
b) vom 1. April 1904 bis Ende Januar d. J.:			
Personen- und Gepäckverkehr	381 501 000	+	18 705 000
Güterverkehr	876 910 000	+	43 472 000
sonstige Quellen	79 704 000	+	5 926 000
zusammen	1 338 115 000	+	68 103 000

Dieser Einnahmeausweis läßt die große nachteilige Einwirkung des Bergarbeiterstreiks deutlich erkennen: Die Mehreinnahme aus dem Güterverkehr z. B. beträgt gegen den Januar 1904 nur 626 000 ℳ, während der Vormonat Dezember gegen das Vorjahr ein Mehr von 7 209 000 ℳ gebracht hatte. Die gesamte Mehreinnahme des Januar beträgt nur 2 980 000 gegen 10 297 000 ℳ im Dezember.

— **Personentarifreform.** Wie die Berl. Pol. Nachr. hören, hat die auf den 29. März d. J. anberaumte Konferenz von Vertretern deutscher Regierungen über die Reform der Personen- und Gepäcktarife auf den 5. Mai verschoben werden müssen, weil die bisherigen Vorschläge noch umfangreiche Erhebungen und Berechnungen erforderlich machten, die sich bei der Inanspruchnahme aller Beteiligten durch die parlamentarischen Geschäfte bis zu dem ursprünglich in Aussicht genommenen Zeitpunkt nicht zu Ende führen ließen.

— **Der Wagenmangel im Ruhrbezirk** ist nunmehr behoben. Während nach unserer Mitteilung in Nr. 15 S. 228 am 18. d. M. noch 2301 Wagen fehlten, ist seit Montag, den 20. d. M. die angeforderte Menge, welche an diesem Tage 19 118, am darauffolgenden Tage 18 984 Wagen betrug und am 22. d. M. wieder die Ziffer von 19 778 erreichte, auch gestellt worden. Aus einer uns erst jetzt bekannt werdenden Erklärung der Königlichen Eisenbahndirektion Essen vom 17. d. M. über die Ursache des Wagenmangels veröffentlichen wir im Anschluß an unsere neuliche Nachricht noch folgende Stelle: „Infolge des Bergarbeiterstreiks im Ruhrrevier war eine gänzliche Verschiebung im Bezuge der Heizungsmaterialien eingetreten. Während ein Teil der sonst auf das Ruhrgebiet angewiesenen Verbraucher seinen Bedarf aus Oberschlesien und dem Saargebiete deckte, verwendeten andere notgedrungen die Erzeugnisse des rheinischen und mitteldeutschen Braunkohlenreviers. In diesen Gebieten ist dadurch der Bedarf an leeren Kohlenwagen um täglich 3000 Wagen gestiegen und hält sich auf dieser Höhe. Außerdem sind aus den Ruhrhäfen und den Lagern täglich 1000 bis 1200 Wagen mit Kohlen — zum großen Teil englischen — abzuführen und auch aus den Nordseehäfen ganz erhebliche Mengen englischer Kohle infolge des Streiks ins Inland zu befördern. Zur Deckung dieses sehr erheblichen Mehrbedarfs an leeren Wagen muß fortgesetzt auf die sonst dem Ruhrrevier zulaufenden Wagen zurückgegriffen werden, wodurch in diesem Revier jetzt Mangel an Leermaterial eingetreten ist, so daß die nach Beendigung des Streiks rasch emporgeschnellten Anforderungen nicht gleich voll gedeckt werden konnten. Es kommt auch in Betracht, daß zur Heranschaffung der in Belgien und England angekauften Kohlenmengen nach den deutschen Verbrauchsstellen preußische Wagen in großer Zahl nach Belgien und Holland gesandt werden mußten, die zum Teil noch nicht wieder ins Ruhrgebiet gelangt sind. Der Bestand an Leermaterial im Ruhrgebiet von 45 000 Wagen bei Beginn des Streiks ging infolgedessen auf 14 700 Wagen bei Beendigung Streiks zurück. Von der Eisenbahn wird alles Mögliche aufgeboten, um auch unter den veränderten Verhältnissen den Zechen und Werken ausreichendes Leermaterial zuzuführen."

Die am Schlusse ausgesprochene Erwartung, daß der Mangel bald behoben werde, ist, wie gesagt, sehr rasch in Erfüllung gegangen.

— **Ein dem Anschein nach versuchtes Attentat gegen den Cöln-Hamburger Schnellzug bei Caternberg** am 10. d. M. hat eine unerwartete Aufklärung gefunden. Der Streckenwärter entdeckte an diesem Tage, daß die Schienen mit Bruchsteinen und Eisenplatten bedeckt waren, und behauptete außerdem, zwei Männer hätten mehrere Revolverschüsse auf ihn abgegeben, doch sei es ihm gelungen, das Hindernis rechtzeitig zu beseitigen. Der Zug wurde zum Stillstand gebracht. Der Streckenwärter erhielt eine besondere Belohnung. Nun aber entstanden Zweifel an der Richtigkeit der Angaben des Wärters, da sein Revolver auf der Strecke gefunden wurde. Ein Kriminalkommissar aus Berlin, der mit der Untersuchung der Angelegenheit betraut war, stellte fest, daß der Wärter das Hindernis selbst geschaffen habe, um die Prämie für die Verhütung des Unglücks zu erhalten. Der Streckenwärter legte ein Geständnis ab, wurde verhaftet und sieht seiner Bestrafung entgegen.

— **Vereinigte Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1904 setzt sich das Grundkapital der Gesellschaft nunmehr aus 4822 Vorzugsaktien zu 1000 ℳ und 178 Stammaktien zu 1000 ℳ zusammen. Das Ergebnis des Geschäftsjahres 1904 entspricht den Erwartungen und gestattet die Verteilung einer Dividende von 6,5 % an die Inhaber der Vorzugsaktien und demzufolge von 1,5 % an die Stammaktionäre. Das Geschäft der Brandenburgischen Städtebahn ist im wesentlichen zur Abrechnung gekommen. Die Entwicklung derjenigen Eisenbahnen, an welchen die Gesellschaft durch Aktienbesitz interessiert ist, hat zum Teil wiederum Fortschritte gemacht. Von der Gesellschaft werden zur Zeit folgende Bahnen betrieben: die Harzquerbahn, rund 80 km, die Nebenbahn von Treuenbrietzen über Belzig, Brandenburg, Rathenow nach Neustadt a. d. D. (Brandenburgische Städtebahn), 126 km, ferner die vollspurigen Kleinbahnen von Kosten nach Gostyn (Kostener Kreisbahnen), 41 km, von Polkwitz nach Raudten, 18 km, von Marienborn nach Beendorf, 5 km, und von Arnsdorf nach Krummhübel (Riesengebirgsbahn), 7 km. Der Verkehr auf der Harzquerbahn hat eine weitere Steigerung erfahren. Der Betriebszuschuß infolge der bestehenden Dividendengarantie ist von 138 052 ℳ im Betriebsjahre 1902/03 auf 95 657 ℳ im Betriebsjahre 1903/04 zurückgegangen und wird sich für das Betriebsjahr 1904/05 wiederum wesentlich ermäßigen. Der Betriebszuschuß für die mährische Lokalbahn Mutenitz-Gaya für das Jahr 1904 stellt sich auf 31 895 Kr. gegen 39 293 Kr. im Jahre 1903. Bei den Kreisbahnen ist ein Zuschuß für das Jahr 1903 nicht erforderlich geworden. Die Bautätigkeit der Gesellschaft beschränkte sich im wesentlichen auf die Vorbereitung neuer Baugeschäfte und auf die Fortführung bezw. Abwicklung der laufenden Bahnbauten.

— **Elektrische Schnellbahnen.** In Hamburg stehen zur Zeit die Verhandlungen über zwei große elektrische Bahnunternehmungen im Vordergrunde des Interesses. Das eine Projekt behandelt, wie zur Klarstellung von beteiligter Seite berichtet wird und unseren Lesern bekannt ist, die Umwandlung der preußisch-hamburgischen Vollbahnlinie Blankenese-Altona-Hamburg-Hasselbrock und die Erweiterung nach Ohlsdorf, wozu ein neues großes Elektrizitätswerk bei Altona errichtet werden soll. Die Lieferungen hierzu sind vom Staate ausgeschrieben und sollen voraussichtlich an die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und die Aktiengesellschaft Siemens & Halske und teilweise auch an Lahmeyer vergeben werden. Das zweite Projekt betrifft die Neuanlage eines Netzes elektrischer Stadt- und Vorortlinien in Hamburg; dieses Geschäft wird seit etwa 10 Jahren von der Siemens & Halske-Gesellschaft und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gemeinsam verfolgt.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Januar d. J. sind bei einer Bahnlänge von 6305 (6095) km befördert worden 1 927 145 (1 882 242) Personen und 1 528 800 (1 416 655) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 2 709 599 (2 613 950) ℳ, aus dem Güterverkehr 8 192 676 (7 712 279) ℳ, aus dem Gepäckverkehr 215 425 (209 475) ℳ und aus dem Tiertransport 242 300 (280 744) ℳ, zusammen 11 360 000 ℳ, gegenüber dem gleichen Monate des Vorjahres mehr 543 552 ℳ.

— **Einnahmen der badischen Eisenbahnen** im Januar dieses Jahres. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 426 050 ℳ (im gleichen Monat des Vorjahres 1 354 580 Mark), aus dem Güterverkehr 3 583 450 (3 388 270) ℳ und aus sonstigen Quellen 595 340 (655 470) ℳ, zusammen 5 604 840 (5 398 320) ℳ, mithin mehr gegenüber dem Vorjahr 206 520 ℳ.

— **Über die Umrechnung der Währung im Verkehr mit Österreich-Ungarn** sind neuerdings von der Eisenbahndirektion Breslau mit der dortigen Handelskammer Erörterungen eingeleitet worden, betreffs deren wir der Wochenschrift „Handel und Gewerbe" folgendes entnehmen: In einem an die Handelskammer gerichteten Schreiben hat die Eisenbahndirektion darauf hingewiesen, daß im niederländisch-deutsch-russischen Güterverkehr die Zahlung sämtlicher Erhebungen einschließlich der Nachnahmen in der Währung desjenigen Landes stattfindet, in welchem die Fracht- usw. Beträge entrichtet werden. Bei der Umrechnung dieser Beträge von der deutschen in die russische Währung und umgekehrt wird ein fester Umrechnungskurs von 210 ℳ = 100 R. angewendet. Hieran ist dann die Frage geknüpft, ob die Handelskammer gegen eine teilweise Übertragung dieser Einrichtung auf den Verkehr mit Österreich-Ungarn Einwendungen und Bedenken geltend zu machen habe. Hierauf hat die Handelskammer folgendes geantwortet: „Die Einrichtung im niederländisch-deutsch-russischen Gütertarif, wonach alle in Deutschland zu zahlenden russischen Frachtbeträge zu einem festen Kurse . . . . . umgerechnet und in deutscher Währung erhoben und ebenso Nachnahmen in russischer Währung nur in deutscher Währung ausgezahlt werden, hat sich durchaus bewährt. Es kann deshalb der Absicht der Eisenbahndirektion, ein gleiches Verfahren auch bei dem Verkehr mit Österreich-Ungarn einzuführen, nur beige-

pflichtet werden. Wenn der Umrechnungskurs dem Börsenkurs für Kronenwährung möglichst gleichgehalten wird, erscheint die beabsichtigte Regelung für die Eisenbahn wie für das Publikum gleich wertvoll."

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind der Eisenbahndirektor Arthur Müller, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Wittenberg, und der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Schüler in Magdeburg-Buckau gestorben.

Österreich.

— **Die Eisenbahnfragen im neuen deutsch-österreichischen Handelsvertrag.** In bezug auf die Regelung des Eisenbahntarifwesens im gegenseitigen Verkehr stand österreichischerseits von vornherein fest, daß angesichts der übereinstimmenden Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, des Staatseisenbahn- und Industrierates sowie sonstiger Kundgebungen von berufenen Körperschaften eine Änderung des bisher festgehaltenen Systems der sogenannten „Richtungstarife" nicht platzgreifen solle. Es lauten denn auch die einschlägigen Bestimmungen des Artikels 15 des neuen Handelsvertrages im wesentlichen dahin, daß die gleiche Behandlung auf dem Gebiete der Eisenbahntarife auf derselben Strecke und in derselben Verkehrsrichtung in dem bisherigen Umfange gewahrt bleiben soll. Jene Bestimmungen, welche sich auf die Feststellung direkter Eisenbahntarife beziehen, haben eine wesentlich klarere Fassung bekommen.

Man wird sich an die wiederholt zwischen den österreichischen und deutschen Bahnverwaltungen hervorgetretenen Meinungsverschiedenheiten in betreff der Herstellung direkter Tarife erinnern, welche aus der deutschen Auffassung hervorgingen, daß es dem Ermessen der Bahnverwaltungen anheimgestellt sei, mit Rücksicht auf ihre wirtschaftlichen Interessen die Herstellung von direkten Eisenbahnfrachttarifen ohne weiteres abzulehnen. Durch die nun vereinbarte Fassung wird festgelegt, daß für die Herstellung direkter Tarife das Vorhandensein eines Verkehrsbedürfnisses maßgebend sein soll, und sichern sich die vertragschließenden Teile bei Anträgen auf Herstellung direkter Personen- und Gütertarife nach Maßgabe des tatsächlichen Bedürfnisses tunlichste Unterstützung zu. Erwähnung verdient ferner, daß sich die österreichische Regierung vertragsmäßig zur Aufhebung der Malzrefaktie verpflichtet, wogegen die deutsche Regierung für dieses Zugeständnis gegenüber der deutschen Malzindustrie sich verpflichtet hat, das Verhältnis zwischen den Frachtsätzen für Gerste und für Malz auf die Dauer des Vertrages nicht zu ändern. Anderseits wurden für die nach Deutschland gehenden österreichischen Petroleumsendungen von deutscher Seite die gleichen Frachtbegünstigungen zugestanden, wie solche den über die preußische Ostgrenze eintretenden russischen Petroleumsendungen gewährt werden.

Eine vollständige Umgestaltung haben die Bestimmungen über die Zollabfertigung im gegenseitigen Eisenbahnverkehre erfahren. Die betreffende Anlage des Schlußprotokolls, welche aus dem Jahre 1865 stammt und die vielfach durch die seither geänderten Verhältnisse überholt ist, mußte von Grund aus umgearbeitet werden. Die auf den Grundsätzen des modernen Verkehres aufgebauten Anträge, welche im Eisenbahnministerium entworfen wurden, sind bei den Verhandlungen vollinhaltlich angenommen worden. Es darf dies mit um so größerer Genugtuung verzeichnet werden, als durch die neuen die Zollabfertigung betreffenden Bestimmungen wesentliche Erleichterungen des Verkehres erzielt werden. Nach den neuen Bestimmungen soll insbesondere tunlichst Vorsorge getroffen werden, die Abfertigung des aufgegebenen Reisegepäcks bei dem Zollamte der Bestimmungsstation zu ermöglichen. Auch soll von den Zollverwaltungen Verfügung getroffen werden, daß bei direkt übergehenden Zügen und Wagen das Handgepäck der Reisenden in der Grenzstation nach Tunlichkeit in den Wagen selbst untersucht werde. Die Zollabfertigung von Hand- und Reisegepäck soll in der Grenzstation derart beschleunigt werden, daß auch die an ein anderes Zollamt überwiesenen Gepäckstücke, wenn irgend tunlich, noch mit dem Anschlußzuge weiterbefördert werden können. Auch sollen verderbliche Eilgüter bei Zügen mit Personenbeförderung vom Grenzzollamte ebenso beschleunigt abgefertigt werden, wie Gepäck.

Abgesehen von den Bestimmungen des Zollabfertigungsübereinkommens sind auch jene des gleichzeitig mit dem neuen Handelsvertrag in Kraft tretenden Viehseuchen- und Desinfektionsübereinkommens für die Bahnen von besonderem Interesse. Was letzteres betrifft, so sei hier nur erwähnt, daß danach unter bestimmten Voraussetzungen eine verschärfte Desinfektionsart mit Desinfektionsmitteln platzzugreifen hat, welche bisher auf den österreichischen Bahnen nicht zur Verwendung kommen.

— **Verkehrseinnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Auf den Staatsbahnen und den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen wurden im Monat Januar d. J. 2 914 100 Personen und 2 657 400 t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen im Vergleich zum Monat Januar des Vorjahres für Personen und Gepäck 5 077 300 (+ 118 548) Kr., für Güter 14 274 500 (— 142 567) Kr., zusammen 19 351 800 (— 24 019) Kr.

— **Vereinfachung der Abfertigung im Eilgutverkehr.** Wie seinerzeit gemeldet wurde, plant die österreichische Staatsbahnverwaltung eine Vereinfachung der Abfertigung von Eilgütern und im Zusammenhange damit auch mehrfache Abänderungen der gemeinsamen Tarifbestimmungen für Eilgüter. Hierüber werden demnächst Verhandlungen im Tarifkomitee der Eisenbahndirektorenkonferenz stattfinden.

— **Die Schleppbahnverträge.** Die Staatsbahnverwaltung hat, wie erinnerlich, im abgelaufenen Jahre ein neues Muster für Schleppbahnverträge ausgearbeitet, das vom Staatseisenbahnrate und von den industriellen Kreisen mit Befriedigung begrüßt wurde. Sie hat sich auch bereit erklärt, auf die Privatbahnen in der Richtung Einfluß zu nehmen, daß diese für die Verträge über die Anlage von Schleppbahnen die gleichen Bestimmungen annehmen. Infolge der Anregung der Staatsbahnverwaltung wurde ein aus Vertretern dieser und der Privatbahnen gebildeter Ausschuß zu dem Zwecke eingesetzt, um festzustellen, ob und inwieweit es möglich sei, in bezug auf Schleppbahnverträge für Staats- und Privatbahnen einheitliche Bedingungen festzustellen.

— **Neue Schutzvorrichtungen für Straßenbahnen.** Kürzlich veranstaltete die Verwaltung der Wiener elektrischen Straßenbahnen die Proben mit 18 neuen Schutzvorrichtungen, von denen indessen keine einzige sich als vollkommen verläßlich erwies. Vorläufig beabsichtigt die genannte Verwaltung, die starren Schutzrahmen, wie solche an den Motorwagen angebracht sind, auch weiterhin beizubehalten. Nur sollen diese tiefer gesenkt werden, um die Möglichkeit auszuschließen, daß niedergestoßene Personen unter den Rahmen gelangen und verletzt werden. Erwähnt sei, daß auch eine in Dresden veranstaltete Preisausschreibung für Schutzvorrichtungen nicht den erhofften Erfolg hatte.

— **Die Betriebskrankenkassen der österreichischen Privatbahnen im Jahre 1903.** Die Gesamteinnahmen betrugen 2 761 689 Kr. (1902: 2 786 789 Kr., 1901: 2 696 578 Kr.). Von den Gesamteinnahmen entfielen 1 716 456 Kr. (62,1 %) auf die Mitgliederbeiträge, 851 759 Kr. (30,8 %) auf die Beiträge des Arbeitgebers. Die Mitgliederzahl betrug Ende 1903: 101 342 (1902: 102 104, 1901 102 473). Die Gesamtausgaben bezifferten sich im Jahre 1903 auf 2 495 254 Kr. (1902: 2 440 658 Kr., 1901: 2 488 273 Kr.). Der Gebarungsüberschuß beträgt 266 434 Kr. (1902: 346 130 Kr.). Von den Ausgaben entfielen auf das Krankengeld 54,3 %, auf die Kosten der Ärzte und Kontrolle 15,3 %, auf Arzneien und Heilmittel 15,9 %, auf Spitals- und Beerdigungskosten je 4 %, auf Verwaltungskosten 0,5 %, auf sonstige Ausgaben 6 %. Die Erhöhung der Ausgaben von zusammen 54 596 Kr. entfiel zum größten Teile auf Ärzte und Heilmittel. Von den Gesamtausgaben kamen den Mitgliedern im ganzen 2 477 616 Kr. zugute, während deren Einzahlungen 1 716 456 Kr. betrugen. Die Krankengelder und Entbindungskosten für weibliche Mitglieder beliefen sich auf 1 354 282 Kr. Außer den erheblichen, von Jahr zu Jahr steigenden Mehrleistungen für die Angehörigen gewähren die meisten Betriebskrankenkassen der österreichischen Eisenbahnen, insbesondere jene der größeren, auch für die Kassenmitglieder selbst Leistungen, welche die gesetzlichen Mindestleistungen weit überschreiten.

— **Hofrat Kalmann.** Der Kaiser hat den im gemeinsamen Ministerium für die Angelegenheiten Bosniens und der Hercegovina verwendeten Oberbaurat Kalmann zum Hofrat ernannt. Hofrat Kalmann hat bei der Ausgestaltung des Eisenbahnwesens in Bosnien und der Hercegovina hervorragend mitgewirkt. In den letzten Jahren war es in erster Reihe der Bau der neuen Eisenbahnlinien in Bosnien, welcher seine Tätigkeit in Anspruch nahm.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Januar d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1905 Kr.	gegen 1904 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen	18 461 500	+ 287 650
Südbahn (ungarisches Netz)	1 261 990	— 43 265
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	152 753	— 27 794
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	992 253	— 95 436
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	68 200	+ 634
Mohács-Pécser Eisenbahn	64 890	— 19 779
Hauptbahnen zusammen	21 001 586	+ 102 010
Lokalbahnen „	3 060 472	+ 105 465
insgesamt	24 062 058	+ 207 465

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug 9385 km (gegenüber dem Vorjahre + 9 km) und jene der Lokalbahnen 8818 (+ 94) km; somit stieg die durchschnittliche Betriebslänge aller hier im Rede stehenden Eisenbahnen von 18 100,8 km auf 18 203,8 km, d. i. um 103 km.

— **Militärgütertarif für die ungarischen Eisenbahnen.** Am 1. Januar d. J. ist zum Tarif für Militärgüter auf den ungarischen Eisenbahnen (mit Ausnahme der Südbahn und der in ihrem Betriebe stehenden Bahnen) sowie auf der österreichischen Linie der Kaschau-Oderberger Bahn ein Nachtrag in Kraft getreten, durch welchen festgesetzt wird, daß, wenn für die Militärverwaltung bestimmte, ihr bei der Versendung noch nicht gehörige Gegenstände (Materialien, Verpflegungs- oder sonstige Artikel) von Lieferanten an eine Militärstelle aufgegeben werden, der Lieferant sich hierbei der Zivilfrachtbriefe zu bedienen und die Abfertigung zum Zivilgütertarife zu erfolgen hat. Gehen diese Sendungen in das Eigentum der Militärverwaltung über und ist dies auf dem Frachtbriefe von der Militärstelle, an welche die Güter gerichtet waren, bestätigt, so wird für solche Sendungen nachträglich der Militärtarif unter Berechnung der Gebühren für den tatsächlich benutzten Weg im Rückvergütungswege angewendet, sofern der Anspruch auf nachträgliche Anwendung des Militärtarifes binnen Jahresfrist, vom Tage der Zahlung der Gebühren gerechnet, geltend gemacht wird.

Übrige europäische Länder.

— **Die französischen Lokalbahnen und Trambahnen im Jahre 1903.** Die Entwicklung dieser Bahnen hat nach dem „Journ. d. transp." in Frankreich in den letzten Jahren erstaunliche Fortschritte gemacht. Während die jährliche Zunahme des Lokalbahnnetzes einschließlich der ländlichen Trambahnen in den Jahren von 1886 bis 1896 durchschnittlich nicht über 350 km betrug, belief sie sich von 1896 bis 1900 auf über 400 km und von 1900 bis 1903 auf 850 km jährlich. Ihre durchschnittliche Betriebslänge ist während des Jahres 1903 von 8750 auf 9500 km angewachsen. Der Grund dieses Aufschwungs liegt zum Teil in dem Einfluß, den die gleichlaufende Entwicklung des Hauptbahnnetzes genommen hat. Bei den städtischen Trambahnen ist der Fortschritt noch beträchtlicher. In den letzten fünf Jahren sind diese in dem Departement Seine um 60 %, in allen anderen Departements zusammen um 50 % angewachsen, und diese Entwicklung hat nach unserer Quelle einzig ihren Grund in der allgemeinen Einführung des elektrischen Betriebes. Die durchschnittliche Länge des städtischen Trambahnnetzes betrug im Jahre 1899: 1317 km und war im Jahre 1903 auf 2016 km gestiegen.

Ein Vergleich des städtischen Trambahnverkehrs in England, Frankreich und Deutschland ergibt folgende Zahlen: Die Betriebslänge der Trambahnen betrug in England im Jahre 1902: 2400 km, in Frankreich in 1903: 2000 km, in Deutschland in 1902/03: 3100 km. Das Kapital belief sich in England im Jahre 1902 auf 797 000 000 Fr., in Frankreich in 1903 auf 642 000 000 Fr., in Deutschland in 1902/03 auf 930 000 000 Fr. Die Reineinnahmen betrugen in England im Jahre 1902: 47 000 000 Fr., in Frankreich im Jahre 1903: 23 000 000 Fr. und in Deutschland im Jahre 1902/03: 54 000 000 Fr. Im Finanzergebnis steht Deutschland mit seinen Trambahnen am günstigsten da, denn der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben betrug 34,2 %, gegen 27,5 % in England und 23 % in Frankreich; die deutschen Trambahnen haben also den niedrigsten Betriebskoeffizienten.

— **Frankreich und der Simplontunnel.** Der Abgeordnete von Pontarlier richtete an den Bautenminister Gauthier ein Schreiben, worin er dessen Aufmerksamkeit auf die Dringlichkeit der Frage lenkt, daß das südöstliche Eisenbahnnetz Frankreichs Anschluß an den Simplontunnel erhalte. Zur Prüfung der Frage war schon im Mai 1901 eine außerparlamentarische Kommission ernannt worden, die aber, wie der Abgeordnete hervorhebt, bis jetzt nichts Greifbares zutage gefördert hat. Grosjean verlangt einen Kredit von 4—5 000 000 Fr. für Eisenbahnbauten, um die Interessen des französischen Handelsverkehrs im Süden durch Anschluß an die Simplonlinie zu sichern.

— **Bahnsteigsperre an der schweizerischen Grenze.** Die badischen Staatsbahnen haben, wie wir der N. Zürcher Ztg. entnehmen, wegen der auf der Strecke Basel-Konstanz beabsichtigten Bahnsteigsperre die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und den Regierungsrat von Schaffhausen zu einer Besprechung eingeladen. Letzterer hat sich vorläufig grundsätzlich gegen die Einführung der Bahnsteigsperre ausgesprochen und will auch gegen die versuchsweise Einführung Widerspruch erheben. In früheren Jahren, als man in Deutschland die Bahnsteigsperre noch nirgends hatte, war diese in der Schweiz wenigstens teilweise in Geltung. (Vergl. die Mitteilung über die Bahnsteigsperre in Basel Badischer Bahnhof in Nr. 4 S. 59 d. Ztg.)

— **Die Achsenzahl der schweizerischen Personenzüge.** Der Verband schweizerischer Vollbahnen hat das Fahrdienstreglement dahin abgeändert, daß Schnellzüge, welche über 75 km in der Stunde fahren, höchstens 40 Achsen, solche von 65 bis 75 km höchstens 50 Achsen und Personenzüge mit einer Geschwindigkeit bis zu 65 km höchstens 60 Achsen führen dürfen. Dadurch würde das Vorspannehmen sehr vermindert, anderseits würden bei gewissen Hauptzügen Ergänzungszüge notwendig und im ganzen die Sicherheit erhöht.

— **Rigibahnen.** Die Unterhandlungen zwischen der Arther und der Vitznauer Rigibahngesellschaft über die Entschädigung, welche letztere für die Befahrung der Strecke Staffelhöhe-Kulm der ersteren zu bezahlen haben soll, haben zu keinem Einverständnis geführt. Infolgedessen hat die Vitznauer Gesellschaft dem Bundesrat ein Gesuch um Konzessionierung einer eigenen Linie von Staffelhöhe bis Kulm eingereicht. Die Regierung des Kantons Schwyz beantragt Abweisung. Wahrscheinlich wird das Bundesgericht die Entschädigung festzustellen haben.

— **Empfang der Vertreter der italienischen Eisenbahnvereinigungen beim Minister der öffentlichen Arbeiten.** Die italienischen Bahnangestellten hatten, wie bereits berichtet wurde, im November 1904 dem Minister der öffentlichen Arbeiten eine Denkschrift mit ihren Forderungen überreicht. Neuerdings machte sich eine große Bewegung fühlbar, als die Regierung immer noch keine Miene machte, mit den Vertretern der organisierten Eisenbahner in direkte Verhandlungen einzutreten, wie sie es im Jahre 1902 getan hatte, oder die Forderungen in ihrer Mehrheit zu bewilligen; es wurden immer heftigere Drohungen eines allgemeinen Ausstandes oder einer allgemeinen Obstruktion laut, und zum Ausstande sollte sofort geschritten werden, falls die Regierung irgend einen Gesetzentwurf einbringen sollte, durch welchen die Streikfreiheit der Bahnangestellten geschmälert werde. Durch Vermittlung der sozialdemokratischen Abgeordneten erklärte sich nun der Minister der öffentlichen Arbeiten im Einverständnis mit dem Ministerrat bereit, eine Abordnung der Eisenbahnvereinigungen zu empfangen, nicht um zu verhandeln, sondern um Aufklärungen über die gestellten Forderungen entgegenzunehmen und zur Bezeichnung der dringendsten dieser Forderungen. Beim Empfang, welcher am 15. d. M. stattfand, versicherte der Minister die Vertreter der Bahnangestellten, daß er ihren berechtigten Forderungen wohlwollend gegenüberstehe, daß ihm aber gegenwärtig eine große Zurückhaltung in den Erklärungen auferlegt sei, mit Rücksicht auf die anderen Minister, welche noch über die Gesetze zur Beordnung der Eisenbahnen nach dem 30. Juni d. J. schlüssig werden müssen, und auf das Parlament, welches von diesen Gesetzen noch keine Kenntnis erlangt habe. Jedoch könnte er zusagen, daß die Regierung zu gunsten der Bahnangestellten Vorschläge dreifacher Art vorlegen werde: solche, welche gleich mit 1. Juli ausgeführt werden sollen, solche, welche innerhalb eines bestimmten Zeitraumes bewilligt würden, und endlich solche noch in Vorbereitung befindliche, von denen sich noch nicht sagen ließe, wann sie eingeführt werden könnten. Der Minister kündigte ferner die gesetzliche Einsetzung besonderer beratender Körperschaften für jede Personalklasse und eines allgemeinen Rates für Angelegenheiten grundsätzlicher allgemeiner Natur an und versicherte die Vertretung, alle Teile der Denkschrift geprüft und ihr bei Abfassung der neuen Gesetze Rechnung getragen zu haben. Nachher nahmen beinahe alle Vertreter das Wort, um die als besonders dringend bezeichneten Forderungen noch näher zu begründen, und die Unterredung endete mit der Versicherung des Ministers, daß, falls sich die Gesundheitsverhältnisse des Ministerpräsidenten besserten, die Entwürfe der neuen Eisenbahngesetze vom Ministerrate endgültig beraten werden würden und so innerhalb 2—3 Wochen an das Parlament ge-

langen könnten. (Ist inzwischen geschehen; siehe die Nachricht weiter unten! Die Schriftl.) Die heikle Frage wegen des Streikverbotes für die Eisenbahner wurde von keiner Seite berührt. Obige Erklärungen des Ministers und die Tatsache des Empfanges ihrer Vertretung scheint die Eisenbahner etwas beruhigt zu haben, und die Drohungen mit Ausstand oder Obstruktion haben vorläufig aufgehört. Bis zur endgültigen Behandlung der Eisenbahnfrage im Parlament dürfte vollständige Ruhe herrschen, zumal auch die ganze Bevölkerung entschieden gegen den Ausstand Stellung genommen hat.

— **Die Aussichten in der italienischen Eisenbahnfrage** werden in einem Bericht der Köln. Ztg. aus Rom vom 19. d. M. folgendermaßen geschildert: „Mit einem allgemeinen Aufatmen begrüßt die Tagespresse die Nachricht, daß der Ministerpräsident Giolitti gestern nach einer mehrwöchigen Unpäßlichkeit, die in der Tat zu keiner unbequemeren Zeit hätte eintreten können, zum erstenmal wieder im Palazzo Braschi, dem Sitz des Ministeriums des Innern, erschienen ist und in die Erledigung der dringendsten Angelegenheiten persönlich eingegriffen hat. Danach ist für die allernächsten Tage der Ministerrat zu erwarten, der dem Eisenbahngesetz des Arbeitenministers Tedesco die kollegiale Genehmigung erteilen und seine Einbringung in der Kammer ermöglichen wird, so daß eine grundsätzliche Entscheidung des Parlaments über die Einführung des Staatsbetriebs auf dem größten Teil des Eisenbahnnetzes noch vor Ostern erfolgen kann. Beiläufig ist es von Interesse, daß die radikale Gruppe der Kammer sich in diesen Tagen für den Staatsbetrieb ausgesprochen hat; man darf danach eine ansehnliche Mehrheit für die Grundgedanken der Vorlage erwarten, wie scharf auch der Widerstand der Interessenten des Privatbetriebs sein mag, die sich zum großen Teil auf der rechten Seite des Hauses, aber zerstreut auch in allen übrigen Gruppen finden. Der starke persönliche Einfluß eines zielbewußten, klardenkenden Staatmannes wie Giolitti wird zweifellos noch manchen Schwankenden bewegen, der neuen Richtung seinen Beifall zu zollen, die sich allen finanziellen Bedenken zum Trotz doch unter den gegenwärtigen Umständen aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen geradezu aufdrängt. Zum Glück ist die Lage der italienischen Staatsfinanzen und des öffentlichen Kredits im Augenblick derart günstig, daß der Staat die Übernahme des Betriebs auch auf die Gefahr hin wagen kann, in den ersten Jahren noch Opfer bringen zu müssen, um ihn aus einer langjährigen Mißwirtschaft auf eine ebenso leistungs- wie ertragfänige Höhe zu heben. Die fachmännische Erfahrung des Arbeitenministers Tedesco bietet gerade in dieser Beziehung alle nur wünschenswerte Gewähr.

Günstig lassen sich seit einigen Tagen auch die Dinge mit Rücksicht auf die Bewegung der Eisenbahnarbeiter an. Soweit menschliche Einsicht zu einer Voraussage fähig ist, darf man heute die Gefahr eines Ausstandes des Bahnpersonals für beseitigt ansehen. Noch haben allerdings die beiden großen Verbände der sozialistisch organisierten Eisenbahner keinen endgültigen Beschluß für oder wider gefaßt. Aber die Sprache der sozialistischen Parteipresse ist seit der mündlichen Verhandlung der Abordnung der Eisenbahner mit dem Arbeitenminister sehr viel ruhiger und friedlicher geworden. Nach dem Deputierten Colajanni, dessen auf volkswirtschaftliche Sachkenntnis begründetes Urteil zu ungunsten des Ausstandes lautet, hat auch der sozialistische Abg. Bissolati, derselbe, der die Eisenbahnerabordnung bei dem Minister einführte, gestern in einem Leitartikel des Parteiorgans ‚Avanti‘ das Wort genommen, um in aller Ruhe und mit guten Gründen von dem Ausstand abzuraten. Allerdings ist Bissolati nicht die sozialistische Partei, aber sein Wort wird in diesem Augenblick umsomehr angehört und beachtet werden, als sein Gegner in der Parteileitung, der zu allen Gewaltstreichen fähige und geneigte Abg. Ferri, der seinerzeit mit seinem Kopf selbst vor den Fensterscheiben des Sitzungssaals von Montecitorio nicht Halt gemacht hat, in den letzten Wochen doch zum Glück etwas kleinlauter geworden ist. So lautet denn die nächstliegende Voraussage für die Entwicklung der Eisenbahnfrage so: Vorläufiger Friede zwischen dem niederen Bahnpersonal und der Verwaltung sowie wahrscheinliche Genehmigung des Staatsbetriebs durch das Parlament.“

Inzwischen ist am 21. d. M. der italienischen Deputiertenkammer der Gesetzentwurf betreffend den Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat zugegangen. Der Gesetzentwurf geht dahin, daß der Staat den Betrieb der Linien des Mittelmeer-, des Adriatischen und Sizilianischen Netzes übernimmt, ausgenommen den Betrieb der Linien, für welche die Gesellschaft der Meridionalbahnen die Konzession erhalten hat. Die Verwaltung des Staatsbahnnetzes wird selbständig sein und ein besonderes Budget erhalten. Besondere Maßnahmen sollen Sicherheit dafür geben, daß die neue Verwaltung sowohl politischen Schwankungen wie einem Umschwung in den Finanzen entzogen werde. Über weitere Einzelheiten wird gemeldet:

Für die Ablösung der Mittelmeergesellschaft, der Adriatischen und der Sizilianischen Eisenbahngesellschaft ist ungefähr eine halbe Milliarde Lire vergesehen; ferner wird angenommen, daß der Staat innerhalb zehn Jahren eine weitere halbe Milliarde Lire für die Instandhaltung des eigenen Netzes und für die Betriebsmittel aufwenden werde. Diese erhebliche Ausgabe im Betrage von über einer Milliarde soll aufgebracht werden, ohne auf die Ausgabe einer Anleihe zurückzugreifen, wie es bereits Minister Luzzatti in seinem Finanzbericht angekündigt hat. Die erforderlichen Operationen wird der Staat mit Hilfe der Hinterlegungskasse ausführen. Der Gesetzentwurf verbessert insbesondere die wirtschaftliche Lage des Eisenbahnpersonals und schafft zu ihren Gunsten: 1. wählbare Sondervertreter, einen Generalvertreter des Personals; 2. ein unbedingt entscheidendes Schiedsgericht, gebildet zu gleichen Teilen von Vertretern der Verwaltung des staatlichen Netzes und des Personals, ferner einen Staatsrat als Präsident, einen Rat des Kassationshofs und einen Rat des Rechnungshofs, die frei von den betreffenden hohen Körperschaften gewählt werden; endlich sind besondere Bestimmungen für das Personal getroffen zu dem Zweck, damit der regelmäßige Dienst fortlaufend gesichert werde.

— **Der Handel Italiens im Jahre 1904.** Die Wareneinfuhr in Italien im Jahre 1904 erreichte einen Wert von 1858 Millionen Lire und die Ausfuhr einen solchen von 1615 Millionen Lire mit einer Abnahme der ersteren um 4 Millionen Lire, welchen eine Zunahme von beinahe 98 Millionen Lire in der Ausfuhr gegenübersteht. In der Einfuhr ist eine Steigerung zu verzeichnen bei den Erzen und Metallen (36 Mill.), bei lebenden Tieren und mineralischen Produkten (17 Mill.), Häuten (13 Mill.), Steinkohlen (9 Mill.), Steinen und mineralischen Erden (4 Mill.), Seide (7 Mill.), Kupfervitriol (6 Mill.), roher Jute (3 Mill.); es gingen zurück Getreide (92 Mill.), Seidenkokons (16 Mill.), gefärbte Seide (10 Mill.) und Blättertabak (4 Mill.). Die Ausfuhr nahm zu für die Seide (38 Mill.), Schiffe (33 Mill.), Baumwollgewebe (17 Mill.), Olivenöl (11 Mill.), Hanf (9 Mill.), Getreidemehl (5 Mill.), Reis (4 Mill.) und Orangen und Zitronen (3 Mill.) und nahm ab für Wein in Fässern (29 Mill.), Mandeln und Nüsse (15 Mill.), frisches Obst (3 Mill.), Rindvieh (9 Mill.), Butter und Käse (4 Mill.) und Schwefel (2 Mill.).

— **Neuer Wagenkurs Rom-Wien.** Der bestehende Wagenkurs Rom-Pontebba und zurück wurde vom 16. d. M. an bis Wien ausgedehnt: Rom ab 2.30 nachm., Wien (über Leoben-Bruck) an 9.45 abends des nächsten Tages und Wien ab 7.45 vormittags, Rom an 1.10 nachm. des nächsten Tages.

— **Eisenbahn Venedig - Primolano.** Am 19. d. M. wurde, wie bereits in Nr. 15 S. 232 d. Ztg. angekündigt, in Rom die Konzessionsurkunde für die Eisenbahn Venedig - Mestre-Bassano - Primolano unterfertigt. Von dem Endpunkt dieser Linie in Primolano soll eine Verbindungsstrecke nach der Station Tezze der Valsuganabahn ausgebaut werden, durch welchen Anschluß die Valsuganabahn aller Voraussicht nach eine bedeutende Verkehrsentwicklung erfahren wird.

— **Eisenbahnerausstände in Rußland.** Die allgemeine Gärung in Rußland hat in den letzten Tagen auch auf den Eisenbahnen Streiks und damit Störungen des Verkehrs verursacht. Die Nachrichten fließen ziemlich spärlich, es liegen fast nur Telegramme vor. Wir versuchen nachstehend ein Bild der Ausstände und Störungen zu geben, wie es nach den Nachrichten bis zum 24. d. M. vormittags sich darstellt. Die ausständige Bewegung begann am 16. d. M. auf den Weichselbahnen (Staatsbahnen im Süden von Russisch-Polen mit Anschluß an die Warschau-Wiener Bahn in Sosnowice); hier war der Ausstand einige Tage allgemein, so daß Stockungen in den Kohlensendungen von Oberschlesien eintraten und der Güterverkehr über die Warschau-Wiener Bahn geleitet wurde. Seit dem 20. d. M. etwa haben aber wieder Züge unter militärischer Leitung verkehrt. Einige Tage später wurden Streiks auf der Windau-Rybinsker und Rybinsk-Moskauer Bahn gemeldet, so daß der direkte Verkehr zwischen Windau und Moskau eingestellt wurde. Am 21. d. M. begann der Streik gleichzeitig auf der Wladikawkas-Bahn im äußersten Südosten, auf der Moskau-Kiew-Woronesch-Bahn und auf den russischen Südwestbahnen (Staatsbahnen zwischen Kiew und Odessa). Seit dem 22. d. M. hat der Ausstand auch die Deutschland nächstliegende zum Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen gehörige Warschau-Wiener Bahn ergriffen, so daß seit dem 22. d. M. der Bahnverkehr sowohl zwischen Alexandrowo und Warschau als auch zwischen Sosnowice und Warschau, also auf den beiden Hauptlinien der Bahn, eingestellt ist. Zwischen Sosnowice und Dombrowa wurden die Schienen der Hauptstrecke aufgerissen, so daß ein Güterzug entgleiste, der dann von den Ausständigen geplündert wurde. Am 22. d. M. früh wurde der um 9 Uhr früh in Sosnowice eingetroffene preußische Güterzug von dem russischen Eisenbahnpersonal zur Weiterbeförderung nicht angenommen. Auch auf der Bahn Moskau-

Kiew-Woronesch verkehren seit 22. d. M. keine Züge mehr. Ebenso wird Streik auf der Libau-Romnyer Bahn gemeldet. Dagegen scheint die Petersburg-Warschauer Staatsbahn, zu der auch die Abzweigung Landwarowo-Wirballen (Eydtkuhnen) gehört, und die Nikolai-Bahn (Petersburg-Moskau) vom Streik nicht berührt zu sein. Dieser erstreckt sich sonach in der Hauptsache auf Russisch-Polen und die angrenzenden Gebiete bis Moskau und darüber hinaus nach Südosten. Unter den Ursachen des Streiks finden wir in den spärlichen Zeitungsnachrichten hauptsächlich Forderung und Ablehnung von Lohn- und Gehaltserhöhungen aufgeführt. Was die Wirkungen anlangt, so steht schon jetzt fest, daß umfangreiche Betriebseinstellungen nicht zu vermeiden sind, da es bei der Ausdehnung des Streiks und der sonstigen allgemeinen Lage in Rußland ausgeschlossen ist, daß der Betrieb etwa durch Eisenbahntruppen und andere militärische Hilfskräfte aufrecht erhalten werden könnte.

Fremde Weltteile.

— **Von der zweiten sibirischen Eisenbahn.** Der Bau der zweiten sibirischen Eisenbahn von Tomsk nach Omsk ist Zeitungsmeldungen zufolge nunmehr endgültig beschlossen worden. Die Arbeiten beginnen bereits im Frühjahr; da die Bahn ein ebenes Gebiet durchscheidet, ist zu hoffen, daß man schon im Herbst an die Schienenlegung gehen kann. Aus diesem Gebiete Sibiriens ist die Massenabfertigung von Gütern, wie Getreide, Butter, Fleisch usw., zu erwarten. Es ist daher in Aussicht genommen, diese Linie mit Wagen von 1200 bis 1500 Pud Tragfähigkeit auszurüsten.

— **Baufortschritte der Usambarabahn.** Dem Ende Dezember abgefaßten und im Deutschen Kolonialblatt bekannt gegebenen Bauberichte über die Neubaustrecke der Usambaraeisenbahn entnehmen wir folgendes: Der Betriebseröffnung der Bahn wird zu dem von der Bauleitung angegebenen Termin — 1. März 1905 — nichts im Wege stehen. Die Fertigstellungsarbeiten am Mauerwerk der Brücken und Durchlässe (Flügel- und Herdmauern, Pflasterungen) sind etwa auf $^{2}/_{3}$ der Gesamtstrecke erledigt. Zur Zeit werden die letzten Rohrdurchlässe vor Mombo verlegt. Die Herstellung des Mauerwerks an diesen letzten Bauwerken wird im Laufe des Januar erfolgen können. Die Brücken und Durchlässe haben sich in der jetzt beendeten kleinen Regenzeit bewährt. Das Gleis war bis Kilometer 39,5 befahrbar, da es bis hierher angehoben und geschottert ist; von Kilometer 36,0 bis zu dieser Spitze wird jetzt reguliert sowie Bettungsmaterial nachgefüllt. Das Gleis hat am 24. Dezember 1904 den Endpunkt Mombo erreicht.

Einer Meldung aus Dar-es-Salaam zufolge ist die Schlußstrecke Korogwe-Mombo am 19. d. M. durch den Prinzen Adalbert feierlich eröffnet worden.

— **Betriebsstörungen in Amerika infolge Schneefalls.** Der starke Schneefall, der am 25. Januar d. J. im östlichen Newyork und Pennsylvanien herniederging, verursachte die heftigsten Betriebsstörungen. Der Schnee stieg zwar nur auf 8 bis 10 Zoll, aber der ihn begleitende starke Wind und die niedrige Temperatur hielten 12 bis 24 Stunden an. Von allen Seiten liefen Schreckenskunden ein. Die Züge zwischen Newyork und Boston hatten 12 Stunden Verspätung, die Expreßzüge von Newyork nach Albany saßen in der Gegend von Poughkeepsie die ganze Nacht fest. Auf der Pennsylvaniabahn zwischen Philadelphia und Harrisburg stand der Verkehr 12 Stunden lang still. Es wird ferner berichtet, daß ein Zug der Lackawannabahn bei Washington festgefahren war und die Reisenden infolge der versagenden Heizung dermaßen froren, daß sie ihre Zuflucht zu den Gepäckwagen nehmen mußten. In einem im Schnee stecken gebliebenen Zuge der Newyork Central mußten die Reisenden von 4 Uhr morgens bis Tagesanbruch im Dunkeln sitzen, weil das Gas versagte. Strecken der Long Island-Eisenbahn waren 24 Stunden lang für den Verkehr gesperrt.

— **Neuer Tunnel auf der North Shore Railway in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.** Diese Bahn, die die Verbindung zwischen San Francisco und Cazadero in Kalifornien herstellt, besteht aus einer 87 englische Meilen langen Hauptlinie, welche durch einen der malerischsten Teile der Coast Range Mountains läuft. Die Hauptstrecke der Linie ist schmalspurig und wird mit Dampf betrieben, während die Strecke, die die Städte Sausalito (gegenüber von San Francisco am anderen Ufer der Franciscobai), San Anselmo und San Rafael verbindet, im September 1903 auf elektrischen Betrieb eingerichtet wurde. Den Verkehr zwischen Sausalito und San Francisco vermittelt ein von der Bahngesellschaft eingerichteter Fährbetrieb. Die bezeichnete schmalspurige Hauptstrecke der Bahn bedient sich derselben Gleise, wie die elektrisch betriebene Strecke von Sausalito nach San Anselmo. Die Schmalspurbahn von Sausalito nach Cazadero hatte schwierige Steigungen zu überwinden, von denen die größte 2½ % betrug und zwei engl. Meilen lang war. Um die beim Befahren der verkehrsreichen Strecke dadurch entstehenden Schwierigkeiten zu beseitigen, entschloß man sich zum Bau eines Tunnels unter Whites Hill, der im April 1903 begonnen und im Dezember 1904 fertiggestellt wurde. Der Tunnel ist 3190 Fuß lang, 17 Fuß breit und 20 Fuß hoch. Die Baukosten haben etwa 175000 D. (700000 ℳ) betragen. Die Fahrzeit nach Punkten nördlich des Tunnels ist durch ihn um 30 Minuten und die Entfernung von San Francisco nach Cazadero um zwei engl. Meilen verkürzt worden.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht der Eisenbahn für ihre Angestellten.** Bei den Sprengarbeiten zu Bahnzwecken war eine auf der Landstraße bis auf 193 m sich der Sprengstelle nähernde Frau von einem Sprengstück verletzt. Die von ihr gegen die Bahn erhobene Entschädigungsklage ist durch das Oberlandesgericht Stuttgart am 30. Januar 1903 (I. Senat) abgewiesen. In der sehr ausführlichen Begründung wird u. a. folgendes bemerkt:

Die Leitung der Sprengarbeiten war dem Schachtmeister B. übertragen, einem seit mehr als 15 Jahren beim Eisenbahnbau tätigen Manne, dem das Zeugnis ausgestellt ist, daß er die zur Leitung von Sprengarbeiten erforderte Sachkenntnis, Umsicht und Besonnenheit besitzt. Hiernach wäre die Auffassung, daß die Bahn bei Auswahl des B. die erforderliche Sorgfalt beobachtet habe, selbst dann begründet, wenn anzunehmen wäre, daß B. in dem hier fraglichen Falle pflichtwidrig gehandelt hätte. Denn dieser eine Vorfall könnte nicht rückwärts die Annahme widerlegen, daß B. zur Zeit seiner Anstellung und bis zu dem Vorfall im allgemeinen die zur Versehung jener Stelle erforderlichen Eigenschaften besessen habe, und daß die Bahn ihr Vorhandensein bei ihm voraussetzen durfte. Der Schachtmeister hatte zur Bewachung der Straßen Posten in einer Entfernung von 200 m von der Sprengstelle aufgestellt. Wie hier erwiesen, ist die Verletzte von dem Posten C. rechtmäßig gewarnt; als er aber zurückging, glaubte sie sich zum Weitergehen befugt und näherte sich so bis auf 193 m der Sprengstelle. Diese Posten sind von dem Schachtmeister unter eigener Verantwortung ausgewählt; die Bahn konnte ihm nach Sachlage und hat ihm auch die Auswahl überlassen. Da hierin keine Sorgfaltsverletzung ihrerseits erblickt werden kann, bleibt auch hier ihre Haftung ausgeschlossen. Die Entscheidung bleibt dieselbe, wenn C. als von der Bahn angestellt angesehen wird. Bezüglich seiner ist festgestellt, daß er alle zur Wahrnehmung des übertragenen Dienstes erforderten Eigenschaften besitzt. Die Bahn hat ferner den Beweis erbracht, daß sie bei der Leitung der Ausführung der in Frage stehenden Sprengarbeiten die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Diese Leitung lag ihr zweifellos ob und sie kann sich auch in dieser Beziehung ihrer Haftung nicht mit dem bloßen Hinweis darauf entziehen, daß sie die Leitung dem Schachtmeister übertragen habe. Anderseits aber muß anerkannt werden, daß von ihr nicht verlangt werden kann, daß sie bei ihrem der Natur der Sache nach sehr umfangreichen Betriebe jeden einzelnen Arbeiter bei jeder vorkommenden Verrichtung überwache und in jedem einzelnen Falle besondere Anordnungen treffe. Die Bahn genügte ihrer Leitungspflicht, wenn sie allgemeine Anordnungen und Vorrichtungen traf, durch deren Beobachtung und Anwendung ein ordnungsmäßiger und sicherer Betrieb gewährleistet war, und wenn sie zu der Annahme berechtigt war, daß die Anordnungen befolgt werden und die Vorrichtungen sich zweckentsprechend im Gange befinden.

— **Die Verkaufsautomaten auf Bahnhöfen,** deren Betrieb nach der Entscheidung einzelner deutscher Gerichte auch an Sonntagen gestattet ist, da sie zum Gewerbebetriebe der Bahn gehören, haben — wie die Zeitschrift „Handel und Gewerbe" mitteilt — der Handelskammer zu Metz Veranlassung zu einem Beschlusse gegeben, in welchem sie diese Entscheidungen nur insofern als berechtigt anerkennt, als die Automaten innerhalb der Bahnsteigsperre aufgestellt und somit ausschließlich Reisenden zur Benutzung zugänglich sind. Wir haben die betreffende Frage bei früheren Anlässen eingehend besprochen und namentlich in Nr. 41 S. 648 f. Jahrg. 1903 das in dieser Angelegenheit ergangene Urteil des Kammergerichts zu Berlin vom 26. März 1903, welches den Betrieb der Verkaufsautomaten auf Bahnhöfen auch an Sonn- und Festtagen für erlaubt erklärt, im Wortlaute mitgeteilt. Nach Lage der Umstände können wir nicht glauben, daß sich die Eisenbahnverwaltungen durch eine vereinzelte Stimme in ihrer bisherigen Auffassung werden schwankend machen lassen, und hieran wird auch der von der Handelskammer zu Metz in den Vordergrund geschobene Gesichtspunkt einer Unterscheidung zwischen den

innerhalb und außerhalb der Bahnsteigsperre aufgestellten Automaten schwerlich etwas ändern. Denn das oben erwähnte Urteil des Kammergerichts zu Berlin sagt ausdrücklich, daß es nicht möglich sei, zwischen denjenigen Veranstaltungen zu unterscheiden, welche nur dem reisenden Publikum zugänglich, und denjenigen, welche außerhalb der Bahnsteigsperre auf Bahnhöfen aufgestellt sind. Auch die letzteren seien für die Reisenden bestimmt, und der Umstand, daß sie von anderen Personen benutzt werden könnten, ändere hieran nichts.

Bücherschau.

— **Württembergische Bodensee - Dampfschiffahrt.** Als Gedenkblatt zum 50jährigen Bestehen (1. Juli 1904) der württembergischen staatlichen Bodensee-Dampfschiffahrt hat Kapitänleutnant Dampfschiffahrtsinspektor Bethge in Friedrichshafen eine kleine Denkschrift über die geschichtliche Entwicklung dieser Schiffahrt herausgegeben. Die Denkschrift zerfällt in drei Teile: I. Allgemeines, Entwicklung der Betriebsmittel; II. Beförderungvorschriften, Verträge und Tarife; III. Betrieb. Eine kurze, zusammenfassende Schlußbemerkung ist angefügt. Beigegeben sind: Eine Übersicht über den Bestand der württembergischen Bodenseeflotte von 1824 (Privatbetrieb), 1854 und 1904; Frachtentariftabellen; eine übersichtliche Darstellung über den Verkehr und die Rechnungsergebnisse der Bodensee-Dampfschiffahrt von 1825 bis 1900; Pläne der Hafenanlagen von Friedrichshafen und eine graphische Übersicht über die Entwicklung des Schiffahrtsverkehrs auf dem Bodensee. Wie dieser Verkehr und die staatlichen Schiffahrtseinrichtungen aus kleinen Anfängen (1854: 3 eiserne Glattdeckdampfer und 3 Schleppboote zur Beförderung von etwa 630 Personen und 365 t) zu einer ansehnlichen Flotte (1904: 7 Dampfboote, 1 Barkasse, 4 Schleppboote und 2 Trajektkähne zur Beförderung von rund 3500 Personen und 1140 t) entwickelt haben, ist in dem Schriftchen in anschaulicher Weise ausgeführt.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Verkehrswiederaufnahme.

Strecke Oberschreiberhau-Grünthal-Josephinenhütte frei, dagegen übrige Strecken noch gesperrt.
Breslau, den 23. Februar 1905. (480)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.
Mit sofortiger Gültigkeit haben wir die Schreibweise der an der diesseitigen Strecke belegenen Station Zisselmaar in „Zieselsmaar" abändern lassen.
Cöln, den 20. Februar 1905. (481H&V)
Die Direktion.

3. Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse der Station Leipzig-Eutritzsch.
Vom 9. April d. J. ab wird die Station Leipzig-Eutritzsch für den Freiladeverkehr geschlossen. Die Abfertigung von Wagenladungsgütern der Anschlußgleisbesitzer sowie von Stückgütern bleibt bestehen.
Halle a/S., den 19. Februar 1905. (482)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Zur Erleichterung und Beschleunigung der Beförderung von Arzneimitteln nach solchen — zumeist ländlichen — Orten, an denen sich eine Apotheke nicht befindet, wird auf den preußisch-hessischen Staatseisenbahnen vom 1. März d. J. ab versuchsweise eine regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln nach den hierunter abgedruckten Bedingungen eingerichtet werden. Nähere Auskunft erteilen die Gepäckabfertigungsstellen.

Bedingungen
für
die regelmäßige Beförderung
von Arzneimitteln.

§ 1.

Eine regelmäßige Beförderung von Arzneimitteln nach bestimmten, nicht mehr als 25 km vom Versandort entfernten Stationen, an denen eine Apotheke nicht vorhanden ist, findet versuchsweise auf besonderen Antrag (§ 10) unter nachstehenden Bedingungen statt.

§ 2.

Die Arzneimittel sind in dauerhaften, handlichen und gut schließenden Kasten zu verpacken, die mit Inhalt höchstens 10 kg schwer sein dürfen. Die Arzneikasten müssen in dauerhafter Weise außer dem Namen und Wohnort der Versandapotheke die deutliche Adresse des Empfängers und den Namen der Eisenbahn-Versand- und Empfangsstation tragen.

Nachnahme-Belastung ist ausgeschlossen.

§ 3.

Die Beförderungsgebühr ist für den Kalendermonat, zuerst nach Bewilligung des Antrages (§ 10) und sodann am 1. des folgenden Monats, jedesmal vor Auflieferung der ersten Sendung zu zahlen. Sie beträgt für sämtliche innerhalb dieser Zeit beförderte Sendungen (einschließlich der Rückbeförderung der nicht innerhalb 48 Stunden abgeholten — vergl. 6 —, der leeren oder nur mit leeren Arzneibehältern und Rezepten gefüllten Kasten) und für jede Empfangsstation 3 ℳ.

§ 4.

Eine regelmäßige Verwiegung der Arzneikasten findet nicht statt. Die Versandstation wird darüber wachen und sich von Zeit zu Zeit durch Nachwiegung davon überzeugen, daß das Gewicht der Arzneikasten 10 kg nicht übersteigt. Stellt sich heraus, daß das Höchstgewicht von 10 kg überschritten ist oder andere Gegenstände als Arzneimittel oder Rezepte sich in dem Kasten befinden, so wird für die Sendung ein Frachtzuschlag von 5 ℳ erhoben, und zwar auch dann, wenn die Absicht der Frachthinterziehung nicht vorliegt.

Wein und Mineralwasser gelten nur dann als Arzneimittel, wenn sie auf Grund eines der Sendung beigefügten ärztlichen Rezeptes versandt werden.

Die Eisenbahnverwaltung kann vom Versender wie vom Empfänger die Öffnung der Arzneikasten und die Vorlegung der Rezepte verlangen.

Die Rezepte dürfen weder mit der Aufschrift einer bestimmten Apotheke, noch mit Buchstaben, Zahlen usw. versehen sein, durch die auch beim Fehlen einer ausführlichen Adresse eine bestimmte Apotheke gekennzeichnet wird.

Briefliche Mitteilungen jeder Art sind ausgeschlossen.

§ 5.

Gefüllte Arzneikasten können bis zur unmittelbaren Abfahrt des Zuges aufgeliefert werden.

Die Auflieferung erfolgt ohne Begleitpapier bei der Gepäckabfertigungsstelle oder, wenn diese geschlossen ist, bei der Station. Soll die Beförderung mit einem Güterzuge stattfinden, so kann die Auflieferung des Arzneikastens bei der Güterabfertigungsstelle gefordert werden.

Die Arzneikasten werden, sofern nicht die Beförderung mit bestimmten Zügen vereinbart ist, mit dem nächsten auf der Bestimmungsstation haltenden Personen- oder Güterzuge befördert.

§ 6.

Der Empfänger hat den Arzneikasten am Zuge oder bei der Gepäck- (Güter-) Abfertigungsstelle abzuholen, ohne daß eine Benachrichtigung über die Ankunft erfolgt. Erfolgt die Abholung nicht innerhalb 48 Stunden, so wird der Versender hiervon durch Vermittlung der Versandstation benachrichtigt. Ist die Abholung auch nach weiteren 48 Stunden nicht erfolgt, so wird der Arzneikasten an die Versandapotheke zurückgeschickt.

§ 7.

Die Ankunft der zurückgesandten leeren Kasten wird der Apotheke von der Eisenbahnverwaltung nicht mitgeteilt.

Sie sind bei Vermeidung des tarifmäßigen Lagergeldes für Reisegepäck binnen 24 Zeitstunden abzuholen.

§ 8.

Bezüglich der Haftung bei Verlust, Minderung, Beschädigung oder Verspätung in der Beförderung bewendet es bei den im Abschnitt VIII der Eisenbahn-Verkehrsordnung enthaltenen Bestimmungen mit der Maßgabe, daß im Falle eines Verlustes, der Minderung oder der Beschädigung der zu erstattende Höchstbetrag 3 ℳ für jede Sendung beträgt.

§ 9.

Die Kündigung ist an die zuständige Eisenbahn-Verkehrsinspektion zu richten. Sie ist jederzeit mit der Wirkung zulässig, daß die Beförderung mit Ablauf des Monats, in dem die Kündigung eingeht, ihr Ende erreicht.

Bei nicht pünktlicher Zahlung der Gebühren oder bei Mißbrauch ist die Staats-

eisenbahnverwaltung zur sofortigen Einstellung der in den vorherigen Paragraphen zugestandenen Vergünstigungen berechtigt. In letzterem Falle wird auch nicht ein Teil der Monatsgebühr zurückgezahlt.

§ 10.

Die Versender, welche Arzneimittel unter diesen Bedingungen zu befördern wünschen, haben spätestens 8 Tage vor Beginn des Versandes bei der Gepäckabfertigungsstelle ihres Wohnortes eine Anmeldung nach dem darunter abgedruckten Muster einzureichen.

Über die Genehmigung des Antrages entscheidet die zuständige Eisenbahn-Verkehrsinspektion.

Anmeldung zur regelmäßigen Beförderung von Arzneimitteln.

Die unterzeichnete Apotheke beantragt hierdurch die Beförderung von Arzneimitteln von . . . . . nach . . . . . vom . . ten . . . . unter Anerkennung der vorstehenden Bedingungen. Die Beförderung der gefüllten Arzneikasten wird mit Zug . . . , der leer zurückgehenden mit Zug . . . gewünscht.

. . . . , den . . ten . . . .

. . . .

Berlin, den 17. Februar 1905. (483)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Wasserumschlagstellen in Pöpelwitz und Maltsch Oderhafen werden am 24. Februar eröffnet.

Breslau, im Februar 1905. (484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Zum Heft 7 der Verbandstarife vom 1. Juli 1904 wird auf 1. März 1905 der 1. Nachtrag ausgegeben, welcher den Ausnahmetarif Nr. 19 für Papier aller Art zur Ausfuhr aus der Schweiz nach überseeischen Ländern sowie die Ergänzung einiger Ausnahmetarife durch Aufnahme neuer schweizerischer Stationen enthält.

Karlsruhe, den 20. Februar 1905. (485)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

In den im sächsisch-südwestdeutschen Verbande (Tarifhefte 2 und 4) bestehenden Ausnahmetarif 24 für Abfälle von Baumwolle, von Baumwollengarn und von Twisten wird mit Gültigkeit vom 1. März 1905 die Station Wilthen der sächsischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation einbezogen.

Dresden, den 23. Februar 1905. (486)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Kohlenverkehr.

Am 1. März 1905 treten die Nachträge XII zum Heft 3 und XI zum Heft 6 des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen usw. in Kraft, die Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen und Münster, ferner teilweise ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Derne, Eving und Preußen der vormaligen Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn, für eine Anzahl Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen und für die Stationen der Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheimer Nebenbahnen sowie sonstige Änderungen enthalten.

Preis des Nachtrags XII zum Heft 3: 30 ₰, des Nachtrags XI zum Heft 6: 10 ₰.

Essen, den 22. Februar 1905. (487)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

In den norddeutsch-sächsischen Tierverkehr werden am 1. März d. J. die Stationen Altmittweida und Falkenstein der sächsischen Staatseisenbahnen einbezogen. Außerdem werden am gleichen Tage Frachtsätze für den Tierverkehr zwischen der Station Hof der sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Groß-Gleidingen des Direktionsbezirks Hannover eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Dresden, den 23. Februar 1905. (488)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im norddeutsch-sächsischen und Berlin-Stettin-sächsischen Verkehre werden in die nachstehend näher bezeichneten Ausnahmetarife am 1. März d. J. einbezogen: a) die Station Stolpen der sächsischen Staatseisenbahnen als Versandstation in die Ausnahmetarife 9 und E für Eisen und Stahl, b) die Station Siegmar der sächsischen Staatseisenbahnen als Empfangsstation in die Ausnahmetarife H für rohe Baumwolle usw. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 23. Februar 1905. (489)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband. Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 5. März 1905 tritt im obengenannten Tarifhefte nachbezeichneter Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 15 Graphit unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Von Goldenstein k. k. St. B. nach Weißwasser 123 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 23. Februar 1905. (490)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr über Mittelwalde usw.

Vom 1. März 1905 wird die Station Dittersbach i. B. der Lokalbahn Friedland i. B.-Hermsdorf in obigen Tarif einbezogen. Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Kattowitz, den 22. Februar 1905. (491)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer und niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach den Stationen der Osterwieck-Wasserleber und Südharz-Eisenbahn.

Die Bestimmungen über die Frachtberechnung im Anhang zu den Gütertarifen der preußischen Staatsbahnen, Tarifheft II F, II G und II H — gültig ab 20. Januar 1905 —, finden auch Anwendung bei der Abfertigung von Steinkohlen usw. nach den Stationen obengenannter Bahnen. Den Sätzen des Rohstofftarifs tritt der bei diesem Tarif bereits bestehende Zuschlag von 0,01 ℳ für 100 kg hinzu.

Die Entfernungen sind dem mitteldeutschen Privatbahngütertarif zu entnehmen.

Breslau, den 22. Februar 1905. (492)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. März d. J. tritt der Nachtrag IV zum diesseitigen Gemeinschafts-Gütertarif, gültig vom 1. Mai 1900, in Kraft. Derselbe enthält die Einführung eines Ausnahmetarifs für Rohzucker jeder Art in Ladungen von mindestens 10 000 kg an Raffinerien auf dem direkten Bahnwege oder von Umschlagsplätzen an binnenländischen Wasserstraßen zwischen Woldegk und Wittenberge.

Perleberg, den 20. Februar 1905. (493)
Die Direktion der Prignitzer Eisenbahn, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. treten für einzelne Stationen des Direktionsbezirks Hannover sowie für die Station Münster W. L. E. der Westfälischen Landes-Eisenbahn Frachtermäßigungen ein.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 22. Februar 1905. (494)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österr.-ungar.-bayerischer Gütertarif. Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. März l. J. gelangen für die Beförderung von Baumwollwaren, verpackt, und Garnen bei Aufgabe als Frachtstückgut direkte Frachtsätze zwischen Traun und Haslau zur Einführung.

München, den 18. Februar 1905. (495)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 gelangt unter Aufhebung des Tarifs vom 1. Februar 1894 ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Düngemitteln und Rohmaterialien zur Düngerfabrikation in Ladungen von 10 000 kg für den gegenseitigen Verkehr der schweizerischen Eisenbahnen zur Einführung, welcher auch für den Verkehr mit unseren Stationen Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz Anwendung findet. Er kann zum Preise von 80 ₰ durch Vermittlung unserer Stationen oder von unserem Verkehrsbureau bezogen werden.

Karlsruhe, den 20. Februar 1905. (496)
Großh. Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 15. März d. J. werden die Stationen Friedrichshafen, Heilbronn Hauptb. und Südb., Königsbronn, Stuttgart Haupt-, Nord- und Westbahnhof der württembergischen Staatsbahnen in den außeritalienischen Ausnahmetarif Nr. 32 für Bleiweiß usw. einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Abrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 20. Februar 1905. (497)
Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr via Gotthard: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. März 1905 wird die Station Riesa-Elbkai (Ort) in den Ausnahmetarif 5 b für die Beförderung von Getreide usw. des Tarifheftes 2 vom 1. März 1893 für den sächsisch-ungarischen Eisenbahnverband einbezogen.

Die Frachtsätze berechnen sich durch Anstoß von 1 ₰ für 100 kg an die für die Station Riesa bestehenden Ausnahmefrachtsätze. Für den Umschlagsverkehr haben sie keine Gültigkeit.

Dresden, den 25. Februar 1905. (498)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif I.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 sind in dem „Ausnahmetarif S3b für Bohnen, trockne, genießbare, zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern“ die Worte „nach außerdeutschen Ländern“ zu streichen.

Breslau, den 20. Februar 1905. (499)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. ab wird die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn unter Abschnitt III A des Tarifs mit der Beschränkung aufgenommen, daß der Tarif für den Binnenverkehr dieser Bahn sowie für ihren Wechselverkehr mit den Kreis Bergheimer Nebenbahnen und den Cöln-Bonner Kreisbahnen keine Anwendung findet. Die Cöln-Bonner Kreisbahnen erhalten daher im Nachtrag 2 den Zusatz: „Ausgenommen im Verkehr mit der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.“

Mit Gültigkeit vom gleichen Tage ab wird in den Abschnitt III B eingefügt: „Der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn für den Empfang ihrer Stationen (ausgenommen Oschersleben O. S. E.).“

Berlin, den 20. Februar 1905. (500)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. März d. J. der Nachtrag X in Kraft, enthaltend Ausnahmefrachtsätze der Tarifabteilung II b für den Versand von Koks zum Hochofenbetrieb und von Kokskohlen zur Herstellung von Koks zum Hochofenbetrieb nach der Station Peine des Direktionsbezirks Hannover, ferner Ausnahmefrachtsätze von den Stationen Mathias Stinnes und Sinsen des Direktionsbezirks Essen nach sämtlichen in den Tarif aufgenommenen Empfangsstationen. Preis 0,10 ℳ.

Essen, den 20. Februar 1905. (501)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Am 1. März d. J. wird unter Einrechnung deutscher normaler Anteile die Station Csákány der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif A und B für Holz usw. aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die bekannten Dienststellen.

Breslau, den 21. Februar 1905. (502)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. März d. J. wird die Haltestelle Markowitz der Königlichen Eisenbahndirektion Kattowitz für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor für Güter des Spezialtarifs III und des Ausnahmetarifs Nr. 55 (Düngemittel) in den Verband einbezogen.

Eine Abfertigung von und nach Markowitz Ort findet nicht statt.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den beteiligten Verwaltungen zu erfahren.

Breslau, den 20. Februar 1905. (503)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Heft 3 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommt am 1. März d. J. der II. Nachtrag zur Einführung. Der Nachtrag, der zum Preise von 10 ₰ abgegeben wird, enthält Frachtsätze für Waldfischbach und Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Düngemittel von Differdingen.

Straßburg, den 17. Februar 1905. (504)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Beisselsgrube, Fortunagrube, Grube Brühl, Gruhlwerk, Liblar Dorf, Mödrath Bh. K. B., Türnich=Balkhausen und Zieselsmaar der Kreis-Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn in den Tarif vom 1. März 1904 einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen und Dienststellen.

Cöln, den 20. Februar 1905. (505)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Die Station Coblenz Hauptbahnhof, welche dem Eilgutverkehr (Eilstückgut und Eilgut in Wagenladungen) dient, ist mit den Entfernungen und Frachtsätzen der Station Coblenz Moselb. in den Verkehr aufgenommen worden.

Elberfeld, den 17. Februar 1905. (506)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. wird zwischen Walhallastraße und Gommern für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III (Ausnahmetarif 5 b) ein Frachtsatz von 1,04 ℳ. für 100 kg zur Einführung gebracht.

Magdeburg, den 23. Februar 1905. (507
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. März d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag III zur Einführung. Er enthält anderweite, teils ermäßigte, teils aber auch erhöhte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuß), Weida und Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt. Die Entfernungserhöhungen erlangen erst am 15. April d. J. Gültigkeit. Außerdem werden durch den Nachtrag Entfernungen zwischen Zeitz preuß. Staatsbahn einerseits und Zeitz (sächs. Staatsb.) anderseits eingeführt.

Über den Umfang der eintretenden Erhöhungen und über die Höhe der anderweiten Entfernungen und Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 21. Februar 1905. (508)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Tarifheft 5 — treten am 1. März 1905 für die Beförderung von Holz von Niemes=Stadt der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach verschiedenen sächsischen Stationen direkte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4, Auskunft gibt. Vom gleichen Tage ab gelten die für die Station Riesa vorgesehenen direkten Frachtsätze zuzüglich 1 ₰ für 100 kg auch für die Station Riesa=Elbkai. Die Gültigkeit dieser Frachtsätze wird auf den Ortsverkehr beschränkt.

Dresden, am 23. Februar 1905. (509)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Anhang zu den ab 15. Juni 1904 gültigen Verbandsgütertarifen, Teil II, für den norddeutschen und süddeutschen Donauumschlagsverkehr über Regensburg Donaulände usw., enthaltend Schiffsfrachten der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.

Zu diesem Tarife tritt mit Geltung ab Schiffahrtsbeginn 1905 der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend Neuaufnahme von Stationen, Änderungen und Berichtigungen.

Der Nachtrag 1 ist demnächst erhältlich.

München, im Februar 1905. (510)
Direktion
der Süddeutschen Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 2.
Gültigkeit des Ausnahmetarifes b (Bohnen) betreffend.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 finden die in dem vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarife Teil II, Heft 2 für obengenannten Verkehr auf Seite 89 angeführten Frachtsätze des Ausnahmetarifes b (Bohnen, genießbare, trockne) allgemein für Sendungen nach den Hafenstationen zur Ausfuhr über See Anwendung.

Wien, am 21. Februar 1905. T. A. B. Zl. 3624/05. (511)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, gelangen für die frachtgutmäßige Beförderung von Lumpen und Lumpenabfällen, auch altes Tauwerk, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm für einen Wagen und Frachtbrief folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Eisenbahndirektionsbezirk	nach Skalitz=Boskowitz (St. E. G.) Frachtsätze für 100 kg in Mark
Cöln Bonntor . .	C.	2,30
Cöln=Deutz . . .	„	2,30
Cöln=Ehrenfeld .	„	2,30
Cöln=Gereon . .	„	2,30
Cöln Hafen . . .	„	2,30
Cöln=Nippes (neuer Bhf.) . .	„	2,30
Cöln Süd	„	2,30

Wien, am 18. Februar 1905. (512)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Einbeziehung der Station Dresden König Albert-Hafen in den Ausnahmetarif Nr. 25.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung

im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Dresden König Albert-Hafen der Kgl. sächs. Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 25 (Tabak, roh, etc.) des obbenannten Tarifs mit den für die Station Dresden-Elbkai (Altstadt) derzeit bestehenden Frachtsätzen und Kilometerentfernungen einbezogen.

Wien, am 17. Februar 1905. — S. B. Z. 1801/CI ex 05. (513)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Mais (Kukurutz) treten bei Auflieferung von mindestens 3000 t während der Begünstigungsdauer 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege, längstens bis Ende August d. J. in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Branzaus-P.	112 ₰
Floridsdorf	110 „
Floridsdorf-Jedl.	110 „
Göllersdorf	123 „
Gröschelmauth	123 „
Guntersdorf	123 „
Hetzmannsdorf-W.	123 „
Iglau	106 „
Jarmeritz	122 „
Kojetitz	120 „
Korneuburg (Ort)	110 „
Korneuburg (Donauumschlag)	102 „
Langenzersdorf	110 „
Mähr.-Budwitz	123 „
Oberhollabrunn	123 „
Okrisko	115 „
Polna-Stecken	104 „
Pulkau	135 „
Retz	123 „
Schattau	123 „
Schönwald-Frain	123 „
Sierndorf	123 „
Spillern	110 „
Stadlau	110 „
Startsch-Trebitsch	117 „
Stockerau	110 „
Wien (II K. F. J. B., K. F. N. B., Ö. N. W. B., St. E. G.)	110 „
Wien Lagerhaus	110 „
Wien Praterkai	110 „
Wien D. U. B. der K. F. N. B.	111 „
Wien D. Qu. B. der K. K. St. B.	111 „
Wien Lagerhaus S. & W. Hoffmann	111 „
Wiese	110 „
Wolframitzkirchen	123 „
Zellerndorf	123 „
Znaim	123 „

Im Verkehr mit Schönpriesen-Umschlag ermäßigen sich die vorstehenden Frachtsätze um 5 ₰ für 100 kg und erhöhen sich im Verkehr mit Dresden-Elbkai um 36 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 22. Februar 1905. (514)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Verdingungen.

Die Lieferung von:
88,05 cbm eichenen Brückenschwellen und Bohlen,
323,32 „ kiefernen Bohlen und Balken,
36,44 „ kiefernen kantigen Pfosten,
4445 Stück kiefernen runden Pfosten
soll öffentlich vergeben werden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Angebotbogen können von unserem Zentralbureau gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Angebote sind postfrei mit der Aufschrift: „Angebot auf Lieferung von Brückenhölzern usw." bis zum Eröffnungstermin: Samstag, den 4. März 1905, vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist: 15. März 1905.

Mainz, den 18. Februar 1905. (515)

Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Verdingung der Lieferung von
170 000 kg Roheisen, 75 000 kg Leinölfirnis, 5000 kg Waterprooffirnis, 4000 qm Glas, klarem, 200 qm Glas, mattgeschliffenem, 1000 Stück Glasglocken für Wagenabteillaternen, 100 Stück Gummischläuchen, 2000 Stück messingenen Lampenbrennern für Petroleumrundbrenner, 3500 kg Leder, 700 Bogen grauer Pappe, 8000 Stück Dichtungsringen, 150 Stück Schmelztiegeln, 60 000 Bogen Schmirgelleinen, 300 Stück verstellbaren Schraubenschlüsseln, 1000 St. Schwämmen, 1500 Stück Schamottesteinen für Lokomotiven, 6000 Stück Hammerstielen aus Hikoryholz, 800 kg Treibriemen, ledernen, 8000 Stück Unterlagsscheiben, 14 800 Stück Hacken- und Schaufelstielen, sowie 350 Stück Bremsspindeln.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer 33 des Verwaltungsgebäudes eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung von **1 Mark in bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zeichnungen für Dichtungsringe, Glasglocken, Schraubenschlüssel, Schamottesteine, Hammer-, Hacken- und Schaufelstiele sowie Bremsspindeln sind besonders zu beantragen.

Versiegelte, mit der Aufschrift **„Angebot auf Lieferung von Werkstattsmaterialien"** versehene Gebote sind bis **zum 14. März d. J., vormittags 10 Uhr**, portofrei an unser Rechnungsbureau hierselbst einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist 25. März 1905.

St. Johann-Saarbrücken, 14. Febr. 1905.

Königliche Eisenbahndirektion. (516)

Verdingung
der Lieferung von 688 000 Stück **Bekleidungs- und Achsbuchsführungsplatten**, 2 492 000 Stück **Schrauben und Muttern**, 886 000 Stück **Schraubenmuttern** für das Rechnungsjahr 1905 für die Königlichen Eisenbahndirektionen in **Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i. W.**

Eröffnung der Angebote am **Dienstag den 14. März 1905**, vormittags **11 Uhr.** Zuschlagsfrist bis 15. April 1905.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 70 ₰ (von auswärts mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — nicht in Briefmarken —) vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz Nr. 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 20. Februar 1905. (517)

Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verkaufen:

Von dem Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgeliefertes altes Kupfer, teils tiegelrecht zerschnitten, Kupferabfälle, Kupferbolzen, Kupferstutzen, Kupferdraht, Kupferspäne, Messing, Rot- und Gelbguß, Zink, Blei, alte Plomben und Kompositionsasche in verschiedenen Losen.

Das hier lagernde Altmaterial kann werktäglich nachmittags von 2—6 Uhr bei dem Hauptmagazin II hier, Eingang Wielandstraße, besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verkauf von Altmetallen vom 1. März 1905"

versehen, spätestens

Mittwoch, den 1. März 1905, nachmittags 3 Uhr,

bei uns einzureichen. Die Verkaufsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Lose angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 14 Tage festgesetzt.

Karlsruhe, den 18. Februar 1905. (518)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Werkstättenbetriebe angesammelten Altmaterialien ist auf den 15. März d. J., vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 51 des Direktionsgebäudes Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen werden oder für 50 ₰ — nur Postanweisung — von uns bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 5. April d. J.

Kattowitz, im Februar 1905. (519)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 7 ausgemusterten Lokomotiven

am Sonnabend, den 11. März 1905, vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr. 200. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Lokomotiven" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer Nr. 420, 3 Treppen, während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 Pfennig (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 17. Februar 1905. (520)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Februar vorm. gemeldet.

Nummer 6. Berlin, am 25. Februar 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	—	1	—	graues Fell	14,5	1	Dirschau	K. E.-D. Danzig	Renntierfell?
2	A	—	1	—	eis. Rohr	44	2	B.=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
3	A	106	1	Kiste	Gußrohre	170	3	Witten West	K. E.-D. Essen	
4	A	541	1	—	Eisenrohr	31	4	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
5	A B	13	1	Faß	leer	8	5	Duisburg	K. E.-D. Essen	
6	A B	195	1	Bund	runde Holzstäbe	30	6	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
7	A C	140/5	6	Kisten	leer	72	7	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
8	A D	48	3	—	Eisenplatten	96	8	Pünderich	St. Johann=Saarbr.	Streckenfund.
9	A D	290/1	2	Kisten	ansch. Nudeln	10	9	Böblingen	Württemberg. Stsb.	
10	A E & Co.	—	1	Paket	Sägeblätter	4	10	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
11	A G	568	1	Weinfaß	leer	10	11	Mainz	Direktion Mainz	
12	A G K	{ 1 2066 }	2	Kisten	{ Granitsteine, Taue, Tonplatten, Werkzeug }	345	12	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
13	A H	—	1	—	Lampenkugel	6	13	Thorn	K. E.-D. Bromberg	{ v. Stettin 15/12. 04.
14	A H	25	1	Korb	leere Flaschen	27	14	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
15	A K	XI—XIII	3	Körbe	leer	9	15	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
16	A K	rot	1	Tafel	Schwarzblech	28	16	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
17	A M	1885	1	Bd.	5 Blechkübel	50	17	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	seit 16/12. 04.
18	A N	5	1	Kiste	Nudeln	16	18	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
19	A S	—	1	Ballen	Tau	52	19	Altboyen	K. E.-D. Posen	
20	A S	—	25	Fäßchen	Sardinen	85	20	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
21	{ A St u. S	890 552 }	1	—	Kistendeckel	20	21	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
22	A V	16327	1	Kiste	Briefordner	30	22	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
23	B	3	1	Faß	leer	32	23	Braunschweig N.	Braunschw. Land.-E.	v. Hannover.
24	B	6	1	—	Holztreppe	13,5	24	Crossen a/O.	K. E.-D. Posen	
25	B	20/1	2	Säcke	alte Säcke	111	25	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
26	B H	—	4	Ballen	Wollabfall	455	26	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	Nr. 27, 52, 56/7.
27	B B	162	1	Kiste	gefüllt	6	27	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	{ Hamburg B. 1/2.
28	B D	703	1	Ballen	schwarzes Tuch	16	28	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
29	B E	—	2	Kisten	feuerfeste Steine	76	29	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
30	B F F	949	1	Verschlag	1 Bild	20	30	Duisburg	K. E.-D. Essen	
31	B F P	232	1	Schachtel	Reklameplakat	8,5	31	Soest	K. E.-D. Cassel	
32	B G	—	1	Ring	Eisendraht	31	32	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
33	B K	9152	1	Kiste	Rosinen, Korinthen	18	33	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
34	B P	290	1	„	blaue Arbeitskleider	96	34	Wiesbaden Süd	Direktion Mainz	
35	B S	2655	1	Faß	leer	20	35	Hochheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	v. Cöln=G. 16/12.
36	B W	7399	1	Kiste	Blechflasche	25	36	Greußen	K. E.-D. Erfurt	Karbolsäure?
37	C	—	1	Tafel	verz. Eisenblech	9	37	Ober=Schmitten	K. E.-D. Frankf. a/M.	
38	C B	220	1	„	Kupferblech	50	38	Kalk Süd	K. E.-D. Cöln	{ Holzwickede 2/2.
39	C B	650	1	Kiste	29 Gewichte	48	39	Kamen	K. E.-D. Essen	
40	C E V	10910	1	Faß	?	108	40	Guben	K. E.-D. Posen	v. Berlin Ahg.
41	C F J	422/3	2	Kisten	leer	37	41	B.=Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
42	C G & Co.	6744	1	Kiste	Webspulen	210	42	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
43	C G H	9471	1	„	Erbsenwurst	18,5	43	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Gerabronn.
44	C H	—	1	Sack	Kleiderhalter	33	44	Würzburg	Bayerische Stsb.	
45	C H & F	11160/9	10	Kisten	Rosinen	110	45	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
46	C K	1646	1	Kiste	leer	100	46	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
47	C L S	4694	1	Korb	leere Flaschen	19	47	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	{ Rießner & Co., Nürnberg.
48	C R C	19432	1	Kiste	Feuertopf mit Rost	19	48	„	„	
49	C V	1/4	4	Säcke	gebrauchte Säcke	81	49	Soest Thomätor	Westfäl. Landes-E.	
50	C V	266	1	Korb	Packstroh	16	50	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
51	C W	162	1	Ballen	Rohseide	104	51	Hilden	„	
52	C W	1841	1	Kiste	Eisen?	256	52	Augsburg	Bayerische Stsb.	
53	D	208	1	Spiritusfaß	leer	40	53	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
54	D H	—	3	—	Hemmschrauben	8	54	Flieden	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
55	D M S	125	1	Kiste	Blechschöpfer —	28	55	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Hamm 13/1.
56	D R P	87177	1	Sack	Kartoffeln —	50	56	Leutzsch	K. E.-D. Halle a/S.	
57	D S	6464	1	Kiste	50 Flaschen Wein —	94	57	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
58	D T F	3543/45	3	Kisten	Tonwaren —	365	58	Cöpenick	K. E.-D. Berlin	Düsseldorf=Reisholz.
59	E E	1291	1	Büchse	ansch. Lack —	54	59	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
60	E F	4118	1	Faß	Öl —	205	60	Dortmund S.	„	
61	E H	1646	1	Weinfaß	leer —	23	61	Bullay	St. Johann=Saarbr.	
62	E M	12	1	—	Eisenrohr —	15	62	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	beschr. Basel.
63	E S	53	1	Blechbüchs.	Sikkatif —	57	63	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	v. Envers 26/1.
64	E S	7140	1	Kiste	Seife —	56	64	Feuerbach	Württemberg. Stsb.	
65	E Z	—	1	„	Mettwurst —	29	65	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
66	F	8335	1	„	Wein —	77	66	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
67	F A S	5/6/8	3	Bund	l. Körbe —	42	67	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
68	F B	8717	1	Ballen	weißes Leinen und bunte Handtücher	19	68	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
69	F C	18724	1	Ballot	Gummi-Einlagen —	8	69	Sulzbach i/Obpf.	Bayerische Stsb.	
70	F L L	690	1	Verschlag	künstliche Blumen etc.	30	70	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
71	F M	115	1	Kiste	5 hölz. Uhrgehäuse, 4 Pack Messingbeschlag	29	71	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
72	F & M	826	1	Eimer	Wagenfett —	15	72	Esch	Reichsbahn	v. Saarlouis 2/2.
73	F R C	2914	1	Ballen	Leinen —	142	73	Straßburg i/E.	„	
74	F S & Co	227	1	Faß	ansch. Schmieröl —	208	74	Gera Pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
75	F W	3	1	Sack	Prospekte —	36	75	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
76	G	—	1	Block	Zinn —	11	76	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
77	G	1—3	3	—	Rohgußmodelle —	33	77	Pfungstadt	Direktion Mainz	
78	G A	—	1	Kiste	Kistenverschlüsse —	59	78	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
79	G A	2334	1	„	Wäsche, Porzellan, Glas	95	79	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Umzugsgut.
80	G B	—	1	Sack	Hühnerfutter —	48	80	Weidhausen	K. E.-D. Erfurt	
81	G B	—	9	Pakete	Papier —	300	81	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
82	G B	127	1	—	Plan —	50	82	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
83	G B	689/90	2	Ballen	graue Watte —	118	83	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Achern v. 6/2.
84	G B C	6662	1	Stange	Rundeisen —	210	84	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
85	G B / C H M R	611	1	Kornfaß	leer —	12	85	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
86	G B G	360	1	Ballen	1 alte Matratze —	17	86	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
87	G & C	2461	1	„	Steuergut —	119	87	Chemnitz	Sächsische Stsb.	von Lindau vom 3/2.
88	G E	3830	1	Rolle i. L.	Leder —	21	88	Salzwedel	K. E.-D. Magdeburg	
89	Gebr. H	20	1	Kiste	Kristallkitt —	27	89	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	Cassel 7/2.
90	G F H	—	1	Sack	Streumehl —	50	90	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
91	G G	1528	1	Ballen	Papier —	27	91	Altboyen	K. E.-D. Posen	
92	G G R	69014	1	Ring	Bleirohr in Stroh —	60	92	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
93	G H	100	1	Kiste	rohe Holzwaren —	50	93	Dresden=Altst.	Sächsische Stsb.	auch F. W. 14687.
94	G H	300	1	Faß	leer —	18	94	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
95	G H	750	2	Bund	Messingstangen —	110	95	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
96	G H / J B	931 937 950 944 / 23099 9709	6	Kisten	leer —	240	96	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
97	G H F	11150/70	20	„	Rosinen —	400	97	Schalksmühle	K. E.-D. Elberfeld	
98	G H M	3730	1	Bierfaß	leer —	26	98	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	G H T	11339/48	10	Kisten	Rosinen —	116	99	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
100	G K	—	1	Essigfaß	leer —	19,5	100	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
101	G K	1678	1	Korb	Eisenwaren —	33,5	101	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
102	G L	620	1	Kiste	leer —	36	102	Düsseldorf=Bilk	„	
103	G M	1	1	Sack	alte Getreidesäcke —	25	103	Posen	K. E.-D. Posen	
104	G O	1455	1	Kiste	gefüllt —	20	104	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Ulm 4/2.
105	G P D J	1/2	2	Kisten	3 kl. Kisten? —	39,5	105	Kaltebortschen	K. E.-D. Posen	Amsterdam.
106	G S	1849	1	Ballen	neue Säcke —	29	106	Stolp	K. E.-D. Danzig	
107	G Sch	2080	1	„	Eisenwaren —	28,5	107	Schivelbein	K. E.-D. Stettin	bezettelt von Stettin v. 1/2.
108	G S C	400	1	Sack	Säcke —	8	108	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
109	G W	850	1	Kiste	Wurstwaren —	20	109	Esch	Reichsbahn	
110	G W	1450	1	„	getr. Gemüse —	17	110	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
111	H	—	1	Sack	Tiergartenmischung	10	111	Mainz	Direktion Mainz	
112	H	—	1	—	Petroleumtonne, leer	35	112	Flensburg	K. E.-D. Altona	
113	H	—	1	Kiste	Käse —	5	113	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
114	H	—	1	Bund	6 Schwarzbleche —	51	114	Balingen	Württemberg. Stsb.	
115	H	40	1	Sack	Hede —	14,5	115	Essen Old.	Oldenburgische Stsb.	
116	H	227	1	Kiste	Teigwaren —	8	116	Ulm	Württemberg. Stsb.	
117	H	461	1	„	Seife —	57	117	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
118	H	3997	1		Kopierbücher —	26	118	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
119	H	4470	1	Ballot	? —	26	119	Neumarkt a/Rott	Bayerische Stsb.	
120	H	4571	1	Ölfaß	leer —	33	120	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
121	H	7999	1	Sack	Schrubbtücher —	7	121	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
122	H B C	—	1	„	Asphalt —	16	122	Düsseldorf=Der.	„	
123	H & D	234	1	Ballen	Damenkleiderstoffe	20	123	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
124	H D F	3285	1	Ballen i. L.	Handwage —	3	124	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
125	H D W	64	1	Faß	ansch. ges. Därme —	59	125	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
126	H F	9224	1	Ballen	Tapetenmuster —	16,5	126	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
127	H G	20	1	in Leinen	runder pol. Tisch mit 3 Füßen	15	127	Düren	K. E.-D. Cöln	
128	H G	6099	1	Sack	20 Säcke —	18	128	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
129	H G	7292	1	Weinfaß	leer —	36	129	Mainz	Direktion Mainz	
130	H K	8921	1	Faß	leer —	37	130	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
131	H M	21	1	Verschlag	Geldschrank —	1462	131	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
132	H N	3504	1	Kiste	Pökelfleisch —	23	132	Hagen-Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
133	H S	13	1	Bund	2 leere Ölkannen —	5	133	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
134	H U	11035	1	—	Bleiweißfaß, leer —	8	134	Berlin Osg.	K. E.-D. Berlin	
135	H W S	1/2	2	Bund	Waschbretter —	20	135	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
136	H Z	6266	1	Kiste	Nudeln —	18	136	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
137	J B	18/19	2	Fässer	Petroleum —	188 173	137	Strasburg W/Pr.	K. E.-D. Danzig	
138	J D	5054	1	Kiste	Rosinen —	13,5	138	Rotenburg i/Hn.	K. E.-D. Münster	
139	J D	5141	1	Paket	Knabenjacken —	10	139	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	bezettelt von Mocker i/W. v. 3/2.
140	J K	1/5	5	Säcke	altes Metall —	200	140	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
141	J K	1080	1	Kiste	Bonbons —	12	141	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
142	J K W	1551	1	—	Branntweinfaß, leer	34	142	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
143	J P	16	1	Verschlag	Badewanne —	26	143	Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	Düsseldorf-Bilk 26/1.
144	J S	40	1	Kiste	gefüllt —	70	144	Raubach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
145	J St	266	1	Faß	leer —	20	145	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
146	J v H	100	1	Kiste	künstl. Blumen etc.	50	146	Ob.-Schreiberhau	K. E.-D. Breslau	Berlin H. u. L. 3/2.
147	K	1399/1400	2	Ballen	Leinen oder Bww. —	202	147	Trittau	K. E.-D. Altona	
148	K C	536	1	Kiste	Klosettpapier —	34	148	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
149	K D	1	1	„	Glasscheibe —	51	149	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	auch J P 5117.
150	K G	I	1	Ballen	Gewebe —	90	150	Hamm	K. E.-D. Essen	
151	K & K	—	1	„	Asbestschnur, Wolle, Dichtungsringe	18	151	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
152	K M	140	1	„	Posamenten —	11	152	Homberg Rhein	K. E.-D. Cöln	
153	L	654/56	3	Kisten	gefüllt —	117	153	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
154	L undeutlich	1431. 1/11	11 5	Ballen „	Kammzugwolle —	—	154	Hamburg Süd	„	
155	L B	103	1	Kiste	leere Flaschen —	30	155	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
156	L B	5375	1	Weinfaß	leer —	5	156	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
157	L G	II	1	Sack	Mehl —	23	157	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
158	L L	613	1	„	Lederabfall —	33,5	158	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
159	L & N	389/90	2	Ballen	Flanelle —	118	159	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
160	L P	333	1	Paket	25 Schiefertafeln —	9	160	Kevelaer	K. E.-D. Cöln	
161	L S	93	1	Kiste	Drogen —	18,5	161	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
162	L W	1883	1	„	Käse —	5	162	Osterfeld	„	
163	L W C	4772	1	Faß	Zichorien —	102	163	Stolp	K. E.-D. Danzig	
164	M A G	5005	1	Kiste	Holzwolle —	50	164	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	mit Holzbeschlag; ansch. Mähmaschinensäge.
165	M B oder M	47 1347	1	Bund	Eisenschiene —	36	165	Berlin Anh.	„	
166	M Co	8025	1	Korb	Wein —	121	166	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
167	M F	10	1	Ballen	Kleider —	55	167	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
168	M M	1	1	Eimer	Mus —	12	168	Tornesch	K. E.-D. Altona	
169	M S	84	1	Rollen	Seidenfutter —	24	169	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
170	M S J	1959	1	„	Leinen? —	12	170	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
171	M S J	1977	1	„	? —	11	171	Wiesbaden	Direktion Mainz	
172	M W	2016	1	Faß	fr. Schweineschwarten	300	172	Elberfeld-M.	K. E.-D. Elberfeld	
173	M W	10793	1	Ballen	Griesmehl —	55	173	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
174	N	377/8	1 1	Korb —	1. Blechkanne — Blechkanne, leer —	5	174	Cöln Bonntor	„	
175	N I O	—	1	—	Jagdschlitten m. Deichs.	122	175	Neustadt b. Cobg.	K. E.-D. Erfurt	
176	N E Co	2247	1	Korb	Wein u. Kognak —	54	176	Erfurt	„	
177	N K	32	1	Kiste	30 Anschlußdosen — 111 Kontaktstöpsel —	53	177	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Kiel 3/2.
178	N M & Co	229	1	Ballen	Tapeten —	35	178	„	„	mit Schloß; Cöln-Deutz 2/2.
179	O K	10	1	Kiste	gefüllt —	7	179	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
180	O K	194	1	Ballen	Baumwollwaren —	7,5	180	Bückeburg	K. E.-D. Hannover	
181	O O	810	1	Kiste	Zigarren —	30,5	181	Rosenberg O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
182	O & S	16105	1	„	Briefwagen —	25	182	München H. B.	Bayerische Stsb.	
183	P	340	1	Faß	Petroleum —	189	183	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
184	P	473	1	„	Leim —	70	184	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
185	P K	1/2	2	Kisten	Magenbitter —	175	185	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Hamburg L. B.
186	P O C	—	1	—	Petroleumfaß, leer —	35	186	Plüschow	Grhzl. Meckl. Stsb.	Streckenfund.
187	Q F	160	1	Korb	leere Flaschen —	47	187	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
188	R	—	1	Stange	Flacheisen —	10	188	München H. B.	Bayerische Stsb.	
189	R	1	1	Kiste	leer —	27	189	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
190	R	6502	1	„	roter Möbelplüsch —	177	190	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
191	R	8581	1	Stange	Flacheisen —	35	191	Burg b/Mgd.	K. E.-D. Magdeburg	
192	R A	189	1	Faß	ansch. Öl oder Petrol.	147	192	Velgast	K. E.-D. Stettin	
193	R H	513	1	Kiste	Eier —	88	193	Jena W. G.	K. E.-D. Erfurt	Plauen i/V. 31/1.
194	R H	5661	1	Faß	leer —	13	194	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	v. Eschweiler.
195	R L	14	1	Kiste	Schnürösen —	107	195	Düsseldorf-Der.	„	(R. Lohe, Solingen.
196	S	13	1	Korb	Muffen mit Gewinde	65	196	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
197	S C	14	1	Ballen	1. Säcke —	26	197	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
198	S G	I	1	—	roher Birkenholzstamm	25	198	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
199	S L	54	1	—	Decke —	90	199	Heidelberg	Badische Stsb.	
200	St E G	—	2 2	— —	hölz. Futterkrippe — hölz. Flankierbäume	70	200	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	gebrauchte.
201	St H V M	—	1	—	Kette —	—	201	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	10 m lang.
202	S V	17	1	Korb	Eisenw. —	55	202	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
203	T	1	3	Bund	15 Körbe —	60	203	Vohwinkel	K E.-D. Elberfeld	
204	T	3, 5	2	Packfässer	leer (neu) —	34	204	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
205	T A	2279	1	Kiste	leer —	45	205	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
206	T C	35023	1	"	Asphalt —	70	206	Amsterdam=Doklaan	Niederländ. Stsb.	Cöln=G. nach Amsterdam D. L.
207	T F	—	1	Bund	13 Stg. Rundeisen —	33	207	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
208	T K	3517	1	Ballen	Gewebe —	256	208	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	[1]
209	T N	380	1	—	Zentrifuge —	256	209	Neumünster	K. E.-D. Altona	
210	T S	64	1	Ballen	weiße Federn —	34	210	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
211	T S	350	1	Kiste	Christusfiguren —	106	211	Frankfurt a/M. H.	"	Glasglocken.
212	T W D	—	1	Sack	Säcke u. Schachtel Tuchlappen u. 80 ₰ in bar	20	212	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
213	V A	3	1	Kiste	Zollgut —	51	213	"	"	
214	V K	—	2	Stangen	Flacheisen —	56	214	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
215	W	237	1	Ballen	Baumwollw. —	37	215	Luxemburg	Reichsbahn	beklebt von Plauen ob. Bhf.
216	W B	—	1	Stange	Flacheisen —	32	216	Rotenburg i/Hn.	K. E.-D. Münster	
217	W C	957	1	Kiste	Suppennudeln —	15	217	Schladern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
218	W E	2055	1	Sack	Daunen —	2,5	218	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
219	W F	29	1	Bund	hölz. Matratzenrahmen	15	219	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
220	W H	3715	1	Kiste	Kohlenkasten, Ofenrohr	13	220	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	1 Filzhut.
221	W L	I	1	"	gefüllt —	71	221	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	auch W L 5692.
222	W R	—	3	—	Eisenstangen —	30	222	Duisburg	K. E.-D. Essen	
223	W R	66	1	Kiste	Stearinkerzen —	30	223	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
224	W R	5729	1	Paket	messing. Herdstange	2	224	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
225	W S	841	1	Korb	2 l. Terpentinbüchsen	7	225	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
226	W T & S	3832/33	2	Holzfässer	leer, alt —	24	226	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
227	W & W	7382	1	Stange	Draht —	40	227	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
228	W Z	760	1	Ballen	Kleiderstoffe —	13	228	Weida	K. E.-D. Erfurt	
229	Z & C	1	2	—	Gußrohre —	18	229	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
					B. Güter mit Adressen bezeichnet:					
230	Bochum	—	1	Bund	12 Rohrschellen —	23	230	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
231	Buse	49577	1	—	Kohlensäurezylinder, l.	23	231	Eyach	Württemberg. Stsb.	
232	Circus	—	4	—	hölz. Latierbäume —	?	232	Straßburg	Reichsbahn	
233	Joh. Jakob Eibler	—	1	Ballen	leere Säcke —	40	233	Simbach a/Inn	Bayerische Stsb.	
234	Georg F. W. Gerke	—	1	Korb	Farbe —	13	234	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
235	Grolman	—	3	Ballen	l. Säcke —	230	235	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
236	Hugo Hoffmann	—	1	Sack	gebrauchte Säcke —	29	236	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
237	Hubertus-Sprudel	3795	1	Stahlzylinder	leer —	23	237	Hönningen a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
238	Hubertus-Sprudel	6102	1	Stahlzylinder	leer —	22	238	"	"	
239	Hermann Röhl	—	1	Eisenfaß	ansch. Benzin —	190	239	Brandenburg Staatsbf.	K. E.-D. Magdeburg	
240	Simon Jülich	—	1	Bund	10 Körbe —	33	240	Remagen	K. E.-D. Cöln	
241	Sommer	—	1	—	Milchflasche, leer —	5	241	Waiblingen	Württemberg. Stsb.	
242	Turner, Altherton & Co. L. D. Denton	—	1	—	Kontragewicht (?) —	145	242	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
243	Chs. de Vos & Co.	—	1	Kiste	Würfelzucker —	52	243	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
244	Wesenfeld, Dicke & Co. Barmen	4657	1	Stahlzylinder	leer —	23	244	Hönningen a/Rh.	"	
					C. Güter mit Nummern bezeichnet:					
245	—	I	1	—	Stoßzahn von einem Elefanten	4	245	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
246	—	1	1	Gestell	2 Eimer —	4	246	Schwanebeck	K. E.-D. Magdeburg	
247	—	1–15	15/4	Bierfässer	leer —	405	247	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
248	—	rote 6	1	—	Hydrant (Ventil) —	37	248	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Akt.-Ges. vorm. C. L. S. T.
249	—	12	1	Bund	5 Pflugschare —	9	249	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
250	—	14	1	—	eis. Kugel —	5	250	Geismar	K. E.-D. Cassel	[2]
251	—	22/23	2	Kisten	Feigen —	22	251	Rheine	K. E.-D. Münster	
252	—	40	1	Stück	Eisenguß —	50	252	Platten	St. Johann=Saarbr.	v. Kalk Nord.
253	—	70	1	—	Priv.-Decke —	40	253	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

[1] Beklebt von Berlin Stb. nach Kopenhagen vom 11/2.
[2] Anscheinend Gewicht zur Dreschmaschine (?).

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
254	—	82	1	Kiste	Viehfutter	47,5	254	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	—	87	1	in Leinen	Stuhlrohr	7	255	Heide	K. E.-D. Altona	
256	—	106	1	—	Pflugschar	2,5	256	Windsheim	Bayerische Stsb.	
257	—	133, 134, 136, 101, 115, 131	6	—	Bretter	102	257	Cöln-Nippes	K. E.-D. Cöln	mit verschiedenen Zeich.
258	—	218	1	Seifenfaß	leer	27	258	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	ohne Deckel.
259	—	447	1	—	Wagenplan	—	259	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
260	—	1122	1	Bierfaß	leer	10	260	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
261	—	1378	1	Faß	leer	29	261	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
262	—	1503	1	Eisenkanne	Benzin	78	262	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
263	—	1817	1	Kiste	Bleikrümmer	65	263	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Biebrich 12/1.
264	—	1828	1	—	Ambos	42	264	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
265	—	2095	1	Faß	leer	17	265	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	55,5 l Inh.
266	—	2109	1	„	leer	25	266	„	„	105 l Inh.
267	—	2129	1	Bund	6 St. Flachstahl	32	267	Mülheim a. Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
268	—	2765/6	2	Glasballone	Säure	160	268	Schramberg	Württemberg. Stsb.	
269	—	3449	1	—	Eisenplatte	184	269	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
270	—	4654	1	Korb	Emaillelack	10	270	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
271	—	5411	2	Pack	2 ges. Rindshäute	52	271	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
272	—	7744	1	Ölfaß	leer	38	272	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
273	—	8670	1	Faß	Wein	100	273	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
274	—	10488	1	—	Plan	20	274	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
275		920	1	Paket	gefräste Leisten	31	275	Lublinitz	K. E.-D. Kattowitz	
276	W 444 H	473	1	Kiste	Zollgut	69	276	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Uelzen 6/2.
277	Sicco	1645	1	„	Hämatogen	37	277	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
278	Helios	14055	1	„	elektr. Apparat	147	278	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	Anlasser.
279	Margarine	1904	1	„	Margarine	18,5	279	Neuenahr	K. E.-D. Cöln	Remagen 3/2.
280	3 Striche	—	1	Stange	Flacheisen	36	280	Haßleben	K. E.-D. Stettin	
281	rot —	—	1	—	eis. Kanal	4	281	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
282	grün ><	—	1	—	Rohr	54	282	Neumünster	K. E.-D. Altona	

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
283	—	—	1	Kiste	Akkumulatoren	18	283	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
284	—	—	1	„	Amylalkohol	17	284	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
285	—	—	1	Sack	Asbestmasse	50	285	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
286	—	—	1	Bund	Bandeisen	44	286	Küllenhahn	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	1	Wdkorb	kl. gußeis. Behälter	59	287	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	1	Blechkanne	ansch. Benzin	68	288	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
289	—	—	1	Ballen	Betten	19	289	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
290	—	—	1	Sack	Betten u. Bettdecke	16	290	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
291	—	—	1	—	eis. Bettstelle	22	291	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
292	—	—	1	—	Bindekette	32	292	Duisburg	K. E.-D. Essen	
293	—	—	1	Tafel	Blech	8	293	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
294	—	—	1	„	älteres Blech	8	294	„	„	
295	—	—	1	—	Blecheimer mit Henkel	3	295	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
296	—	—	3	—	Blecheimer	4	296	Papenburg	K. E.-D. Münster	
297	—	—	1	Bund	6 Blecheimer	11	297	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
298	—	—	1	Blechkanne	leer, neu	7	298	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
299	—	—	1	Bund	4 Blechkessel	7	299	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
300	—	—	1	Kiste	16 Blechschirme, 1 Rolle Drahtgewebe, 7 Blechröhrchen	12	300	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	—	Blechwanne	3	301	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	verzinkt.
302	—	—	1	Kiste	emaill. Blechwaren	40	302	Cöln-Deutz	„	
303	—	—	1	—	Bleirohr	7	303	Brückenau	Bayerische Stsb.	
304	—	—	1	—	eis. Bock, verstellbar	65	304	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
305	—	—	4	—	eis. Bogen	44	305	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	v. Königsberg i. Pr. Ost.
306	—	—	1	Gestell	5 Dos. Bratheringe	40	306	Hohensalza	K. E.-D. Bromberg	
307	—	—	1	„	Bratheringe	40	307	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
308	—	—	10	—	eich. Bretter u. Brettstücke	60	308	Schkeuditz	„	
309	—	—	19	—	tann. Bretter	228	309	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	22	—	gebr. Bretter, 4 m lg.	?	310	Huchtingen	Oldenburgische Stsb.	
311	—	—	1	Wagen	Briketts	—	311	Düren	K. E.-D. Cöln	Essen 77220.
312	—	—	2	Sack	Briketts	94	312	Altona Eilg.	K. E.-D. Altona	„Treue".
313	—	—	1	Kiste	Bücher	16	313	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
314	—	—	1	—	Bufferfeder	13,5	314	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
315	—	—	1	Ballen	Bürsten	15	315	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
316	—	—	1	Kiste	4 Butyrometer	12	316	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	Fa.: Hugershoff, Leipzig.
317	(Gepäck)	—	1	Paket	Cigarrenproben	2	317	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
318	—	—	1	Sack	Cokoskuchen	95	318	Wismar	Grhzl. Meckl. Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
319	—	—	8	—	Contragewichte —	1000	319	Kamen	K. E.-D. Essen	von Wanne?
320	—	—	1	Paket	Dachpappennägel —	13	320	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
321	—	—	1	Karton	Damenkleider —	7	321	Cöln H.	„	Gepäck.
322	—	—	1	Schließkb.		18	322			
323	—	—	1	—	Privatdecke —	15	323	Saargemünd	Reichsbahn	
324	—	—	1	—	Privatdecke —	34	324	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
325	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	7,5	325	Neustadt a/Rbg.	K. E.-D. Hannover	
326	—	—	1	—	Drahtmatratze —	29	326	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
327	—	—	1	Sack	Drahtstifte etc. —	10	327	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
328	—	—	1	Bund	10 Eimer aus Blech	20	328	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
329	—	—	1	—	hölz. Einwurfkasten (blau gestrichen)	—	329	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	zu einer Maschine.
330	—	—	1	Stange	gewalzt. Eisen —	21	330	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
331	—	—	1	Bund	10 Stg. div. Eisen —	54	331	Küllenhahn	K. E.-D. Elberfeld	
332	—	—	1	—	Eisenbahnwagenfeder	94	332	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	v. Grunewald.
333	—	—	1	Sack	Eisenblechmodelle —	10	333	Mainz	Direktion Mainz	
334	—	—	1	—	Eisenrohr —	15	334	Karlsruhe Hp.	Badische Stsb.	
335	—	—	2	—	Eisenrohre —	24	335	Guben	K. E.-D. Posen	
336	—	—	1	Bd. u. 4 St.	Eisenrohre —	116	336	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
337	—	—	1	Wagen	Eisenschlacken —	—	337	Düren	K. E.-D. Cöln	Et. B. 54865.
338	—	—	1	—	Eisenteil —	26	338	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	[1])
339	—	—	1	Bund	Eisenzeug (24 eis. Muttern, 2 Stützen, 4 Wellenlager)	10	339	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
340	—	—	1	Korbflasche	ansch. Essigsäure —	68	340	Montjoie	K. E.-D. Cöln	
341	—	—	1	„	ansch. Essigsäure —	74	341	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
342	—	—	1	Faß	leer, 333 l Rauminhalt	58	342	Traben-Trarbach	St. Johann-Saarbr.	
343	—	—	5	—	eis. Fenster —	251	343	Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	zerbrochen; ohne Scheiben
344	—	—	1	—	leb. Ferkel —	—	344	Erkner	K. E.-D. Berlin	
345	—	—	5	Stäbe	Flacheisen —	36	345	Vietz	K. E.-D. Bromberg	
346	—	—	3	„	Flacheisen —	71	346	Soest	K. E.-D. Cassel	
347	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	18	347	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
348	—	—	1	Stange	Flacheisen —	12	348	Mainz	Direktion Mainz	
349	—	—	1	Bund	8 Flanschen —	7	349	Ulm Eilgut	Württemberg. Stsb.	4 große und 4 kleine.
350	—	—	1	Kiste	leere Flaschen —	38	350	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
351	—	—	1	—	eis. Flaschenzug —	45	351	Weinheim (Baden)	Direktion Mainz	
352	—	—	2	Schließkb.	Frauenkleider —	69	352	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
353	—	—	1	Sack	Fauenkld., Wäsche etc.	16	353	Posen	K. E.-D. Posen	
354	—	—	1	Bund	20 wattierte Futter-einlagen	1,5	354	Hof	Bayerische Stsb.	
355	—	—	2	—	eis. Gabeln —	9	355	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	2 m lang.
356	—	—	1	Bund	10 eis. Gardinenstangen	3	356	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
357	—	—	1	Korb	Garn —	5	357	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
358	—	—	2	—	Gas-Kronenarme —	2	358	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
359	—	—	1	Bund	2 verz. Gasrohre —	15	359	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
360	—	—	1	—	Gasrohr —	18	360	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
361	—	—	1	Bund	9 Gasrohre —	48	361	Aachen	K. E.-D. Cöln	
362	—	—	2	„	Gasrohre —	65	362	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
363	—	—	1	„	9 Gasrohre —	102	363	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
364	—	—	1	Blechflasch.	Gasstoff —	18,5	364	Brügge	„	
365	—	—	1	—	eis. Gestell (Käfig) —	45	365	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	grau gestrich.
366	—	—	5	—	eis. Gewichte —	40	366	Ulm	Württemberg. Stsb.	
367	—	—	8	—	Gußstäbe —	60	367	Wiesbaden	Direktion Mainz	
368	—	—	1	—	eis. Gußstück —	4	368	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	rund, mit 2 Hebelarmen.
369	—	—	1	—	Hakenverschluß —	37,5	369	Löhne i/W.	K. E.-D. Hannover	
370	—	—	1	—	eis. Halbkugel —	9	370	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	innen gezahnt.
371	—	—	1	Bund	10 Hämmer —	32,5	371	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
372	—	—	1	—	Heizapparat für Bierwagen	8	372	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
373	—	—	1	Bund	Herdringe —	5	373	Offenburg	Badische Stsb.	
374	—	—	1	„	23 Herdringe —	10	374	Konstanz	„	
375	—	—	1	Schiffskoff.	Herrenkleider —	25	375	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
376	—	—	4	—	Holzböcke (2,5 m lg.)	200	376	Hamburg Eil-Abf.	K. E.-D. Altona	Krakau.
377	—	—	1	—	Holzkoffer —	45	377	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
378	—	—	1	Bund	Holzleisten —	18	378	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
379	—	—	1	„	rohe Holzleisten —	25	379	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
380	—	—	1	Paket	Holzmodelle —	5	380	M.-Gladbach Eilg.	„	
381	—	—	1	„	braune Holzstangen	24	381	Cöln-Ger.	„	ca. 5 m lang.
382	—	—	1	—	Holztafel m. 2 Füßen	12	382	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
383	—	—	2	—	alte Holzwände —	109	383	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	zu einer Mühle?
384	—	—	2	—	leb. Hühner —	—	384	Kiel	K. E.-D. Altona	
385	—	—	1	Sack	Kaffee	50	385	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
386	—	—	1	„	roher Kaffee —	31	386	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
387	—	—	1	Bund	6 Kanteisen —	11	387	Mügeln b/P.	Sächsische Stsb.	
388	—	—	1	Ballen	Kapok —	30	388	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
389	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	43	389	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
390	—	—	1	„	alte Kartoffelsäcke —	11	390	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
391	—	—	1	—	eis. Kessel —	40	391	Reutlingen	„	

[1]) Flach; an den Enden rund und gelocht.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
392	—	—	1	—	Kette	5	392	Gera	K. E.-D. Erfurt	
393	—	—	1	—	Privatkette	8,5	393	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	6,10 m l.
394	—	—	1	—	Kette	35	394	Staffelbach	Bayerische Stsb.	
395	—	—	1	Sack	alte Kleiesäcke	6	395	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
396	—	—	1	„	alte Kleiesäcke	32	396	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
397	—	—	1	„	Knochenmehl	25	397	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
398	—	—	1	Wagen	Kohlen	10 000	398	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	Elberf. 22 940.
399	—	—	1	„	Kohlen	10 000	399	„	„	Elberf. 22 147.
400	—	—	2	—	Kohlenfüller	5	400	Bonn	K. E.-D. Cöln	
401	—	—	1	Wagen	Koks	15 000	401	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	Essen 64 164.
402	—	—	1	Korb	leer	19	402	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
403	—	—	1	Bund	6 graue Körbe	14	403	Gevelsberg-Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
404	—	—	1	„	8 Körbe	12	404	Westig	„	
405	—	—	2	—	Korbflaschen, leer	11	405	Zschopau	Sächsische Stsb.	
406	—	—	1	emaill. Kessel	Kraut	10	406	Deutz	K. E.-D. Cöln	
407	—	—	1	Bund	7 Kugeln	10	407	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
408	—	—	1	„	Kupferdraht	15	408	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
409	—	—	1	Sack	Leim	22	409	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
410	—	—	1	Ring	Leitungs-Kupferdraht	62	410	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
411	—	—	1	—	Maschinenteil	115	411	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
412	—	—	1	—	Maschinenteil	5	412	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
413	—	—	1	—	Maschinenteil	105	413	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Ventil?
414	—	—	1	—	Maschinenteil	12	414	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	mit Hebel.
415	—	—	1	Sack	3 gußeis. Maschinenteile	37	415	Mesum	K. E.-D. Münster	
416	—	—	1	Bund	5 Maueranker	8	416	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
417	—	—	1	Rolle i. L.	Messingblech	20	417	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
418	—	—	1	Kiste	Milchglasscheiben	28	418	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
419	—	—	1	Milchkanne	leer	7,5	419	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
420	—	—	1	Blecheimer	Mostrich	12	420	Oelsnitz i/V.	Sächsische Stsb.	
421	—	—	1	„	Mus	11,5	421	Königsberg i/Pr. Ostbhf.	K. E.-D. Königsberg	
422	—	—	1	Musterkoff.	gefüllt	39	422	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Berlin H. u. L. 27/1.
423	—	—	1	Bund	3 Obstkörbe	12	423	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	
424	—	—	4	„	51 Ofenringe	25	424	Immelborn	K. E.-D. Erfurt	
425	—	—	1	„	10 Packkörbe	18	425	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	Ballen	graues Packleinen	30	426	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
427	—	—	1	—	Patentwage (Normal)	—	427	Hohenstein i. Sa.	Sächsische Stsb.	braun gestrichen.
428	—	—	1	Ballen	gedrehte Peitschenstöcke	61	428	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
429	—	—	1	Verschlag	Büchse Petroleum	21	429	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
430	—	—	2	—	Plättbolzen	5	430	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
431	—	—	1	Kiste	Putzlappen, Pomade	67	431	Kreuzburg	K. E.-D. Kattowitz	Zylinder.
432	—	—	1	—	eisernes Rad	5	432	Oberursel b/Bonn	K. E.-D. Cöln	
433	—	—	1	—	Rad mit Stiel	25	433	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	f. Handwagen.
434	—	—	2	Bund	je 3 eis. Radfelgen	40	434	Stolp i/P.	K. E.-D. Danzig	Radgerippe m. 3 Buchsen.
435	—	—	1	Reisesack	leer	2	435	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
436	—	—	1	Reisekorb	leer	2	436	Borgholz	K. E.-D. Cassel	
437	—	—	1	„	leer, neu	5	437	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
438	—	—	1	—	eis. Richtplatte	50	438	Eilenburg	K. E.-D. Halle a/S.	
439	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe	20	439	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
440	—	—	1	—	ges. Rindshaut	35	440	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
441	—	—	2	—	gußeis. Rohre	28	441	Pinneberg	K. E.-D. Altona	
442	—	—	3	—	eis. Röhren	60	442	München H. B.	Bayerische Stsb.	
443	—	—	1	Bd. i. Leinen	Rohrteile	7	443	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	mit Gewinde.
444	—	—	2	Stangen	Rundeisen	16	444	„		
445	—	—	1	Stange	Rundeisen	28	445	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
446	—	—	1	Bund	2 Stg. Rundeisen	35	446	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
447	—	—	1	Stange	Rundeisen	44	447	Nabburg	Bayerische Stsb.	
448	—	—	1	Bund	6 Stg. Rundstahl	79	448	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
449	—	—	1	Sack	leere, gebr. Säcke	39	449	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
450	—	—	1	—	Sackkarre	26	450	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
451	—	—	1	—	alte, def. Sackkarre	26	451	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
452	—	—	6	Pakete	Sarggriffe	30	452	Eberbach	Badische Stsb.	
453	—	—	1	Korbflasche	Säure od. Salmiak	64	453	Berken Westf.	K. E.-D. Essen	
454	—	—	1	Bund	schwarze Scharniere	15	454	Osnabrück	K. E.-D. Münster	lackiert.
455	—	—	2	„	50 Schaufelstiele	65	455	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
456	—	—	1	Ballen	Scheuertuch	96	456	Kiel	K. E.-D. Altona	
457	—	—	1	Bund	6 eis. Schiebeaufsätze	6,5	457	Essen H.	K. E.-D. Essen	
458	—	—	1	Wagen	Schienen	8430	458	Speldorf	„	Han. 39 056.
459	—	—	2	Verschläge	hölz. Schrankteile	6	459	Obercassel b. Bonn	K. E.-D. Cöln	
460	—	—	7	„	Schuppenblätter	10	460	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
461	—	—	1	Tafel	Schwarzblech	10	461	Petershausen	Bayerische Stsb.	
462	—	—	1	Wagen	eis. Schwellen	9000	462	Witten West	K. E.-D. Essen	Essen 91 403.
463	—	—	2	Pack	rohe Schweinshäute	21, 24	463	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	beklebt von Cottbus.
464	—	—	1	—	Schwungrad m. Fußtritt	39	464	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
465	—	—	1	Stück	Seegrasmatratze	15	465	Tönning	K. E.-D. Altona	
466	—	—	1	Bund	6 neue Spaten m. Stiel	12	466	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
467	—	—	1	—	ger. Speck	7	467	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
468	—	—	1	Korb	Spirituosen —	12	468	Belzig	K. E.-D. Magdeburg	
469	—	—	1	Stange	vierk. Stahl —	6	469	Neumünster	K. E.-D. Altona	
470	—	—	1	„	vierk. Stahl —	36	470	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
471	—	—	1	Stab	vierk. Stahl —	15	471	Karlsruhe Hpt.	Badische Stsb.	
472	—	—	1	Bund	6 Stäbe Stahl —	24	472	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
473	—	—	1	Verschlag	3 Stangen Stahl —	68	473	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
474	—	—	1	Kiste	Stahlscheiden für Inf.-Seitengewehre	75	474	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
475	—	—	1	—	runde Stahlstange —	60	475	„	„	
476	—	—	1	—	Stahlwelle, 1,85 m lang	65	476	„	„	7½ cm stark.
477	—	—	1	Wagen	Steinkohlen —	12 500	477	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	Elberf. 22 903.
478	—	—	1	—	Stellrad (Stellscheibe)	8	478	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
479	—	—	3	Pakete	Stiefelabsatzeisen —	10	479	Königsberg i/Pr.	„	
480	—	—	1	Paket	Stiefelschäfte —	6	480	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
481	—	—	2	Säcke	Streu- oder Viehsalz	134	481	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
482	—	—	1	Sack	alte Stricke —	13	482	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
483	—	—	1	Ballen	gemahlenes Süßholz	11	483	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
484	—	—	1	„	Tapeten —	24	484	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
485	—	—	1	—	Tau —	5	485	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
486	—	—	1	Blechflasch.	Teer —	32	486	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
487	—	—	1	—	Träger —	14	487	Riemke	K. E.-D. Essen	v. Belg. Stsb. unleserl. Stat.
488	—	—	1	—	Transmissionslager —	97	488	München H. B.	Bayerische Stsb.	
489	—	—	1	—	durchlochte Trommel	59	489	Probstzella Eilg.	K. E.-D. Erfurt	[1]
490	—	—	1	—	Treppengeländerteil	40	490	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	aus Eisen.
491	—	—	1	Kiste	Türbeschläge —	30	491	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
492	—	—	1	Ring	9 Türdrücker, 6 Gußstücke	9	492	Holzwickede	„	v. Werkstätt.-Inspekt. Przemysl (Österreich).
493	—	—	1	—	Unterlage —	24	493	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
494	—	—	18	—	Unterlagshölzer —	—	494	Schalke S.	K. E.-D. Essen	
495	—	—	1	Korb	eis. Verankerungen	17	495	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
496	—	—	1	—	Verschlußbolzen —	2	496	Schwetzingen	Direktion Mainz	
497	—	—	1 1	Holzkasten Pappschacht.	Vervielfältigungsapparat etc.	13	497	Pforzheim	Badische Stsb.	Gepäck.
498	—	—	1	Paket	Vierkant-Stahlstücke	8	498	Weitmar	K. E.-D. Essen	2,5 : 37 cm.
499	—	—	1	—	Wage —	6	499	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
500	—	—	1	—	Wagenfed. f. Kutschwag.	5,5	500	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	v. Berlin Schl. Bahnhof 2/2.
501	—	—	1	—	eis. Walze mit Löchern	73	501	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
502	—	—	1	—	Waschkessel —	7	502	Posen	K. E.-D. Posen	Eisenblech.
503	—	—	1	in Stroh	eis. Waschtisch —	10	503	Eberbach	Badische Stsb.	
504	—	—	1	Weinfaß	leer —	13	504	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
505	—	—	1	„	leer —	14	505	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
506	—	—	1	„	leer —	32	506	Cöln=B.	K. E.-D. Cöln	
507	—	—	1	Bund	Weidenstöcke —	25	507	Cöln=G.	„	2,80 m lang, mit Ringen am Ende.
508	—	—	2	—	eis. Wellen —	35	508	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
509	—	—	1	Bund	12 Stäbe Winkeleisen	13	509	Basel	Badische Stsb.	
510	—	—	1	Sack	leere Zementsäcke —	11	510	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
511	—	—	1	—	Zugleine —	1	511	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	

[1] Aus Eisenblech, 1,12 m hoch; seit 24/12. 04.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 17. | 1. März 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1903.*)

Von **Dr. Anton Szabolcsy**, Sekretär in der Direktion der Königlich ungarischen Staatsbahnen.

Die Baulänge der dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen Ungarns — ohne Berücksichtigung der Städte- und Industriebahnen — war im Jahre 1903: 17 703 km, 296 km mehr als im verflossenen Jahre. Dieser Zuwachs ist zwar zweimal so groß, als der des Jahres 1902, bleibt aber bei weitem hinter der Bautätigkeit des verflossenen Jahrzehntes zurück. In den Jahren 1891—1895 wurden durchschnittlich 535 km und in den Jahren 1896—1900: 636 km Bahnen eröffnet. Von der Vergrößerung des Eisenbahnnetzes entfallen 6,6 km auf Staatsbahnen, 291,01 km auf Privatbahnen, davon 287,1 km auf Lokalbahnen. Diese außerordentlich geringe Zunahme findet ihre Begründung darin, daß die Hauptbahnen Ungarns im großen und ganzen schon ausgebaut sind, zum Baue der Lokalbahnen aber die Baulust keinen Antrieb fand, teils wegen der allgemeinen wirtschaftlichen Stockung, teils aber, weil das seit Jahren angesagte Gesetz über die Lokalbahnen bis jetzt im Parlament nicht eingebracht wurde. Das Verhältnis der Bahnlängen zum Flächeninhalte und zur Einwohnerzahl war folgendes: auf je 100 qkm kommen mit Ende 1903: 5,45 km und auf je 100 000 Einwohner 89,46 km Eisenbahnen.

Das Eisenbahnnetz zerfällt in drei Hauptgruppen: 1. ungarische Staatsbahnen mit einer Betriebslänge von 7686,2 km; 2. Privatbahnen im Staatsbetriebe mit einer Länge von 7045,8 Kilometer; 3. Privatbahnen im Privatbetrieb mit einer Länge von 2978,1 km. Der ungarische Staatsbetrieb umfaßte somit 83 %, der Privatbetrieb 17 % des Gesamtnetzes. Die Länge der Hauptlinien war 8668 km, der Lokalbahnen — voll- und schmalspurig — 9035 km. Zwei- und dreigleisige Linien waren 990 km (= 5,6 %) vorhanden.

Die Zahl der Bahnhöfe und Haltestellen betrug 3216; bei den Staatsbahnen entfiel auf je 5,9 km, bei den im Staatsbetriebe stehenden Privatbahnen auf je 5,6 km, bei den Privatbahnen auf je 4,6 km ein Bahnhof oder eine Haltestelle.

Das aufgebrachte und getilgte Anlagekapital ist aus nachstender Zusammenstellung ersichtlich:

Bezeichnung der Bahnen	aufgebrachtes	getilgtes	Kursverlust	für das Bahnkilometer
	Anlagekapital in Kronen			
Staatsbahnen . .	2 286 692 502	43 292 000	382 208 207	297 335
Privatbahnen im Staatsbetriebe .	606 763 216	5 798 000	102 285 984	86 117
Privatbahnen im Privatbetriebe .	530 361 710	34 411 000	107 347 524	178 088
zusammen	3 423 817 428	83 501 000	591 841 715	193 135

Die Anlagekosten je eines Betriebskilometers der Staatsbahnen sind somit $3\frac{1}{2}$ mal so groß, als die der Privatbahnen. Diesen großen Unterschied begründet der Umstand, daß die Privatbahnen meistens Lokalbahnen sind, deren Baukosten daher naturgemäß sich billiger stellen, ferner daß die Lokalbahnen keine Fahrbetriebsmittel anschaffen, hingegen die Staatsbahnen nicht nur mit den Beschaffungskosten der eigenen Fahrbetriebs

---

*) Die Angaben sind teils dem „Bericht des Ministerpräsidenten über die Tätigkeit des Gesamtministeriums im Jahre 1903", teils den „Statistischen Nachrichten über den Stand und die Betriebsergebnisse der ungarischen Eisenbahnen vom Jahre 1903, zugleich Übersicht der Betriebsergebnisse 1891—1893", teils den Betriebsnachrichten der einzelnen Eisenbahnen entnommen.

mittel, sondern auch mit denen der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen belastet sind. Es entfallen z. B. bei den Staatsbahnen auf Beschaffung der Fahrbetriebsmittel 20,6 %, bei den im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen nur 0,75 % und bei den Privatbahnen im Privatbetriebe 11,82 % des verwendeten Anlagekapitals.

Der Bestand an Fahrbetriebsmitteln ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Es waren vorhanden auf den	Lokomotiven	Tender	Personenwagen	Güterwagen	Zahl aller Fahrbetriebsmittel	auf je 1 Betriebskilometer entfallen
Staatsbahnen	2609	1897	5202	59 777	69 485	4,82
Privatbahnen im Staatsbetriebe	41	21	114	502	678	1,33
Privatbahnen im Privatbetriebe	464	354	1015	10 300	12 133	4,02
zusammen	3114	2272	6331	70 579	82 296	4,59

Von den bewegten Plätzen der Personenwagen waren durchschnittlich besetzt:

	im Jahre 1903	1893
bei den Staatsbahnen	20,8	28,2
„ „ Lokalbahnen	23,0	25,7
„ „ sonstigen Privatbahnen . . .	25,9	26,0

Die durchschnittliche Reinbelastung jeder Gepäck- und Güterwagenachse beträgt in Hundertteilen des Ladegewichtes:

	im Jahre 1903	1893
bei den Staatsbahnen	41,25 %	50,80 %
„ „ Lokalbahnen	30,28 „	40,12 „
„ „ sonstigen Privatbahnen	53,72 „	52,42 „

Die Zahl der beförderten Personen betrug:

bei den	überhaupt	von der Gesamtzahl der beförderten Personen entfallen Prozente auf die I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Militärpersonen
Staatsbahnen	37 721 000	1,42	17,00	78,91	2,67
Privatbahnen im Staatsbetriebe	17 675 000	0,67	12,35	84,67	2,31
Privatbahnen im Privatbetriebe	17 027 000	1,10	20,75	76,58	1,57
zusammen	72 423 000	1,16	16,75	79,77	2,32

Es sei hier bemerkt, daß die Benutzung der I. und II. Klasse im Vergleich zum Jahre 1893 beinahe gleich geblieben ist; sie hat bei den Staatsbahnen noch zugenommen, was dem Umstande zuzuschreiben ist, daß die Schnellzüge nur Wagen I. und II. Klasse führen.

Durchschnittlich hat jeder Reisende zurückgelegt:

bei den	in der I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	Militärpersonen	überhaupt
	Kilometer				
Staatsbahnen	122,84	70,70	37,72	114,89	46,60
Privatbahnen im Staatsbetriebe	31,81	26,24	20,65	41,04	21,88
Privatbahnen im Privatbetriebe	48,95	21,58	22,40	67,20	23,22
bei allen Bahnen	93,53	48,39	29,84	89,36	35,07

Die Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehre beziffern sich:

bei den	zusammen	für 1 km Betriebslänge	für jede beförderte Person	durchschnittlich für eine Person und 1 km
	auf Kronen			
Staatsbahnen	52 771 000	6 657	1,38	0,0298
Privatbahnen im Staatsbetriebe	10 494 000	1 537	0,61	0,0281
Privatbahnen im Privatbetriebe	10 650 000	3 559	0,63	0,0269
überhaupt	73 915 000	4 165	1,02	0,0291

Die Ergebnisse des Personenverkehrs bei den Königlich ungarischen Staatsbahnen verdienen darum eine besondere Beachtung, weil bekanntlich der Zonentarif am 1. Januar 1903 wesentlich verändert wurde; es wurde der Fahrpreis erhöht bei der I. Zone (von 21 bis 25 km):

	Eilzug	Personenzug
in der I. Klasse	um 30 Heller = 20 %	um 30 Heller = 25 %
„ „ II. „	„ 20 „ = 20 „	„ 20 „ = 25 „
„ „ III. „	„ 10 „ = 17 „	„ 10 „ = 20 „

Aus der XIV. Zone (für die Entfernung über 225 km) wurden drei Zonen gebildet, und zwar: a) XIV. Zone von 226 bis 300 km. Der Fahrpreis blieb derselbe. b) XV. Zone von 301 bis 400 km. Hier trat folgende Preiserhöhung gegen die XIV. Zone ein:

	Eilzug	Personenzug
I. Klasse	um 3 Kr. = 12,5 %	um 3 Kr. = 16,7 %
II. „	„ 2 „ = 12,5 „	„ 2 „ = 16,7 „
III. „	„ 1 „ = 10 „	„ 1 „ = 12,5 „

c) XVI. Zone über 401 km. Die bisherigen Fahrpreise der XIV. Zone wurden erhöht:

	Eilzug	Personenzug
I. Klasse	um 6 Kr. = 25 %	um 6 Kr. = 33,3 %
II. „	„ 4 „ = 25 „	„ 4 „ = 33,3 „
III. „	„ 2 „ = 20 „	„ 2 „ = 25 „

Diese wesentliche Erhöhung der Fahrgebühren verursachte einen nur unwesentlichen Rückgang des Personenverkehrs in den beiden Zonen, und zwar betrug im Personenverkehr:

	die Anzahl der Personenfahrten 1902	1903	der Rückgang	%
in der I. Zone	8 290 146	8 160 807	129 339	1,5
„ „ XIV. {jetzt XIV. bis XVI. Zone}	1 523 763	1 503 930	19 833	1,3

Trotz dieser Abnahme der Personenfahrten haben sich die Einnahmen erhöht dem Vorjahre gegenüber: in der I. Zone um 893 429 Kr. = 18,5 %, in der XIV. bis XVI. Zone um 1 862 530 Kr. = 11,2 %.

Im ganzen genommen hat im Jahre 1903 die Anzahl der Reisenden bei den Staatsbahnen um 1 751 857 = 4,9 % zugenommen, die Zahl der gefahrenen Personenkilometer um 79 960 000 = 4,8 %, die Betriebseinnahmen aus dem Personenverkehre um 4 740 000 Kr. = 10,26 %. Aber selbst der Umstand, daß die Zahl der Reisenden in der I. und XIV. (jetzt XIV. bis XVI.) Zone im Jahre 1903 abgenommen hat, kann als nur vorübergehend angenommen werden, da schon im Jahre 1904 die Anzahl der Reisenden und die Betriebseinnahmen wesentlich zugenommen haben. Es muß hier noch angeführt werden, daß bei den Staatsbahnen die Durchschnittseinnahme für jedes Personenkilometer im Vergleiche mit dem Jahre 1893 zugenommen hat; die Durchschnittseinnahme betrug im Jahre 1903 2,98 h für das Personenkilometer, d. i. um 21,1 % mehr als im Jahre 1893. Trotzdem ist der Personentarif der ungarischen Staatsbahnen auch heute noch einer der billigsten in Anbetracht, daß es bei den ungarischen Staatsbahnen keine IV. Klasse

gibt und der Anteil der Reisenden der I. und II. Klasse an der Gesamtzahl im Vergleiche mit den anderen Bahnen des Kontinentes ein überaus großer ist.

Die Gestaltung des Güterverkehrs ist aus nachstehenden Angaben zu entnehmen. Die beförderte Gütermenge betrug:

auf den	frachtpflichtig	Regiegüter	im ganzen	für 1 km Betriebslänge
	Tonnen			
Staatsbahnen	20 965 000	4 686 000	25 651 000	3,255
Privatbahnen im Staatsbetriebe	8 913 000	688 000	9 601 000	1,370
Privatbahnen im Privatbetriebe	10 667 000	505 000	11 172 000	3,708
zusammen	40 545 000	5 879 000	46 424 000	2,593

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer betrug:

auf den	frachtpflichtig	Regiegüter	im ganzen	für 1 km Betriebslänge	durchschnittlich hat jede Tonne zurückgelegt: der frachtpflichtigen Güter	der Regiegüter
	in Tausenden				Kilometer	
Staatsbahnen	3 739 333	710 990	4 450 323	564 826	178,4	151,7
Privatbahnen im Staatsbetriebe	276 929	21 265	298 194	42 540	31,1	31,0
Privatbahnen im Privatbetriebe	788 416	44 699	833 115	276 516	73,9	74,6
zusammen	4 804 678	776 954	5 581 632	311 793	118,5	132,2

Die Betriebseinnahmen aus dem Güterverkehr beziffern sich

bei den	überhaupt	für jedes Tonnenkilometer (Regiegüter mit inbegriffen)	für jedes Kilometer Betriebslänge	für jede beförderte Tonne
	auf Kronen			
Staatsbahnen	156 198 000	0,0351	19 451	5,92
Privatbahnen im Staatsbetriebe	19 938 000	0,0700	2 907	2,27
Privatbahnen im Privatbetriebe	33 184 000	0,0399	11 013	2,97
zusammen	209 320 000	0,0376	11 693	4,52

Von den in den Jahren 1893 und 1903 auf den ungarischen Staatsbahnen beförderten Warengattungen seien folgende angeführt: (Fortsetzung nächste Spalte.)

	beförderte Gewichtsmenge in Tonnen	in Wagenladungen	in Hundertteilen der gesamten Gewichtsmenge	
	1903	1893	1903	1893
1. Stein- und Braunkohlen	4 247 926	196 200	19,9 %	13,2 %
2. Holz	3 049 891	204 400	14,3 „	13,7 „
3. Getreide	2 674 991	226 200	12,5 „	15,2 „
4. Steine, Erde, Sand	1 536 516	103 500	7,2 „	7,0 „
5. Zuckerrüben	1 319 881	58 000	6,1 „	3,9 „
6. Mühlenfabrikate	1 148 575	76 600	5,4 „	5,1 „

Wie aus dieser vergleichenden Tabelle ersichtlich ist, hat sich der Anteil der minderwertigen Güter — Kohle, Holz, Steine, Zuckerrüben — am Gesamtverkehr gehoben, während jener des beförderten Getreides — also einer höher tarifierenden Ware — zurückgegangen ist. Außerdem hat der Stückgutverkehr wesentlich abgenommen, da die beförderten Stückgüter im Jahre 1893: 17,1 % der beförderten Gesamtmenge, im Jahre 1903 jedoch nur 4,2 % ausmachten, was beiläufig 12—15 000 000 Kr. Einnahmeverlust bedeutet. Dieser auffallende Rückgang rührt daher, daß der Sammeldienst der Spediteure eine kaum gerechtfertigte Ausdehnung angenommen hat und diese Bestrebungen der Spediteure in der Tarifpolitik der Staatsbahnen bisher eine weitgehende Unterstützung fanden.

Die durchfahrene Wegelänge jeder beförderten Tonne betrug im Jahre 1903: 178 km; sie war ungefähr ebenso groß wie im Jahre 1893; die durchschnittliche Betriebseinnahme für jedes Tonnenkilometer hat sich dennoch um 1,7 % gehoben, was der Aufhebung vieler Refaktien und anderer Frachtermäßigungen zuzuschreiben ist.

Die Betriebsausgaben der ungarischen Staatsbahnen sind aus der am Fuße dieser Seite stehenden Zusammenstellung ersichtlich.

Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Gesamtausgaben und die Verzinsung des aufgebrachten und verwendeten Anlagekapitals betrug:

bei den	Betriebsüberschuß	das aufgebrachte Kapital verzinste sich im Jahre 1903	1893	das verwendete Kapital verzinste sich im Jahre 1903	1893
	Kronen	mit Prozent			
Staatsbahnen	84 507 181	3,70	4,00	4,44	4,77
Privatbahnen (Hauptlinien)	13 195 145	2,61	3,05	4,38	5,28
Lokalbahnen	19 491 448	3,12	{ 4,06 / 3,66 }	3,78	4,97

Weder bei dem ausgewiesenen Betriebsüberschuß, noch bei der Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen sind die für Verzinsung und zur teilweisen Tilgung der Staatseisenbahnschuld erforderten Summen in Betracht gezogen. Wenn man nur den Zinsbedarf der Staatseisenbahnschuld in Rechnung zieht, so ergibt sich ein Ausfall von 12 - 15 Millionen Kr., der aus anderen

Die Betriebsausgaben betrugen bei den	für jedes Betriebskilometer Kronen	für jedes Nutzkilometer Kronen	von den Betriebsausgaben entfallen in Hundertteilen auf: allgemeine Verwaltung	Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	Verkehrs- und kommerzieller Dienst	Zugförderungs- und Werkstättendienst	Materialdienst
Staatsbahnen	15 145	2,29	4,07	23,59	37,81	32,27	2,26
Privatbahnen im Staatsbetriebe	2 292	1,09	2,62	27,19	46,53	21,84	1,82
„ „ Privatbetriebe	8 436	1,95	8,01	24,32	33,04	34,45	0,18
zusammen	**9 088**	**2,03**	**4,73**	**23,78**	**37,05**	**32,59**	**1,90**

staatlichen Einnahmen Deckung finden mußte. In erster Reihe ist es diesem Umstande zuzuschreiben, daß sich Bestrebungen geltend machen, durch Erhöhung der Tarife einen finanziell befriedigenderen Erfolg zu erreichen.

Die Anzahl und die Gehaltsverhältnisse der Beamten, Unterbeamten, Diener, weiblichen Angestellten und Arbeiter sind aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

bei den	Anzahl der						Persönliche Ausgaben überhaupt in Tausend Kronen	Durchschnittsbesoldung eines Angestellten in Kronen
	Beamten	Unterbeamten	weiblichen Angestellten	Diener	Arbeiter	zusammen		
Staatsbahnen und Privatbahnen im Staatsbetriebe	6760	11 560	426	22 982	37 139	78 867	87 770 412	1113
Privatbahnen im Privatbetriebe	1152	1 791	85	3 476	7 507	14 011	15 739 387	1123
zusammen	7912	13 351	511	26 458	44 646	92 878	103 599 799	1116

Mit Rücksicht auf die jetzt geplante Neuordnung der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen sei hier mitgeteilt, daß sich die Verwaltung jetzt in drei Instanzen gliedert und zwar: 1. Direktion, 2. 9 Betriebsleitungen, 3. Verkehrsinspektionen. Den einzelnen Betriebsleitungen sind folgende Streckenlängen zugeteilt:

1. Budapest rechtsufrige Betriebsleitung 1211 km
2. „ linksufrige „ 1513 „
3. Szombathelyer Betriebsleitung . . . . 1527 „
4. Miskolczer „ . . . . . 1653 „
5. Debreczener „ . . . . . 1276 „
6. Kolozsvárer Betriebsleitung . . . . . 1624 km
7. Arader „ . . . . . . 1685 „
8. Szegeder „ . . . . . 2629 „
9. Zágráber „ . . . . . 1591 „

Die Grundsätze, auf welchen die geplante Neuerung beruhen soll, sind noch nicht bekannt; nur das eine steht fest, daß die einzelnen Betriebsleitungen wesentlich kleinere Bezirke mit wahrscheinlich nicht mehr als 1000 km Streckenlänge zu verwalten haben werden, was selbstverständlich eine Vermehrung der Betriebsleitungen voraussetzt.

Über die Zollabfertigung des Gutes unterwegs.

In Nr. 96 Jahrg. 1904 d. Ztg. wurde im Anschluß an eine Abhandlung in der Oktobernummer der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport über die Zollabfertigung am Bestimmungsort berichtet, insbesondere über die streitige Frage, ob die Eisenbahnverwaltung, falls der Empfänger von seinem Recht, die zollamtliche Behandlung selbst zu besorgen, keinen Gebrauch machen will, die Verpflichtung hat, die Zollabfertigung für die Parteien auch am Bestimmungsort zu übernehmen.

Hieran anschließend soll in Nachstehendem der Frage näher getreten werden, wie die Zollbehandlung unterwegs zu handhaben ist, wenn auf der Bestimmungsstation kein zur Erledigung befugtes Amt sich befindet, wobei die selteneren Fälle, in welchen es sich um Güter mit nicht eisenbahnseitig beantragten Zollbegleitscheinen handelt, außer Betracht bleiben mögen. Nach dem Wortlaut des Artikels 10, Abs. 3 und 5 des Internationalen Übereinkommens ist es wohl zweifellos, daß die Zollvorschriften, so lange das Gut unterwegs ist, von der Eisenbahn oder von einer durch diese beauftragten Mittelsperson zu erfüllen sind; denn mangels eines befugten Zollamts am Bestimmungsort kann der Empfänger von dem ihm im entgegengesetzten Falle eingeräumten Rechte, nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort die Zollvorschriften selbst zu besorgen, keinen Gebrauch machen, und es ist ohnedies für die in Frage stehenden Fälle unzulässig, das Gut unabgefertigt über das letzte hierzu befugte Amt hinauszuschicken. Es fragt sich noch, wo die Eisenbahn die Zollvorschriften unterwegs erfüllen soll: ob sofort beim Eingang oder erst auf der letzten Zollstation. Im Sinne des Artikels 10 des Übereinkommens wäre es das einfachste und richtigste, wenn solche Güter sofort beim Grenzeingangsamte endgültig abgefertigt oder verzollt würden, vorausgesetzt, daß Frachtbriefvorschriften nicht entgegenstehen. Gegen eine solche Abfertigung kann der Empfänger keinen berechtigten Einspruch geltend machen. Will er sich das Recht erwerben, die Zollerledigung selbst zu besorgen, so muß er den Absender beauftragen, im Frachtbrief eine Station mit befugtem Zollamt als Bestimmungsstation einzutragen, in welchem Fall er von der Ankunft daselbst benachrichtigt würde. In der Praxis wird vielfach entgegen dem Vorgesagten anscheinend zu gunsten der Empfänger, zuweilen aber sehr zu deren Nachteil folgendes anfechtbare Verfahren eingeschlagen: Die Grenzeingangsstation A fertigt das Gut, ohne daß dies durch eine Frachtbriefvorschrift bedungen wird, mit Begleitschein I oder Ladungsverzeichnis auf Station B ab. Auf Station B befindet sich das letzte der Bestimmungsstation C vorgelegene, zur Erledigung befugte Zollamt. Die Güterabfertigungsstelle auf Station B benachrichtigt den in C wohnenden Empfänger von der Ankunft und fordert ihn auf, wegen der Verzollung eine Verfügung zu treffen. In den meisten Fällen erfolgt dann Auftrag, das Gut zu verzollen und nach C zu senden. Bei diesem Verfahren werden zwei Fehler begangen: Die Station A hätte sofort die Verzollung an Stelle der Überweisung nach B vornehmen sollen; sie kann sich nicht damit entschuldigen, daß sie dem Empfänger die Möglichkeit offen lassen wollte, Bestimmungen wegen etwaiger Wiederausfuhr, Behandlung im Veredelungsverkehr usw. zu treffen, denn bei dem klaren Wortlaut des Artikels 10 des Übereinkommens hat es der Versender selbst zu vertreten, wenn er die nötigen Maßnahmen zur Verhinderung einer nicht gewollten Verzollung unterlassen hat. Anstatt nun den von Station A gemachten Fehler durch sofortige Zollerledigung gut zu machen, begeht Station B den weiteren Fehler, den Empfänger zu einer Verfügung aufzufordern, zu welcher dieser gar nicht berechtigt ist.*) Sie ruft damit unter Umständen eine

*) Nach Art. 10 Abs. 5 kann der Verfügungsberechtigte (d. i. zweifellos der Versender) entweder selbst oder durch einen im Frachtbriefe bezeichneten Bevollmächtigten (dies kann der Empfänger sein) der Zollbehandlung beiwohnen, um Aufklärungen über die Tarifierung des Guts zu erteilen und seine Bemerkungen beizufügen. Diese Befugnis begründet nicht das Recht, das Gut in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen. Zur Ausführung dieser Befugnis fordert die Zusatzbestimmung II des deutschen Tarifs, Teil I zu § 59 der Verkehrsordnung eine entsprechende Erklärung des Absenders im Frachtbriefe. Dieselbe Zusatzbestimmung bestimmt, daß eine Benachrichtigung des Absenders vor Ankunft des Gutes auf der Verzollungsstation nicht erforderlich ist, mithin ist auch der etwaige Bevollmächtigte nicht zu benachrichtigen. Wenn nun schon der Empfänger nicht benachrichtigt wird, im Falle er als Bevollmächtigter vom Absender im Frachtbriefe bezeichnet ist, so ist eine Benachrichtigung beim Fehlen einer Frachtbrieferklärung erst recht nicht am Platze.

Haftpflicht der Eisenbahn wegen Verzögerung und Verderb, vielleicht auch wegen Verletzung des Frachtvertrags hervor, falls die vom Empfänger getroffene, von der Eisenbahn ausgeführte Verfügung den Absichten des Versenders zuwiderläuft und diesem Schaden bringt. Eine Rechtfertigung dieses unstatthaften Verfahrens ist durch Berufung auf die Kundmachung 11 des Deutschen Verkehrsverbandes versucht worden. Aber abgesehen davon, daß der Verkehrsverband weder das Recht noch die Absicht haben konnte, die Rechtsbestimmungen des Internationalen Übereinkommens außer Kraft zu setzen, enthält der § 13 der allgemeinen Bestimmungen der Kundmachung 11, I. Teil über die Art der Zollerledigung nur ganz allgemeine Regeln, die sich auch im wesentlichen mit der oben entwickelten Ansicht decken. Unter II b heißt es dort: „Die Verzollung der Güter hat dann einzutreten, wenn hinsichtlich der Bestimmung und der Art derselben und des anzuwendenden Zollsatzes keinerlei Zweifel besteht und die Verzollung im Interesse des Empfängers (z. B. weil in der Bestimmungsstation sich kein zuständiges Zollamt befindet) zweckmäßig erscheint."

Unter d heißt es dann weiter: „Die Abfertigung auf Begleitschein I ist zu wählen, wenn eine Abfertigung nach Ziffer a bis c nicht eintreten kann und auf der Bestimmungsstation der Sendung oder auf dem Wege dahin sich ein zur Erledigung von Begleitscheinen befugtes Amt befindet. Ist eine solche Zollstelle nicht auf der Bestimmungsstation des Gutes selbst vorhanden, so hat die Abfertigung auf die zunächst vor dieser Station gelegene zuständige Zollstelle zu erfolgen." Besonders auf den letzten Satz berufen sich die Dienststellen, wobei aber außer acht gelassen wird, daß die Bestimmung d überhaupt erst Platz greift, wenn eine Abfertigung nach Ziffer a bis c nicht eintreten kann. Ziffer a behandelt die zollfreien Güter, welche an der Grenze in den freien Verkehr zu setzen sind, Ziffer c die mit Ladungsverzeichnis abzufertigenden Zollwagen. Für die vorliegende Betrachtung kommt somit nur Ziffer b in Frage. Diese Bestimmung verlangt in allen zweifelfreien Fällen beim Fehlen eines zuständigen Zollamts auf der Bestimmungsstation die Verzollung. Zu Zweifeln sollte aber nach dem oben Gesagten die fehlende Frachtbriefvorschrift allein keinen Anlaß bieten, weil im Gegenteil vorausgesetzt werden darf, daß der Versender eine positive Frachtbriefvorschrift erteilt haben würde, falls er eine andere Erledigung wünschte, als die für Nichtzollstationen auf Grund des Internationalen Übereinkommens zunächstliegende Verzollung beim Eingang. Berechtigte Zweifel oder Hinderungsgründe gegen die sofortige Zollerledigung beim Eingangsamte können aber ausnahmsweise doch vorkommen, z. B. beim Fehlen von Bescheinigungen für die zollfreie Einfuhr von Umzugsgut, beim Fehlen von Schlüsseln zu verschlossenen Koffern; dann soll nach Bestimmung II d des § 13 gedachter Kundmachung die Abfertigung mit Begleitschein I auf das der Bestimmungsstation zunächst vorgelegene Zollamt stattfinden. Zu empfehlen wäre jedoch für diesen Fall eine Bestimmung, wonach die Güterabfertigungsstelle auf der Eingangsstation sofort eine Benachrichtigung des Versenders oder Empfängers über das Fehlende und über die gewählte Zollerledigungsstelle eintreten lassen muß, damit das Fehlende in der Zwischenzeit bis zur Ankunft auf der neuen Zollstation nachgeholt werden kann.

Gegen das vorstehend als richtig anerkannte, mit dem Internationalen Übereinkommen begründete Verfahren wäre vielleicht einzuwenden, daß bei Annahmeverweigerung solcher verzollter Güter Schwierigkeiten wegen der Wiederausfuhr entstehen können. Diesem Einwand muß damit begegnet werden, daß der Versender solchen Fall voraussehen und sich durch eine entsprechende Frachtbriefvorschrift sichern kann, daß übrigens in der Praxis die Rücksendung verweigerter Sendungen nach dem Auslande, selbst wenn sie noch unverzollt sind, nur sehr selten verlangt wird, weil die einmal eingeführten und schon mit Fracht hoch belasteten Güter gewöhnlich anderweitig untergebracht werden können. Völlig hinfällig wird der Einwand aber mit der Einführung der bald zu erwartenden erleichterten Zollvorschriften, wonach der Zoll für verzollte Güter, welche ständig und unverändert unter Aufsicht der Eisenbahn geblieben sind, bei der Wiederausfuhr erstattet werden soll. G. F.

Noch einmal die Getreideansammlungen in Rußland.

Die Dinge, die sich zur Zeit in Rußland vor den Augen nicht nur Europas, sondern der ganzen Welt zutragen, sind in vielfacher Beziehung von einer tief in die bestehenden Verhältnisse einschneidenden Bedeutung. Es gehört nicht in diese Zeitung, über die gewaltige soziale und revolutionäre Bewegung, die das Volk in immer weiteren Schichten und Kreisen ergriffen hat, zu sprechen, auch ist es hier kaum der Platz, über all den moralischen Verfall zu reden, den der gegenwärtige Krieg aufgedeckt hat und der kaum einen Zweifel darüber offen läßt, daß die trüben Erfahrungen und die harten Schläge früherer Kriege an den verrotteten und schon längst ganz unhaltbaren Zuständen nur sehr wenig geändert haben. Und dennoch, die Verhältnisse der Eisenbahnen sind ganz unmittelbar in Mitleidenschaft gezogen worden, nachdem auf einzelnen Bahnen gestreikt, in einzelnen Werkstätten die Arbeit eingestellt wurde und die großen Industrien nicht mehr in der Lage waren, ihren Lieferungsverpflichtungen nachzukommen. Aber alle diese Dinge haben bisher für die Eisenbahnen keinen bedrohlichen Charakter angenommen und konnten bis jetzt auch noch im eigenen Hause abgemacht werden, ohne daß weitere wirtschaftliche Interessen besonders schwer geschädigt wurden. Anders verhält es sich aber mit den Getreideansammlungen auf den Stationen des Eisenbahnnetzes. Hier lagert ein nationales Kapital von etwa 200 000 000 Mark zum nicht geringen Teile ohne Schutz, zum Teil nur unter sehr mangelhaftem Schutze den Einflüssen von Wind und Wetter preisgegeben.

In wie schreckenerregendem Umfange diese Getreideansammlungen zunehmen, geht daraus hervor, daß

um die Mitte Oktober	1904	32 000	Wagenladungen Getreide
„ „ „ Dezember	1904	99 000	
am 5./18. Januar	1905	125 000	
„ 4./17. Februar	1905	160 000	

auf den Stationen lagerten und der Stunde harrten, die auch für sie eine Befreiung aus der mißlichen Lage bringen soll. Gefährlich ist die Lage tatsächlich sehr, denn ganz abgesehen davon, daß die großen Mengen Getreide von Mäusen, Ratten und anderem Getier als Futter in reichlichem Maße benutzt werden, naht in kurzem das Frühjahr mit seinen feuchten, warmen Tagen, die das Getreide zum Keimen bringen, und damit tritt dann der Zeitpunkt ein, der einen fast gänzlichen Verlust herbeiführt, denn ausgekeimtes Getreide kann nicht mehr an den Markt gebracht werden. Nun fragt man sich: ist es denn überhaupt denkbar, daß die ungeheuren Massen noch vor Eintritt der wärmeren Jahreszeit befördert werden können? Das scheint nach Lage der Verhältnisse gänzlich ausgeschlossen, denn vor allen Dingen ist für die nächste Zeit noch eine erhebliche Steigerung der eingelagerten Mengen zu erwarten, weil die Bauern und größeren Besitzer die Schneebahn benutzen werden, um den noch nicht zur nächsten Eisenbahnstation herangeführten Rest an Getreide hinzuschaffen, denn wenn erst der Regen und die Sonne den Frost aus dem Boden entfernt haben, sind die Wege vollkommen unfahrbar und eine jede Zufuhr ist für längere Zeit ausgeschlossen.

Die Aussichten sind also sehr böse, die sich dem Getreidehandel bieten. Das scheinen auch die Vertreter der Kaufmannschaft, die sich zur Zeit in Petersburg befinden, um dort gemeinschaftlich mit Vertretern der Landwirtschaft, der Ministerien usw. an der Durchsicht der Getreidetarife teilzunehmen, so aufzufassen, denn sie haben die Gelegenheit benutzt, eine Besprechung der kritischen Lage des Getreidehandels herbeizuführen, und die Frage aufgeworfen, wie dem Getreidehandel hierbei zu helfen sei. Diese Frage ist schon oft, ja wohl alljährlich, wenn sich die üblen Getreideansammlungen bemerkbar und dem Handel empfindlich fühlbar machten, gestellt worden, ohne daß bisher eine befriedigende Antwort auf sie gegeben werden konnte. Jetzt haben sich aber eine sehr große Anzahl Interessenten zur Tarifkonferenz zusammengefunden, die alle lebhaft an der Verkehrsstörung beteiligt und entschlossen sind, sich nicht mit einigen Redensarten heimschicken zu lassen. Einstimmig haben sie erklärt, daß sie der Lösung dieser Frage

eine größere Bedeutung beimessen, als der auf der Tagesordnung stehenden Durchsicht der Tarife. Im Laufe der Verhandlungen faßten die Vertreter der Landwirtschaft ihre Vorschläge in folgenden Punkten zusammen:

1. Es sind unverzüglich Maßregeln zu ergreifen, um die gegenwärtige Lage zu ändern; 2. es sind bei den Eisenbahnverwaltungen und an den Hauptstationen Komitees und Wagenverteilungsbureaus aus Vertretern der Landschaft, der Landwirte und Händler unter der weiteren Bedingung, daß bei der Haupteisenbahnverwaltung eine entsprechende Zentralstelle geschaffen werde, zu organisieren; 3. die Fahrgeschwindigkeit der Lastzüge ist sofort zu verdoppeln; 4. die Leistungsfähigkeit der Bahn ist zu erhöhen; 5. der Bestand des rollenden Materials ist aufzunehmen und den Bahnen, die unter Getreidestockungen zu leiden haben, sind kostenlos Wagen anderer Linien zur Verfügung zu stellen; 6. es muß verlangt werden, daß die Eisenbahnen sich die Möglichkeit schaffen, jederzeit unterrichtet zu sein über die Menge Getreide, die annähernd zur Beförderung gelangen wird, um entsprechend dieser Menge sich rechtzeitig mit Wagen zu versorgen; 7. es wird ein Bericht über die Verausgabung der für entsprechende Einrichtung der Stationen erhobenen Gebühr von 0,8 Kop. für das Pud gefordert; 8. der Transport von Getreidefrachten auf Umwegslinien ist zu Sätzen der kürzesten Entfernungen zu bewilligen; endlich 9. die unverzügliche Abordnung einer bevollmächtigten Person nach dem Gebiete der Getreidestockungen und Einberufung von Konferenzen auf Knotenstationen, in denen die Mängel der Anordnungen der Eisenbahnen und die Mittel zu deren Beseitigung erörtert werden, wird für unerläßlich gehalten.

Das rief natürlich den Widerspruch des anwesenden Gehilfen des Ministers heraus, der als Ursache der Getreidestockungen nicht technische Mängel der Eisenbahnen anerkennen wollte, sondern sie den allgemeinen Verhältnissen der Wirtschaft und des Handels zuschrieb und dabei hervorhob, daß das Ministerium vieles, was jetzt gewünscht wird, bereits getan hat. Was ständige Maßregeln anbelangt, wie die Einrichtung der Verteilungsbureaus, so hält das Ministerium solche für möglich und sogar für sehr wünschenswert, namentlich da sie sich im Gebiete des Kohlenversandes sehr bewährt haben. Die gegenwärtige Fahrgeschwindigkeit der Lokomotiven ist genau der Bauart der Lokomotiven angemessen und kann daher nicht ohne weiteres erhöht werden. Die Verstärkung der Leistungsfähigkeit der Bahn bilde schon seit langem die Aufgabe des Ministeriums.

Das Ministerium lasse es daher innerhalb der Grenzen der Möglichkeit an nichts fehlen, nur müsse man auch berücksichtigen, daß die ungleiche Verteilung der Ernte, Schneeverwehungen, Arbeiterstreiks an den Linien und in Häfen ebenfalls ihren Einfluß ausüben. Trotzdem sei die Arbeit der Bahnen keineswegs vermindert, sie arbeiten ganz regelmäßig; augenscheinlich tragen die Bahnen an den Getreidestockungen keine Schuld.

Was nun im besonderen das Zustandekommen der Getreideansammlungen selbst betrifft, so ist diese Frage eine überaus verwickelte und ihre Lösung eine sehr schwierige, zumal andere Länder nichts ähnliches aufzuweisen haben. In Westeuropa sind die Bahnen ausschließlich Transportunternehmungen, welche die weitere Annahme von Gütern verweigern, sobald sie nicht in der Lage sind, sie zu befördern. (Dies kommt doch kaum vor! Die Schriftl.) Den russischen Bahnen gestatten es aber die örtlichen Verhältnisse nicht, eine ebensolche Stellung einzunehmen, da die Güter oft von weit herangebracht werden und von der Bahn zur Einlagerung in die Speicher nach den Bestimmungen des Allgemeinen Statuts angenommen werden müssen. Die Frage der Ansammlungen kann daher nur klargestellt werden, wenn man auf die Wurzel des Übels zurückgreift. Zu der Einlagerung kommt ferner noch, daß die Beförderung des Getreides vom Produzenten zum ausländischen Käufer nicht von den Eisenbahnen allein, sondern von einer ganzen Reihe von Anstalten besorgt wird, die zusammenwirken müssen, um eine Lösung der Aufgabe herbeizuführen. Wenn z. B. die Güter plötzlich in so großen Mengen von den Eisenbahnen nach den Häfen befördert werden würden, daß hierbei die Leistungsfähigkeit der Häfen überschritten wird, so würden hierdurch die Ansammlungen nicht aus der Welt geschafft, sondern nur nach den Hafenplätzen verlegt werden. Die Tätigkeit der Transporteinrichtungen muß also so ineinander greifen, daß sie sich ergänzen, wodurch in den weitaus meisten Fällen Stockungen und Störungen des ruhigen Ganges vermieden werden würden.

Diese Ausführungen erfreuten sich keineswegs des ungeteilten Beifalls der Anwesenden, die von der Vortrefflichkeit und Tadellosigkeit der Leitung des Betriebes und der Leistungen der Bahnen sich nicht recht überzeugt haben wollten und immer wieder den großen Schaden und die Verluste hervorhoben, die der Handel und die Landwirtschaft als Folge dieser Zustände tragen müssen. Der Gehilfe des Ministers griff seinerseits auf interessante Ausführungen zurück, die bereits in der Nr. 46 des „Westnik“ des Ministeriums der Verkehrsanstalten im November 1904 enthalten waren, also zu einer Zeit, als die Getreideansammlungen noch lange nicht die erschreckende Höhe wie gegenwärtig erreicht hatten. In diesen Ausführungen wird die Frage gestellt: Ist es überhaupt jemals möglich, durch Erhöhung der Transport- und Leistungsfähigkeit der Bahnen die Ansammlungen aus der Welt zu schaffen? Die Antwort lautet: zweifellos und bedingungslos — nein! Die Begründung dieser für Rußland außerordentlich betrübenden Auffassung gibt das amtliche Blatt durch die Ausführung, daß es nicht in dem Bereiche der Möglichkeit liegt, auch wenn das Rollmaterial noch so sehr vergrößert werden würde, auf den Eisenbahnen innerhalb weniger Wochen oder weniger Monate das Getreide fortzuschaffen, das in Rußland in einem Jahre geerntet wird. Es wird aber z. Z. von den Käufern an die Eisenbahn diese unbillige Anforderung gestellt, und zwar nur aus persönlichen, wirtschaftlichen Gründen. Es ist nach der ganzen Entwicklung des russischen Getreidehandels, namentlich seitdem die Eisenbahnen bestehen und den größten Teil der Ernte befördern, so, daß das Getreide allmählich zu den Stationen herangeführt wird; da nun die Eisenbahnen nie in der Lage gewesen sind, die herangeführten Mengen sogleich fortzuschaffen, ist als Regel eingeführt worden, daß das Getreide in der Reihenfolge, in der es zur Station geschafft worden ist, auch abbefördert werden soll. Die Folge war natürlich das Bemühen der Produzenten, möglichst frühzeitig an die Reihe zu kommen, und dadurch entstand der schnelle und große Zusammenfluß der ungeheueren Getreidemengen in Jahren mit guter Ernte. Das war aber nur e i n Grund; ein zweiter liegt in den Kreditverhältnissen, die gleichfalls die Produzenten zum schnellen Anbringen ihrer Ernte drängen, denn erst nach der Einlagerung auf der Eisenbahnstation erhalten sie ein Frachtbriefduplikat und damit die Möglichkeit, das Getreide beleihen lassen zu können. Diese beiden Triebfedern sind es, die die Produzenten geradezu zwingen, so schnell als möglich das Getreide heranzubringen.

Nun ergibt sich aber jahraus, jahrein, daß die Bahnen je nach dem Ertrage der Ernte mehr oder minder im Rückstande mit dem Befördern der angesammelten Getreidemengen bleiben, und das ist zweifellos ein Mangel in der Leistungsfähigkeit der Bahnen und deren Ausrüstung mit rollendem Material. Das amtliche Blatt führt zur Verteidigung folgende Zahlen an, um zu zeigen, wie unbegründet alle Beschuldigungen wegen des Mangels richtiger Verfügungen sind. Was zeigen nun diese Zahlen, die für das Jahr 1901 gelten? Es haben:

	europäisches Rußland	Deutschland	Frankreich
1. zwei- und mehrgleisige Strecken	22 %	36 %	43 %
2. Lokomotiven auf 1 Werst	0,28	0,42	0,30
3. Gepäck- und Güterwagen auf 1 Werst	6,80	9,00	8,26
4. Zugwerst wurden zurückgelegt auf 1 Werst . . .	6264	9944	8936
5. jedes Pud wurde im Güterzuge befördert . . Werst	229	97	131
6. überhaupt Pudwerst Güter auf 1 Werst in Millionen	48,8	42,9	27,7

Sind die Zahlen richtig, was angenommen werden muß,*) so können sie u. E. keinesfalls die Verwaltung der russischen Bahnen von dem Vorwurf befreien, zu wenig Rollmaterial und zu wenig zweigleisige Strecken dem Verkehr zur Verfügung zu stellen. Es ist sonnenklar, daß die Anzahl der verfügbaren Lokomotiven, Wagen und der zweigleisigen Strecken in keinem richtigen Verhältnis zu den Leistungen stehen, wenn man sie mit denjenigen der deutschen und französischen Bahnen vergleicht; es ist eben zu wenig da, eine Tatsache, die fortwährend in der Presse und in den beteiligten Kreisen beklagt wird. Das amtliche Blatt wollte sich entlasten und hat offenbar nur den Beweis erbracht, daß mit einer verhältnismäßig ungenügenden Ausrüstung im Laufe eines Jahres verhältnismäßig viel geleistet worden ist. Darauf kam es aber gar nicht an, sondern vielmehr nur darauf, ob mit den vorhandenen Mitteln auch zeitweise sehr erheblich gesteigerten Ansprüchen, wie sie z. B. das Jahr 1904 und die ersten Monate des laufenden Jahres gestellt haben, genügt werden kann. Das ist nicht nachgewiesen und kann an der Hand der vorstehenden Zahlen auch unmöglich dargetan werden. Danach bleibt es dabei, daß die Bahnen des europäischen Rußlands zu wenig Rollmaterial zur Verfügung haben und zwar schon zu friedlichen Zeiten, ganz zu schweigen von Ausnahmezuständen, wie sie ein derartiger Krieg, der 7000 Werst entfernt vom europäischen Rußland geführt werden muß, mit sich bringt.

---

*) Anm. der Schriftl. Wir können die Zahlen in der Eile nicht nachprüfen. Daß der Güterverkehr der russischen Bahnen auf die Bahnwerst stärker sein soll als der deutsche, ist uns unwahrscheinlich.

Das sind bisher immer nur die Verhältnisse auf dem Getreidemarkt: vielleicht noch schlimmer sieht es im Süden im Industriegebiet aus, wo Wagen zur Beförderung der Kohlen usw. fehlen. Die Not scheint hier noch drohender zu sein, denn der Minister der Verkehrsanstalten Fürst Chilkow ist schnell dorthin geeilt, um persönlich helfend einzugreifen.

So stellt sich auch auf diesem Gebiete die Lage in Rußland augenblicklich als sehr düster dar und Gefahren in sich bergend, die kaum übersehen werden können; denn ohne Kohlen kann nicht gearbeitet werden, auch wenn die Arbeiter dazu bereit sind; ohne sie kann nichts befördert werden, wenn die Not noch so groß ist! Dr. M.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die zweite Lesung des Etats der Reichseisenbahnen** im deutschen Reichstage fand am 24. Februar statt. Der elsässische nationallib. Abg. Schlumberger brachte zunächst Klagen über die Mülhauser Bahnhofszustände vor und wünscht besondere Rücksichtnahme auf diese Stadt als eine Arbeiterstadt, die verschuldet sei und daher ihrerseits nicht viel aufwenden könne. Die Bevölkerung sei zwar nicht regierungsfromm, aber die Bewohner bemühen sich, gute Deutsche zu werden. Weiter besprach er meist anerkennend den Verwaltungsbericht der Bahnen. Die Verzinsung des Anlagekapitals mit 4,5 % sei genügend, er warne, das preußische Beispiel zu befolgen und eine höhere Verzinsung anzustreben. Er sprach sich für mäßige allmähliche Lohnerhöhungen aus, da die Kosten des Lebensunterhalts um etwa 1 % jährlich steigen; man solle nicht immer warten, bis erst zahllose Klagen kämen. Weiter befürwortete er die Betriebsmittelgemeinschaft zur Vermeidung der zahllosen Leerläufe. Er wünsche, man solle die IV. Klasse in der Weise einführen, daß man die alten Wagen III. Klasse mit einer IV anmale. Weiter machte er auf das Sinken der Reparaturkosten für Lokomotiven als eine Folge der Vereinfachung der Arten und der größeren Neubeschaffungen aufmerksam. Der alte Wunsch Elsaß-Lothringens nach Erlaß eines Kleinbahngesetzes wurde von ihm aufs neue befürwortet. Die Verhandlungen darüber dauerten nun schon 4 Jahre; die Sache sei um so dringender, als sich das Land entvölkere. Man müsse einen Teil der Überschüsse zum Bau von Kleinbahnen verwenden. Erschwerend sei allerdings das Fehlen eines Enteignungsgesetzes, das im Landesausschuß nicht zustande gekommen sei. — Der Zentrumsabg. Erzberger rühmte die erfolgreiche Sozialpolitik des Chefs der Reichsbahnen und bat um Einführung eines regelmäßigen Urlaubs für die Werkstättenarbeiter sowie um Ausstellung der Lehrlingsarbeiten der Werkstätten als Zeugnis für die musterhafte Regelung des Werkstättenwesens.

Als Chef der Verwaltung nahm Staatsminister v. Budde das Wort, beteuerte, daß er sich im Interesse für das Wohl der Bediensteten von niemand übertreffen lasse, und sprach sich für Erweiterung der Arbeiterausschüsse auch auf das Personal der Rangierbahnhöfe aus. Die Arbeiterausschüsse haben sich durchaus bewährt. Man müsse aber nicht zu viel Statistik darüber verlangen, sonst werde die Sache zu schematisch und bureaukratisch. Er nehme vom preußischen Eisenbahnminister alles Gute an und führe es bei den Reichsbahnen ein. Urlaub werde bei wichtigen Anlässen, Sterbefällen und Besuch der kranken Eltern und dergl. stets erteilt. Auch sei für die Möglichkeit des Kirchenbesuchs durch die Beamten an zwei Sonntagen im Monat gesorgt. Weiter ging der Minister auf die Bahnhofswünsche für Mülhausen ein; die Mülhauser seien lange nicht so ungeduldig, wie er selbst. Die Schwierigkeiten lägen nicht an ihm, sondern an der städtischen Verwaltung, die mit dem Projekt nicht zustande komme. Obgleich verschuldet, verlange sie die Ausführung eines Projekts, das 10 Millionen mehr koste als das ausgearbeitete. Nun werde ein neuer Plan geprüft, zu dem die Stadt den notwendigen Beitrag hoffentlich leisten werde. Weiter ging der Minister auf die laut gewordenen Vorwürfe wegen des bureaukratisch-fiskalischen Vorgehens der Verwaltung bei der Frage neuer Bahnbauten ein. Noch nie sei nach dem Zeugnis des Staatssekretärs v. Köller im Landesausschuß von der Reichsverwaltung ein Bahnbau abgelehnt, den nachher Private gebaut hätten. Im übrigen sei zwischen Reichsbahnverwaltung und Landesverwaltung ein einheitlicher Plan der für das ganze Land notwendigen Bahnen aufgestellt worden, wobei jede Bahn nach der Dringlichkeit eine Nummer erhalten habe. Danach werde gebaut.

Sehr anerkennend sprach sich über die Reichsbahnverwaltung der Abg. Riff (fr. Vergg.) aus. Mit großer Genugtuung erfahre er, daß die Eröffnung Neudorf-Kehl (Verbindung Straßburgs mit Kehl ohne Schienenübergänge) für den 1. April 1907 bevorstehe. Er wünsche die Einführung der IV. Klasse jedenfalls probeweise. Weitere Wünsche bezogen sich auf Besserstellung der Beamtengehälter, Erleichterung der Prüfungen und ähnliches. Den Wunschzettel der Beamten vervollständigte der Abg. Blumenthal (südd. Volksp.) und trat dann in eine Erörterung der staatsrechtlichen Seite der Enteignungsfrage ein, ob diese als Landes- oder Reichssache anzusehen sei. — Nachdem Abg. Schlumberger nochmals auf die Kleinbahn- und Nebenbahnfrage zurückgekommen war und behauptet hatte, daß sich Private zum Bau von solchen Bahnen im Reichslande nicht fänden, weil die Ansprüche der Reichsbahnverwaltung wegen der Überführungsgebühr und der Anschlüsse zu groß wären, ging Staatsminister v. Budde nochmals auf einige der angeschnittenen Fragen ein. Die staatsrechtliche Frage wegen der Enteignung könne er ohne das Reichsjustizamt nicht beantworten. Herr Schlumberger wolle neue Lokomotiven haben, weil sie wirtschaftlicher seien und besser liefen; aber man könne nicht nur junge Gäule im Stall haben, sondern brauche auch solche, die 10 und 15 Jahre alt seien. In der Nebenbahnfrage sei für Elsaß-Lothringen viel geschehen, in den letzten Jahren seien dort dafür 78 Millionen ausgegeben worden, viel mehr als in Preußen. Weiter ging er auf die IV. Klasse ein und erläuterte, warum diese erst als vereinzelte Schwalbe auf den Reichsbahnen vorhanden sei. Der Sommer dieser Klasse werde kommen. „Daß die IV. Klasse ein ausgezeichnetes Beförderungsmittel ist, das beweist die Statistik der preußischen Bahnen. Wenn sie bisher in Elsaß-Lothringen nicht eingeführt ist, so kommt das von dem Widerstande, der in Süddeutschland allgemein vorhanden ist und in Elsaß-Lothringen vorhanden war, weil man die IV. Klasse nicht kannte. Sie ist auch ein Mittel, die Personentarifreform durchzuführen. Auch in Hessen war anfangs großes Geschrei und dann ganz gewaltiger Verkehr auf der IV. Klasse. Sie nützt auch der III. Klasse insofern, als viele Leute, die sonst in der II. Klasse gefahren sind, III. Klasse fahren. Sie dient insbesondere dem Marktbesuch mit Körben und Kisten. Ich kann aber nur planmäßig vorgehen, und mein Plan ist der, die IV. Klasse dann einzuführen, wenn wir zu einer gesunden Tarifreform und zu einer Betriebsmittelgemeinschaft kommen."

Natürlich wurde wieder von sozialdemokratischer Seite die IV. Klasse ihrer Ausstattung wegen zurückgewiesen, während ein Zentrumsabgeordneter bezeugte, wie sehr die Arbeiter seines Wahlkreises die Einführung der IV. Klasse herbeiwünschten. Damit schloß die Beratung, der Etat der Reichsbahnen wurde unverändert genehmigt, eine Anzahl von Beamten-Bittschriften wurden den Regierungen teils zur Erwägung, teils als Material überwiesen, teils durch Übergang zur Tagesordnung erledigt.

— **Störungen der Reichs- und Eisenbahn-Telegraphenleitungen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königlichen Eisenbahndirektionen besagt folgendes: „Nach einer Mitteilung des Herrn Staatssekretärs des Reichspostamts sind im letzten Jahre eine Reihe von Störungen wichtiger, längs der Eisenbahn geführter Reichs-Telegraphenleitungen vorgekommen, die dadurch herbeigeführt sind, daß Eisenbahnleitungen mit den Reichsleitungen in Berührung gekommen waren. In der Mehrzahl dieser Fälle handelt es sich um Bahnleitungen, die ihren Platz am gemeinschaftlichen Gestänge über der Reichsleitung hatten und infolge veränderten Durchhangs auf diese Leitung herabgesunken waren. Mehrfach waren die Berührungen auch dadurch hervorgerufen, daß Bahnleitungen an den Stellen, wo sie nach den Läutewerken usw. abzweigen, ohne Verwendung von Hilfsisolatoren quer über die Reichsleitungen geführt waren. Um im Interesse der Reichstelegraphen- und Eisenbahnverwaltung Störungen dieser Art vorzubeugen, sind die Kaiserlichen Oberpostdirektionen angewiesen worden, bei der auf Grund des § 4 des Vertrages vom 8. September/28. August 1888 erfolgenden Bestimmung der Plätze für die am gemeinschaftlichen Gestänge anzubringenden Bahnleitungen nach Möglichkeit auf eine getrennte Führung der Leitungsgruppen beider Verwaltungen hinzuwirken, so daß eine Schädigung der einen durch die andere vermieden wird. Änderungen der bestehenden Leitungen sind der Kostenersparnis wegen nur gelegentlich, beim Umbau des Gestänges usw., vorzunehmen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen wollen die beteiligten Dienststellen hiernach gleichfalls mit Anweisung versehen, vor allem dahin, daß in Fällen, in denen Kreuzungen der Bahnleitungen mit den Reichsleitungen nicht zu vermeiden sind, alle Sorgfalt angewendet wird, um Berührungen der Leitungen und daraus erwachsende Betriebsstörungen zu vermeiden."

— **Nichtraucherabteile in Speisewagen und Einschränkung der Raucherabteile I. Klasse.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten bestimmt, daß die Kursabteile in Speisewagen mit kleinem Speiseraum durchweg als Abteile für Nichtraucher gekennzeichnet werden, so daß in

diesem Wagen überhaupt nicht geraucht werden darf. — Gleichzeitig beauftragt der Minister die Königlichen Eisenbahndirektionen im Hinblick darauf, daß nach den Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung in der I. Wagenklasse das Rauchen in der Regel nicht gestattet und nur mit Zustimmung aller Mitreisenden zulässig ist, in eine sorgfältige Prüfung darüber einzutreten, ob die Raucherabteile I. Klasse nicht noch einzuschränken sein möchten. Soweit nach dem Ergebnis der Prüfung angängig, ist die Einschränkung alsbald durchzuführen.

— **Bedienung der Spirituslampen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten teilt mit, daß im Eisenbahndirektionsbezirk Saarbrücken unlängst eine Spiritusglühlichtlampe beim Anzünden explodiert ist. Die Lampe hing in einem Dienstzimmer in der Nähe des stark geheizten Ofens. Wahrscheinlich hat infolge der Wärmeausstrahlung des Ofens eine Vergasung des Spiritus im Behälter stattgefunden, was beim Anzünden zur Explosion führte. Der Wärter, der unter der Lampe stand, wurde von dem brennenden Spiritus überschüttet und ist an den erlittenen Brandwunden gestorben. Aus diesem Anlaß hat die Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken die Dienststellen angewiesen, darauf zu halten, daß die Spirituslampen nicht in zu großer Nähe von Öfen angebracht werden und daß die Lampenwärter sie beim Füllen und Anzünden etwa in Brusthöhe vor sich haben. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden durch den Erlaß beauftragt, auch in ihrem Bezirk entsprechende Vorsichtsmaßregeln anzuordnen.

— **Der Plan einer elektrischen Schnellbahn Cöln-Düsseldorf** ist, wie die Köln. Ztg. berichtet, von den Oberbürgermeistern der beiden genannten Städte mit den Leitern der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft, Rathenau und Schrimpff, und dem Direktor der Siemens-Schuckert-Werke, Schwieger, beraten worden. Es handelt sich hierbei nicht um eine elektrische Bahn von Bahnhof zu Bahnhof, sondern um die Verbindung der beiden Straßenbahnnetze miteinander, nach dem Vorgang amerikanischer interurbaner Bahnen, die sich in hervorragender Weise gerade dadurch bewährt haben, daß das Publikum in kurzen Zeitabständen den ganzen Tag hindurch von einem großen Verkehrsmittelpunkt zum anderen gelangen kann, ohne durch die Umständlichkeiten einer Bahnhofseinrichtung Zeit zu verlieren. Die Wagen sollen, sobald sie auf den eigenen Bahnkörper außerhalb der Städte gelangt sind, mit einer Geschwindigkeit von ungefähr 80 km in der Stunde fahren, so daß man auf der neuen Bahn die Fahrzeit vom Mittelpunkt der Stadt Cöln bis zum Mittelpunkt der Stadt Düsseldorf auf etwa 40 Minuten berechnen könnte. Wenn man nun berücksichtigt, daß von beiden Städten alle 10 Minuten Fahrgelegenheit geboten werden soll, so leuchtet es ein, daß mit der hierdurch bewirkten außerordentlichen Belebung des Verkehrs zwischen den beiden benachbarten Städten deren Bewohner einander so nahe gerückt werden, als ob sie zu einem einzigen größeren Gemeinwesen gehörten. So weit die Köln. Ztg. Wir verkennen keineswegs die Nützlichkeit einer solchen Einrichtung, deren Hauptvorteil, abgesehen von den mäßigen Fahrpreisen, in der Häufigkeit der Fahrten besteht. Aber gleichwohl kann man sich einer gewissen Enttäuschung nicht erwehren, wenn man hört, daß sich die geplante Geschwindigkeit auf 80 km/Std. beschränken soll, während man mit dem Begriffe einer Schnellbahn nach den neuerdings erzielten Probeleistungen bereits Geschwindigkeiten von 130 bis 150 km in der Stunde zu verbinden pflegte.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. Februar d. J. in 6 Arbeitstagen 107 115 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 17 853 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 111 619 und auf den Arbeitstag 18 603 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei ebenfalls 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. Februar d. J. auf den Arbeitstag 750 und im ganzen 4504 Doppelwagen oder 4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 22. Februar d. J. und betrug 19 274 Wagen gegen 18 709 am 19. Februar im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. Februar d. J. 14 135 Doppelwagen zu 10 t gegen 15 786 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 22 gegen 13 sowie von anderen Gütern 3 gegen 7 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. Februar d. J. 24 737 offene Wagen gegen 19 390 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 5347 oder 27,6 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 60 587 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4661 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 51 187 und auf den Arbeitstag 3937 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei ebenfalls 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 724 und im ganzen 9400 Wagen oder 18,4 % mehr zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Januar 1905 wurden bei einer Bahnlänge von 1962,84 km (i. V. 1925,41) km 3 086 667 (2 964 245) Personen und 631 138 (623 193) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 1 389 000 (1 323 042) ℳ, aus dem Güterverkehr 2 459 000 (2 391 698) ℳ, aus sonstigen Quellen 608 000 (628 000) ℳ, zusammen 4 456 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen im Januar 1904 mehr 113 260 ℳ. Vom 1. April 1904 bis letzten Januar 1905 betrugen die Einnahmen 53 889 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen im gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 2 223 390 ℳ.

— **Über die Postanlagen auf dem neuen Zentralbahnhof zu Hamburg** bringt das „Archiv f. Post u. Tel." einen vom Oberpostpraktikanten Goedtke v. Adlersberg verfaßten längeren Aufsatz, dem wir die nachstehenden Angaben entnehmen:

„Bei dem zu erwartenden starken Verkehr mußte von vornherein auf die Herstellung besonderer Postanlagen auf dem neuen Bahnhofe Bedacht genommen werden. Die Postverwaltung ist deshalb, sobald die Verhandlungen wegen Errichtung eines Zentralbahnhofs aufgenommen wurden, mit dem Senat und der preußischen Eisenbahnbehörde wegen Überlassung eines geräumigen Bauplatzes für Postzwecke in der Nähe des projektierten Bahnhofs ins Benehmen getreten. Die Erörterungen hatten den Erfolg, daß ihr unter voller Würdigung des Nutzens, den die Herstellung zweckmäßiger Postanlagen auf dem neuen Bahnhofe für die Hamburger Geschäfts- und Handelskreise mit sich bringen wird, in entgegenkommendster Weise und unter günstigen Bedingungen ein geeigneter Platz zur Verfügung gestellt worden ist. Das der Postverwaltung überlassene Gelände schließt sich unmittelbar an das Gebiet des neuen Bahnhofs an und zieht sich in Dreieckform etwa 350 m südlich des Eisenbahn-Empfangsgebäudes zwischen den beiden Gleisstrecken hin, die vom Hauptbahnhof auf der einen Seite nach Lübeck und Berlin, auf der anderen Seite nach Hannover und Bremen abzweigen. Begrenzt wird die insgesamt etwa 13 000 qm umfassende Fläche im Süden von der Straße ‚Bei dem Hühnerposten', im Osten von der Münzstraße und nach Norden wie Westen von den Eisenbahngleisen. Mehr als die Hälfte des Geländes wird das für die Zuführung, Rangierung und Aufstellung der Bahnpostwagen erforderliche Gleis- und Weichenfeld bedecken, während die Postdienstgebäude — ein geräumiges Haupt- und ein kleines Nebengebäude — eine Fläche von etwa 6000 qm einnehmen werden. Von besonderem Interesse sind die Postladeanlagen, die sich nördlich vom Posthaus in einem spitzen Winkel zwischen den Berlin-Lübecker und den Bremen-Hannoverschen Hauptgleisen hinziehen.

Bei der Projektierung der Gleis- und Bahnsteiganlagen ist davon ausgegangen worden, Einrichtungen zu schaffen, die ein schnelles Ein- und Aussetzen der Bahnpostwagen gestatten und es im weiteren ermöglichen, in nächster Nähe des Posthauses gleichzeitig eine möglichst große Zahl der Bahnpostwagen laderecht aufzustellen. Dabei haben alle Projekte mit Schiebebühnen und Drehscheiben nicht zu einem so guten Ergebnis geführt, wie die Anordnung ausgedehnter Weichenstraßen, die bei geringen Betriebskosten die größtmögliche Ausnutzung des spitzwinkligen Geländes gestatten. Die Abzweigung der Postgleise von dem Schienennetz des Zentralbahnhofs beginnt unmittelbar hinter dem südlichen Ende der Bahnsteighalle. Von dem in der Mitte der sämtlichen Gleisgruppen durch den ganzen Bahnhof verlaufenden Durchgangsgleis und dem Gütergleis zweigen mit stark zusammengedrängten Weichenstraßen die Postgleise ab; durch weitere Weichen werden diese so weit auseinander gezogen, daß schließlich am Posthaus 11 Gleise einmünden. Zwischen den Postgleisen liegen die Ladebahnsteige, die alle verschiedene Ausdehnung haben; an 4 Bahnsteigkanten können je 3 Bahnpostwagen von 12 m Länge, an 2 Kanten je 4, an 3 Kanten je 5, an 1 Kante 6 und an 1 Kante sogar 8 solcher Wagen laderecht aufgestellt werden. Außerdem bietet eine vom Posthaus etwas weiter ab gelegene Bahnsteigkante Platz für 3 Wagen. Endlich ist noch ein Abstellgleis für

5 Wagen vorgesehen, jedoch ohne Bahnsteig. Insgesamt können also 57 Bahnpostwagen zur Aufstellung kommen, davon 52 an Bahnsteigkanten. Zu Zeiten des gewöhnlichen Verkehrs werden bei der großen Zahl von Gleisen meist nur 2 Wagen hintereinander zu stehen kommen, so daß sich Umrangierungen während des Ladegeschäfts leicht vermeiden lassen. Die Bahnsteige sind mit ihren Oberflächen 75 cm über Schienenoberkante angeordnet, damit die Päckereien beim Verladen nicht hoch zu heben sind, sondern mühelos von den Hand- in die Bahnpostwagen gereicht werden können. Die nebeneinander laufenden Ladebahnsteige werden durch einen quer vorgelagerten, der Nordseite des Posthauses entlang ziehenden Kopfbahnsteig verbunden. Dieser liegt mit den Packkammerräumen des Erdgeschosses und den Zungenbahnsteigen in gleicher Höhe und bietet bei einer Breite von 5 m für den Paketkarrenverkehr genügenden Raum. Um das Verladegeschäft gegen die in Hamburg vorherrschende ungünstige Witterung zu sichern, sollen die Ladeanlagen in großer Ausdehnung mit Schutzdächern versehen werden; geplant sind für die Zungenbahnsteige zwei in der Achse des Posthauses angeordnete große Hallen von je 23 m Spannweite und ein anschließendes Satteldach, für den Kopfbahnsteig und den Randbahnsteig am Ostflügel des Gebäudes ein besonderes Konsoldach. Sämtliche Dächer werden mit Drahtglas und Wellblech eingedeckt werden."

Die Beförderung der Wagen zwischen Bahnhof und Postladestelle sowie die laderechte Aufstellung und etwaige Verschiebung der Wagen auf den Postgleisen wird von der Eisenbahnverwaltung besorgt werden.

— **Die Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft**, welche, wie wir in Nr. 1 S. 7 d. Ztg. berichteten, am 24. Dezember 1904 ihren Betrieb eingestellt hatte, hat am 25. Februar d. J. die Güteraufnahme für den Verkehr von Regensburg, Deggendorf und Passau ab nach allen gesellschaftlichen Donaustationen bis Sulina und umgekehrt wieder eröffnet.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist den nachbenannten Eisenbahndirektionsmitgliedern, und zwar den Regierungsräten Ferdinand Lorenz in Hannover, Dr. Riesen in Cöln, Walter Lehmann in Elberfeld, Dr. Michaelis in Halle a/S., Luckwald in Breslau der Charakter als Geheimer Regierungsrat; den Eisenbahndirektoren Schubert in Berlin, Alfred Meyer in Breslau, Seidl in Stettin, Steinbiß in Altona sowie den Regierungs- und Bauräten Hermann Simon in Bromberg, Démanget in Cassel, Backs in Breslau, Wilhelm Buchholtz in Cassel, Eugen Werren in Halle a/S., Hermann Brandt in Hannover und Schwandt in Berlin, ferner den Eisenbahndirektoren Sauerwein, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion in Harburg, Keller, Vorstand der Eisenbahn-Maschineninspektion in Aachen, Maercker, Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Cassel, sowie dem Regierungs- und Baurat Prins, Vorstand der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 in Cassel, der Charakter als Geheimer Baurat und dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Dr. Drilling, Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion in Saarbrücken, der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem Range der Räte vierter Klasse verliehen worden.

Bei der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung haben erhalten: den Titel und Rang eines Direktors der Vorstand der Betriebsabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Oberfinanzrat Ludwig v. Leo, denjenigen eines Baurats der Eisenbahnbauinspektor Dulk in Ravensburg, den Titel eines Rechnungsrats der Kanzleirat Merkle bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, denjenigen eines Kanzleirats die Oberrevisoren Fischer, Gauß und Büttner.

Bei der badischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Oberregierungsrat Josef Henn bei der Generaldirektion zum Vorstand der Rechnungsabteilung und der Hilfsarbeiter, Regierungsassessor Ludwig Janzer unter Verleihung des Titels Regierungsrat zum Kollegialmitglied der Generaldirektion. — Zur Ruhe gesetzt ist der Zentralinspektor, Oberbetriebsinspektor Hermann Welte bei der Generaldirektion auf Ansuchen unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste.

Österreich.

— **Das Mehrerfordernis für die neuen Alpenbahnen.** Der vom Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses zur Beratung der Vorlage betreffend die Mehrkosten bei den Alpenbahnen eingesetzte Unterausschuß hielt am 23. Februar eine Sitzung ab, in welcher der Vorsitzende mitteilte, daß die Staatsbahnverwaltung auf Anforderung des Unterausschusses diesem ein umfangreiches Material an Plänen, Nachweisungen usw. vorgelegt habe. Ehe in die Erörterung dieses Materials eingetreten wurde, erteilte der Obmann dem Eisenbahnminister auf dessen Wunsch das Wort.

Dieser ersuchte, sich bei Beurteilung des Gegenstandes nicht auf die bei einzelnen Teilen des Programms erzielten ziffermäßigen Gebarungsergebnisse beschränken, sondern diese in ihrer Gesamtheit in Betracht ziehen zu wollen, da so umfangreiche Bauten sich bis zu einem gewissen Grade der vollen Beherrschung durch den Willen der leitenden Organe entziehen. Während nämlich der Neubau in raschem, aus finanziellen und volkswirtschaftlichen Erwägungen nicht zu verlangsamendem Tempo vorwärtsschreite, so daß besonders beim Bau der Alpenbahnen ein Vorauseilen des Geldbedarfs gegenüber den jahrweise bewilligten Krediten nicht zu vermeiden war, vollziehen sich die Investitionen auf in Betrieb stehenden Bahnlinien mit Rücksicht auf die Aufrechterhaltung des ungestörten Betriebs in langsamerer Zeitfolge, wodurch ein Zurückbleiben des wirklichen Aufwandes gegenüber den Jahreskrediten sich ergebe. Der Ausgleich dieser Erscheinungen habe denn auch zur Folge, daß eine Überschreitung der bewilligten Kredite bis jetzt tatsächlich nicht stattgefunden habe. Überdies mußte dem gesetzlich genehmigten Investitionsprogramm von vornherein eine gewisse Elastizität innewohnen, da die lediglich auf den Generalplänen beruhenden Ziffernansätze als endgültige Festsetzungen namentlich der Bausummen so kostspieliger und schwieriger Bauwerke unmöglich angesehen werden konnten, und das Gesetz enthalte deshalb weder, wie dies sonst üblich ist, einen Höchstkostenbetrag noch auch Kreditbewilligungen bis zur wirklichen Bauvollendung.

Der Minister ging sodann zur Begründung des Mehrerfordernisses beim Neubau über und verwies vor allem darauf, daß das große Bauprogramm in technischer Beziehung nicht nur als gesichert betrachtet, sondern dessen termingemäße Durchführung zum überwiegenden Teile mit Sicherheit erwartet werden könne. Von dem allgemeinen Lose derartiger großer Bahnbauten, sich im Laufe der Ausführung zu verteuern, seien angesichts der außerordentlichen Schwierigkeit der zu lösenden Aufgabe auch die neuen Alpenbahnen nicht verschont geblieben, und betrage das zur Fortführung und Vollendung der im Zuge befindlichen Bauten an den Alpenbahnen unerläßliche Mehrerfordernis 57 662 000 Kr. für die erste bis 1905 reichende, 31 829 000 Kr. für die zweite, die Jahre 1906 bis 1908 umfassende Bauzeit, zusammen 89 491 000 Kr.

Eine Reihe zwingender Umstände begründen diese Mehrerfordernisse, vor allem die ungünstige Beschaffenheit des Gebirges in den großen Tunneln und gewissen offenen Strecken und die hieraus notwendigerweise sich ergebenden kostspieligen Trassenverlegungen und unvorhergesehenen Kunst- und Tunnelbauten. Die reinen Mehrkosten der schon ursprünglich vorgesehenen und der nachträglich eingeschalteten Tunnel allein betragen 27 260 000 Kr. Hierzu treten die Erhöhungen der Einheitspreise infolge Steigerung der Arbeitslöhne und Materialgestehungskosten, welche bei Verfassung der Einzelpläne sich ergaben. Denn erst auf der Grundlage dieser letzteren sei eine abschließende genaue Bewertung der erwachsenden Kosten ermöglicht. Der Minister verwies auf die ganz besondere Vorsorge, welche bei diesen Bauten für die möglichste Hintanhaltung von Gefahren sowie für die Wohlfahrt und Sicherheit der Arbeiter in gesundheitlicher Beziehung getroffen wurde und die bei den überaus ungünstigen Verhältnissen des durchfahrenen Gebirges, namentlich im Karawankentunnel, nicht ohne erhöhten Kostenaufwand bleiben konnte.

Ferner seien die Kosten auch durch die am Generalplane vorgenommenen Änderungen beeinflußt, welche eine Erhöhung der Betriebssicherheit und der Betriebsökonomie sowie die Bewältigung eines gesteigerten Verkehres bezweckten. Diese produktiven Mehrausgaben beziffern sich auf nicht weniger als 20 000 000 Kr. Da dem Generalplane keine gesetzlich bindende Kraft innewohne, konnten solche Abweichungen von diesem innerhalb des Rahmens des im Gesetze festgestellten Baues der bauleitenden Verwaltung nicht verwehrt sein. Es sei geradezu Pflicht der Verwaltung gewesen, solche Verbesserungen unter der Voraussetzung vorzunehmen, daß die verfassungsmäßige Bewilligung der erforderlichen Mehrkosten baldmöglichst eingeholt werde. Die Staatsbahnverwaltung habe auch nicht gesäumt, nach Fertigstellung der sämtlichen Einzelpläne und nach Vollzug der bis in die zweite Jahreshälfte 1903 sich hinziehenden Bauvergebungen die Berechnung des Mehrerfordernisses mit eindringender Sorgfalt und Vorsicht vorzunehmen, so daß deren Ergebnis in Gestalt des vorliegenden Gesetzentwurfes bereits im Frühjare 1904 dem hohen Hause unterbreitet werden konnte; dieser biete, soweit Voraussicht möglich, die volle Gewähr dafür, daß weitere Ansprüche aus diesem Titel an das Parlament nicht mehr herantreten können.

Der Minister wendete sich nunmehr der Beeinflussung des zu erwartenden Ertrags der Alpenbahnen durch die aufgelaufenen Mehrkosten zu und bemerkte, daß der auf eine Verbesserung der Anlage und Erhöhung der Leistungsfähigkeit abzielende Teil durch die Besserung des Betriebskoeffizienten

wettgemacht werde. Hierzu kommt noch, daß ebenso wie der ursprüngliche Kostenvoranschlag des Anlagekapitals, auch die Berechnung des Reinerträgnisses eine wesentliche Erhöhung erfahren habe, indem unter Anwendung des gleichen Schlüssels, auf Grund dessen bei der ersten Ermittlung ein Reinerträgnis von 3 740 000 Kr. berechnet wurde, nunmehr dieses letztere laut der in den Händen des Unterausschusses befindlichen Nachweisung mit 5 320 000 Kr. berechnet werde. Bei Zutreffen der in dem Generalberichte über die Investitionsvorlage aufgestellten Annahmen jedoch, mit denen angesichts der in den letzten Jahren sich geltend machenden starken Verkehrssteigerung ernstlich gerechnet werden darf, würde die dem Staatsschatze aus dem Bau der Alpenbahnen erwachsende Belastung trotz des aufgelaufenen Mehrerfordernisses sich nicht höher stellen als jene, die von der Regierung schon seinerzeit bei der Einbringung der ersten Investitionsvorlage angenommen wurde.

Behufs Sicherstellung dieses Zieles seien bereits die notwendigen vorbereitenden Maßnahmen, namentlich kommerzieller Natur, von dem Eisenbahnministerium eingeleitet worden, und werden auch die in den letzten Jahren auf dem Staatsbahnnetze angebahnten Reformen sich durch Herabdrückung des Betriebskoeffizienten nutzbar erweisen. Die Staatsverwaltung erwäge ernstlich, ob nicht in gleicher Weise, wie dies durch zwei dem Hause unterbreitete Gesetzesvorschläge zum Ausdruck gelangt ist, künftighin in jenen Fällen, wo dieser sichere aber längere Weg gangbar sein wird, über den Bau schwieriger Gebirgsbahnen erst auf Grund der ausgearbeiteten Einzelpläne Beschluß zu fassen wäre.

Der Minister bemerkte zum Schlusse, er glaube nachgewiesen zu haben, daß bei dem Stande der technischen Vorarbeiten im Zeitpunkte der Einbringung der Investitionsvorlage eine verläßlichere als die tatsächlich durchgeführte Ermittlung der Kostenziffern nicht möglich gewesen sei. Des weiteren habe er dargetan, daß die Staatsbahnverwaltung beim Bau der Alpenbahnen die ihr gesetzlich erteilte Ermächtigung nicht überschritten und auch in bezug auf die Geltendmachung der Mehrerfordernisse den Zeitpunkt, zu welchem der Bedarf mit der nötigen Sicherheit ermittelt werden konnte, pflichtgemäß wahrgenommen habe. Im wesentlichen glaube der Minister dargetan zu haben, daß die Mehrerfordernisse bei den Alpenbahnen teils in unerwarteten elementaren Ursachen, teils in stichhaltigen technischen und finanziellen Erwägungen volle Begründung finden.

Auf die Anfrage eines Mitgliedes des Unterausschusses, inwieweit die militärischen Anforderungen zur Erhöhung des Erfordernisses beigetragen haben, versprach der Minister, seinerzeit vertrauliche Mitteilungen hierüber zu machen.

Die Sitzung wurde hierauf geschlossen und die nächste Sitzung auf den 2. d. M. festgesetzt.

— **Erlöschen der Konzession für die Eisenbahn von Zittau nach Reichenberg.** Nachdem die österreichische Regierung auf Grund des Staatsvertrags vom 26. April 1904 ihre Zustimmung zur Übernahme der Linien der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft in das Eigentum des sächsischen Staates erteilt hat und das diesen Eigentumserwerb begründende Rechtsgeschäft mit dem 1. Januar d. J. in Wirksamkeit getreten ist, wird in Gemäßheit des bezogenen Staatsvertrages die Konzession vom 19. September 1857 für die von Zittau nach Reichenberg zu führende Eisenbahn, soweit sie auf österreichisches Gebiet fällt, als erloschen erklärt. Von dem angegebenen Zeitpunkt ab wird der Betrieb der auf österreichischem Gebiet gelegenen Teilstrecke auf Grund der Bestimmungen des gedachten Staatsvertrags von der sächsischen Staatsbahnverwaltung im Namen und für Rechnung des sächsischen Staates geführt.

— **Das Lokal- und Kleinbahnwesen in Tirol.** In Tirol stehen zahlreiche Eisenbahnpläne in Erörterung. Abgesehen von den Linien, deren Sicherstellung durch den jüngst abgeschlossenen bayerisch-österreichischen Staatsvertrag erfolgt oder doch vorbereitet ist, ist der Bau der Bahnlinie Neumarkt-Predazzo geplant, der als Wettbewerbslinie jene von Lawis nach Molina gegenübersteht. Außerdem wird der Bau einer Bahnverbindung von Bozen ins Grödenertal nach St. Ullrich und von Toblach ins Ampezzotal nach Schluderbach und Cortina angestrebt. Von Bahnen örtlichen Charakters waren jene, welche die Verbindung Bozens mit Oberbozen und Kollern betreffen, sowie die Bahn auf den Ritten zu verzeichnen. Elektrische Kleinbahnen sind in Bozen und Meran in Vorbereitung. In Südtirol bildet der Bau der Wettbewerbslinien Trient-Tione-Caffaro und Riva-Tione-Pinzolo seit längerer Zeit den Gegenstand der Bestrebungen der betreffenden Interessentenkreise.

— **Neue Vorschriften über Herstellung und Verwendung von Azetylen sowie über den Verkehr mit Kalziumkarbid.** Kürzlich ist eine Verordnung der Ministerien des Innern, des Handels, der Eisenbahnen und des Ackerbaus ergangen, womit neue, im wesentlichen erleichternde Vorschriften in betreff der Herstellung und Verwendung von Azetylen sowie über den Verkehr mit Kalziumkarbid erlassen werden. Für den Bereich der Eisenbahnen haben die Bestimmungen dieser Verordnung insofern in Anwendung zu kommen, als sie sich nicht auf gewerbsmäßige Betriebe beziehen und nicht besondere Vorschriften über den Transport auf Eisenbahnen anderweitige Anordnungen enthalten. Die Bestimmungen über Karbidbehälter, die Aufbewahrung von Karbid in Wohngebäuden, dann über Karbidlagerung finden auf die vorübergehende Einlagerung von Kalziumkarbid beim Eisenbahnverkehr keine Anwendung.

Soweit es sich um den Betrieb der Eisenbahnen handelt, ist zu den vorgeschriebenen Amtshandlungen die Eisenbahn-Aufsichtsbehörde berufen, welche in den Fällen, in denen die Erzeugung verdichteten Azetylengases oder die Aufstellung von Azetylengas-Erzeugungsapparaten an eine besondere behördliche Bewilligung geknüpft ist, vor der Entscheidung das Einvernehmen mit der zuständigen politischen Landesbehörde zu pflegen hat. Der genannten Aufsichtsbehörde steht es frei, die Ausführung und Ausbesserung von Azetylengasleitungen und Aufstellung von Azetylengas-Erzeugungsapparaten auch solchen entsprechend geeigneten Eisenbahnorganen zu übertragen, die sich nicht im Besitz der in der Verordnung vorgeschriebenen Konzession befinden.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Der Bau dieser Bahn wird binnen kurzer Zeit in Angriff genommen werden. Die Wiener Stadtbahnstation Hauptzollamt wird gleichzeitig die Ausgangsstation der neuen 75 km langen Linie sein. Für den Verkehr mit Preßburg werden Wagen mit einem Fassungsraum für 70 Personen eingestellt werden. Zur Abwicklung des erwarteten großen Lastenverkehrs werden eigene Lokomotiven gebaut, welche bei einem Eigengewichte von 200 t eine Fahrgeschwindigkeit von 30 km in der Stunde besitzen.

Übrige europäische Länder.

— **Das Einkommen der Weichensteller in Belgien.** Die Weichensteller der belgischen Eisenbahnen, welche sich schon wiederholt mit ihrem Lohn unzufrieden zeigten, haben neuerdings eine Bittschrift an die Mitglieder des Parlaments gerichtet. Es wird darin ausgeführt: Der Weichensteller fängt nach einer mehr oder weniger langen Anlernungszeit als Handarbeiter mit 2,40 oder 2,60 Fr. Lohn, mit 90 Fr. im Monat an. Davon bleiben ihm nach den Abzügen 82,40 Fr. Acht oder neun Jahre später wird er auf 100 Fr. gestellt, und nach einem ebenso langen Zeitraum erreicht er die Höchstbesoldung von 110 Fr., welche nach den Abzügen 101,60 Fr. beträgt. Dieses nach ungefähr 20 Jahren redlichen Dienstes erlangte Höchsteinkommen wird niemals überschritten. Da der Weichensteller gewöhnlich mit 65 Jahren pensioniert wird, bleibt er ungefähr 20 Jahre auf demselben Einkommen. Auch könne die geringe Summe von 101 Fr. nicht einmal ganz für die Familienbedürfnisse verwendet werden, da er wegen seines langen Dienstes Sonderausgaben habe, oft nicht in der Familie essen könne usw. Man müsse für solche Sonderausgaben mindestens 15 Fr. monatlich abrechnen. In eine andere Laufbahn könne er nicht übertreten. So sei es durchaus notwendig, daß man den Weichensteller aufbessere und ihm einen den Lebensbedürfnissen einigermaßen entsprechenden Lohn zahle. „Die Existenz, welche er zu führen genötigt ist, ist miserabel“, sagt die Bittschrift. Die Frauen und die noch unerwachsenen Kinder müßten angestrengt mitarbeiten, um den notdürftigen Lebensunterhalt zu beschaffen.

— **Frankreichs Pyrenäen- und Alpenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Gauthier und der Minister des Äußeren Delcassé wurden von der Kommission der Abgeordnetenkammer für die öffentlichen Arbeiten wegen der französisch-spanischen Konvention über die Pyrenäenbahn und wegen der französisch-italienischen Konvention über die Linie Nizza-Coni vernommen. Beide Minister brachten Beweisgründe politischer und wirtschaftlicher Natur für die Abmachungen zur Geltung. Die Kommission beschloß betreffs der Transpyrenäenbahnen, den Minister des Äußeren aufzufordern, neue Unterhandlungen mit Spanien anzuknüpfen, um von letzterem ganz bestimmte Zusicherungen in bezug auf die mittlere Linie von Saint-Girons nach Lerida zu erhalten, welche entweder aus der Konvention gestrichen oder mit einem ganz bestimmten Ausführungstermin versehen werden sollte. Die Kommission schob ferner ihren Beschluß über die Linie Nizza-Coni auf, bis der Minister des Äußeren das Ergebnis der Verhandlungen mitgeteilt haben würde, die demnächst mit Italien begonnen werden sollen wegen Verdoppelung der Gleise auf dem italienischen Stück der Mont-Cenis-Linie, gemäß einer kürzlich von der Abgeordnetenkammer angenommenen Resolution, und bis der Minister noch weitere Untersuchungen über die

Kosten und möglichen Ersparnisse angestellt haben werde. In der Kammer verlangte Abg. Plichon, die Regierung zu interpellieren über die zu treffenden Vorkehrungen, um den Verkehr aus Nordfrankreich mit den Zufahrtlinien zum Simplon zu fördern. Die Interpellation wurde zu den übrigen, die gleiche Sache betreffenden Anfragen und Anträgen verwiesen.

— **Die neue Eisenbahnlinie von Etampes nach Baune-la-Rolande** über Pithiviers ist am 19. Februar d. J. in Anwesenheit des Kriegsministers und des Ackerbauministers feierlich eröffnet worden. Sie stellt eine direktere Verbindung zwischen Paris und Bourges her.

— **Der Durchstich des Simplontunnels** ist, wie unsere Leser aus den Tageszeitungen wissen, am Freitag, den 24. Februar, morgens 7 Uhr 20 Min., erfolgt, und zwar ziemlich genau in der Weise, wie es unser letzter Bericht in Nr. 15 d. Ztg. voraussagte. Wir werden in nächster Nummer einen Leitaufsatz aus berufener Feder über die Baugeschichte des großen Unternehmens bringen und beschränken uns für heute auf die Wiedergabe der wichtigsten vorliegenden Nachrichten. Die letzte Scheidewand war 2,5 m stark und wurde zur angegebenen Zeit von Süden her gesprengt. Die obere Wölbung der Südgalerie zeigt eine klaffende Öffnung, die mit der Sohle der Nordgalerie in gleicher Höhe liegt. Das Wasser, dessen Druck vorher durch die Pumpen auf der Nordseite gemäßigt worden war, entleerte sich rasch nach der Südseite, ohne Schaden anzurichten. Nach einer Stunde war der Normalbetrieb hergestellt. Die Richtung und der Vortrieb weichen nicht wahrnehmbar von den vorherigen Berechnungen ab. In dem Tunnel herrschte eine erdrückende Hitze. Leider ist infolgedessen der italienische Ingenieur Grossi, der zur Durchbruchstelle vorgedrungen war, am Schlagfluß gestorben.

Wegen der vorhandenen, in unseren früheren Darstellungen geschilderten Verhältnisse wird die Eröffnung der eisernen Tore, die als Dämme dienen, erst in einigen Wochen erfolgen können, da es sich nach Leerung der dahinter aufgespeicherten Wassermassen zunächst darum handeln wird, die warmen Quellen durch Schaffung eines regelmäßigen Abflusses unschädlich zu machen und den um 2 m zu hoch liegenden nördlichen Stollen auf einer Länge von 200 m zu vertiefen. Die feierliche Eröffnung findet erst nach gänzlicher Vollendung des Tunnels statt.

Aus Anlaß des Durchstichs wechselten die beteiligten Staatsoberhäupter Glückwunschdepeschen. Der schweizerische Bundespräsident machte dem König von Italien und dem Ministerpräsidenten Giolitti glückwünschende Mitteilung, die ebenso erwidert wurde.

In der Römischen Deputiertenkammer wurde das Ereignis lebhaft begrüßt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Tedesco, sprach die sichere Erwartung aus, daß der neue, für den Verkehr geöffnete Weg die Beziehungen zwischen Italien und der Schweiz immer herzlicher gestalten werde. Der Kammerpräsident erklärte, der Beifall, mit dem die Kammer die gehörten Worte begrüßt habe, seien der beredteste und feierlichste Ausdruck der Gefühle, welche die Regierung und das Parlament Italiens bei der Begrüßung dieses großen Werkes der Kultur und des Fortschrittes erfüllten.

Der Simplontunnel ist mit seiner Länge von 19731 m jetzt der längste Tunnel der Welt. Sein Bau hat bis jetzt etwas mehr als $6\frac{1}{2}$ Jahre gedauert, während die Bauzeit des um $^1/_3$ kürzeren Gotthardtunnels bis zum Durchschlag $7\frac{1}{2}$ Jahre betrug. Unter den Erbauern sind an erster Stelle zu nennen die beiden deutschen Ingenieure: A. Brandt, der leider die Vollendung seines Werks nicht erlebt hat, und der noch jetzt den Tunnelbau leitende C. Brandau, ferner die beiden Schweizer Nationalrat E. Sulzer-Ziegler und Oberst E. Locher-Freuler. Mit dem Durchstich des Simplontunnels sind die letzten Schwierigkeiten eines Werks von hoher Bedeutung für den internationalen Verkehr beseitigt. Bis zur Vollendung des Werks und der Eröffnung des Bahnbetriebs durch ihn wird wohl noch ein reichliches halbes Jahr vergehen, aber ernste Schwierigkeiten sind nicht mehr zu überwinden.

— **Gotthardbahn.** Aus der Sitzung des schweizerischen Bundesrats vom 21. Februar d. J. wird berichtet, daß auf eine neue, mit dem 1. April d. J. beginnende dreijährige Amtsdauer als Mitglieder in den Verwaltungsrat der Gotthardbahn gewählt sind die Herren: Borgnini, Generaldirektor der italienischen Südbahnen in Florenz; Kinel, Wirklicher Geheimer Oberregierungsrat, Berlin; Leuenberger, Obergerichtspräsident, Bern; Dr. Locher, Regierungsrat, Zürich; Massa, früherer Generaldirektor der italienischen Mittelmeerbahnen, Turin; Neumann, Geheimer Oberregierungsrat und vortragender Rat im Reichsschatzamt, Berlin; Simen, Ständerat in Locarno.

— **Die italienische Eisenbahnvorlage und die öffentliche Meinung.** Sonderbare Blüten treibt die italienische Eisenbahn-Verstaatlichungsvorlage. So schreibt man der Köln. Ztg. aus Rom, 21. Februar: „Während die Gegner des Staatsbetriebes, d. h. die Aktionäre der Eisenbahngesellschaften, sich bemühen, alle möglichen Gefahren desselben an die Wand zu malen, äußern umgekehrt die Sozialisten in ihrer Presse den allerdings etwas grausamen Verdacht, die Verstaatlichungsvorlage unter vorläufigem Ausschluß der 2000 km der Adriatischen Gesellschaft sei nur eine geschickte Vorspiegelung, auf die schließlich in der Tat der Übergang des gesamten italienischen Bahnbetriebs an letztere Gesellschaft folgen werde. Zur Begründung dieses Verdachts, dem eine ernsthafte Bedeutung kaum beigelegt werden kann, wird angeführt: einmal die Absicht der Regierung, den Betrieb des Adriatischen Netzes vorläufig dieser Gesellschaft zu belassen, die sich tatsächlich durch Solidität und Ordnung vor den anderen vorteilhaft auszeichnet, dann die vielverbreitete Meinung, daß der Staat sich auf die Dauer nicht fähig erweisen werde, einen umfassenden Dienst zu leiten, der so hohe Anforderungen in bezug auf Pünktlichkeit, Ordnung, technische Sicherheit usw. stellt. Die Interessenten des Gesellschaftsbetriebes haben jedenfalls die Hoffnung noch nicht aufgegeben, das Heft doch in Händen zu behalten oder wieder in die Hände zu bekommen, wie u. a. daraus ersichtlich ist, daß sie große Opfer bringen, um die verbreitetsten Blätter in ihren Dienst zu stellen und gegen die Verstaatlichung des Betriebs zu mobilisieren. Viel besprochen wird hier u. a. eine auffallende Schwenkung der ‚Tribuna‘, die lange Zeit eine Verehrerin Giolittis war, jetzt aber schon beginnt, die wichtigste Vorlage seiner Regierung in dieser Tagung entschieden zu bekämpfen. Bei den ausstandlustigen Eisenbahnarbeitern erweckt die Befürchtung, die Übernahme des Betriebs durch den Staat werde nur zum Schein versucht, um ihn dann wieder dem Kapitalismus auszuliefern, begreiflicherweise von neuem den Gedanken, alles auf die Karte des allgemeinen Ausstands zu setzen, obwohl zu den Führern der sozialistischen Partei, die dringend vor dieser gefährlichen Kraftprobe warnen, sich jetzt auch der hochangesehene Mailänder Abg. Turati mit einem gründlichen Aufsatz in seiner ‚Critica Sociale‘ gesellt hat. So stehen wir vor einer entscheidenden Wendung in der seit Jahren auf dem öffentlichen Leben lastenden Eisenbahnfrage.“

Über die Haltung des italienischen Eisenbahnpersonals kommen weitere sehr sonderbare Nachrichten; so wird der Münch. Allg. Ztg. aus Rom, 25. Februar, folgendes gemeldet: „Aus Anlaß der Eisenbahnvorlage macht sich auf verschiedenen Bahnhöfen unter dem Personal bei den Güterzügen bereits eine Strömung geltend, die darauf ausgeht, den regelmäßigen Gang des Dienstes und den Verkehr der Züge zu erschweren. Die Republikaner und Radikalen haben sich grundsätzlich zwar für die Verstaatlichung der Bahnen, aber gegen alle Bestimmungen ausgesprochen, die den Ausstand der Eisenbahner untersagen. Einen ähnlichen Beschluß faßte die sozialistische Gruppe.“

Von den verschiedensten Seiten wird gemeldet, daß die Führer der Vereinigungen des Eisenbahnpersonals beschlossen hätten, den allgemeinen Ausstand nicht auszusprechen, sondern sich auf die Obstruktion zu beschränken, ein Umstand, welcher eine Verhinderung des regelmäßigen Ganges des Eisenbahndienstes bedeutet. Die Obstruktion wurde bereits am Nachmittag des 25. Februar d. J. in den Bahnhöfen von Rom und Florenz angewandt, wodurch eine Verzögerung in dem Verkehr herbeigeführt wurde.

Über die geschaffene Lage berichtet eine Depesche dem „Hamb. Korresp.“ aus Rom vom 26. Februar folgendes: „Auf dem Zentralbahnhof (in Rom) ist die Lage höchst eigenartig. Die 10 Gleise sind vollgepfropft mit ankommenden und abgehenden Zügen oder mit solchen, die zusammengestellt und rangiert werden sollen. Die Bahnsteige sind überfüllt von ungeduldig wartenden Reisenden und von Neugierigen, die über die Obstruktion sich amüsieren wollen. Unter den Verwünschungen des Reisepublikums bewegen sich die Bahnbeamten mit gleichmütiger Langsamkeit, indem sie die bislang nie beachtete und veraltete Betriebsordnung minutiös befolgen. Die sonst in wenigen Minuten bewerkstelligte Rangierung der Züge nimmt jetzt Stunden in Anspruch. Die Beamten registrieren jeden Wagen, untersuchen jede Schraube, jeden Nagel, jedes Sitzkissen, jede Bank, jeden Vorhang. — An den Fahrkartenschaltern dieselbe Umständlichkeit, Prüfung des Kleingeldes usw., und 5 Minuten vor Abgang der Züge wird der Kartenverkauf unerbittlich geschlossen. Anfangs lachte das Publikum über diese scheinbaren Karnevalsscherze, allmählich aber griff Erbitterung über die obstruierenden Beamten Platz. Die Züge nach Florenz und Turin erlitten mehrstündige Verspätung. Oftmals werden weitere Verzögerungen nur durch entschlossenes Eingreifen der Stationsvorstände verhindert. — Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs von ein paar Zügen täglich auf den Linien Neapel-Rom, Neapel-Foggi, Neapel-Reggio wurden ganz besondere Vorkehrungen getroffen. Das Personal wurde durch Maschinenpersonal der Kriegsschiffe ergänzt. Die Eisenbahnlinien werden durch Kavallerie abpatrouilliert. Die Stationen sind durch Infanterie und Bersaglieri besetzt. Die Eisenbahner veröffentlichen

einen Aufruf, indem sie an die Unterstützung des Landes im Kampf gegen die Streikparagraphen appellieren."

Das scheint nach früheren Andeutungen einen ganz neuen Versuch zu bedeuten, durch rein buchstäbliche Befolgung der gegebenen Vorschriften in schikanöser Absicht den Dienst zu verzögern und schließlich zum Stocken zu bringen. Wir sind auf die Erfolge dieses ungeheuerlichen Beginnens einigermaßen gespannt. Wenn die Disziplin bei den italienischen Bahnbeamten nicht völlig gelockert ist, muß dieser Versuch unfehlbar sehr rasch scheitern oder zum vollen Streik führen.

Die sogen. Obstruktion der italienischen Eisenbahner dauert noch fort. Aus Rom, 27. Februar, wird telegraphiert: Infolge der Obstruktion des Eisenbahnpersonals mußte die Abfahrt vieler Züge nach Neapel, Pisa, Civitavecchia, Frascati eingestellt werden. Die Gleise des hiesigen Bahnhofs sind überfüllt; die ankommenden Züge müssen an der kleinen Haltestelle Trearchi, 2 km vor Rom, lange anhalten. Die meisten Reisenden ziehen es vor, die Strecke bis Rom zu Fuß zurückzulegen. Die Wartesäle des Bahnhofs glichen gestern abend Biwacks. Ähnliches wird aus einer Anzahl anderer italienischer Verkehrsmittelpunkte gemeldet.

— **Direkte Linie Rom-Neapel.** In diesen Tagen wurde das vom Bautenministerium ausgearbeitete Projekt der direkten Linie Rom-Neapel durch den obersten Rat für die öffentlichen Arbeiten genehmigt. Die Länge der neuen Linie zwischen den Endstationen Rom und Neapel soll 209 km betragen, während die jetzige Linie über Ceprano-Caserta 249 km lang ist. Die neue Linie benutzt drei bereits bestehende Bahnstrecken, und zwar von Rom nach Cecchina (29 km) und von Neapel nach Aversa (20 km) sowie die Zwischenstrecke Formia-Minturno (11 km) der Linie Sparanise-Gaeta. Es verblieben also neu zu bauen die Verbindungsstrecken Cecchina-Formia und Minturno-Aversa, um die gesamte Küstenlinie Rom-Neapel herzustellen. Die neue Bahn soll keine größeren Steigungen als 15 ‰ auf offenen Strecken und 12 ‰ in Tunneln erhalten mit Krümmungen von mindestens 800 m Halbmesser; sie würde vorläufig eingleisig ausgebaut werden, bei den Grundablösungen und hauptsächlichsten Kunstbauten soll jedoch die Legung des zweiten Gleises bereits berücksichtigt werden. Wie der Minister der öffentlichen Arbeiten sich in der Kammer ausgesprochen hat, soll die Bahn, wenn es sich vorteilhaft erweist, elektrisch betrieben und die Ausführungspläne der Linie in kürzester Zeit beendet werden, so daß in den nächsten Monaten bereits die ersten Arbeiten vergeben werden können. Die Gesamtkosten sind auf 70 000 000 L. veranschlagt, von denen 34 000 000 L. bereits durch Gesetz bewilligt sind. Die neue Linie Rom-Neapel wird direkt vom Staate auf eigene Rechnung ausgeführt.

Weiter entnehmen wir über diesen Plan dem „Mon. delle Str. ferr." folgendes: Bei der Aufstellung des Projektes glaubte das für dessen Ausarbeitung eingesetzte Amt, obwohl es den Hauptwert auf den von der Königlichen Kommission für die Ergänzungsarbeiten ausgesprochenen Rat legte, doch die Trasse der Linie nicht von der Voraussetzung abhängig machen zu müssen, daß sie elektrisch betrieben werde, da die Frage der elektrischen Zugkraft für Hauptverkehrslinien noch nicht reif und die bis jetzt gemachten Erfahrungen beschränkte seien. Doch ist das Projekt so verfaßt, daß die Anwendung der elektrischen Zugkraft nicht ausgeschlossen ist, und das Amt selbst hat schon mit den Studien wegen des elektrischen Betriebes begonnen. Ohne den Charakter der neuen Linien aus den Augen zu verlieren, hat man sich die Gelegenheit, die Kosten der ersten Anlage in den ersten Betriebsjahren ohne Schaden für die Verkehrsforderungen zu beschränken, zu nutze gemacht, und zwar in Hinsicht auf die Zahl der Gleise und auf die Benutzung einiger Strecken der bestehenden Linien, die für Schnellzugverkehr geeignet sind.

— **Unfall des Luxuszuges Nizza-Wien.** In der Nacht vom 19. auf den 20. Februar fuhr infolge falscher Weichenstellung in der Station Vicenza der Nizza-Wien-Expreßzug auf einen dort rangierenden Güterzug. Die beiden Maschinen wurden beschädigt und einige Wagen des Güterzuges entgleisten. Schwer verletzt wurde der Heizer des Güterzuges, leicht ein Maschinenführer und ein Reisender des Luxuszuges. Nach Eintreffen der Reservelokomotive von Verona konnte der Luxuszug mit mehrstündiger Verspätung seine Reise fortsetzen.

— **Wagenbeistellungskonferenz für den Sommerfahrplan 1905.** Am 8. und 9. d. M. wird in Mailand die internationale Konferenz für die Beistellung der direkten Wagen für den Sommerfahrplan 1905 stattfinden. Für die Beratungen wird die hübsche Aula der Handelshochschule zur Verfügung gestellt. An der Konferenz werden sich, wie gewöhnlich, deutsche, österreichische, schweizerische, italienische, französische, niederländische, belgische und andere Verwaltungen beteiligen.

— **Neuer Dynamometerwagen auf den italienischen Bahnen.** Die Adriatische Bahn hat in ihren Hauptwerkstätten einen neuen Dynamometerwagen gebaut, für welchen die maschinellen Einrichtungen von der bekannten Firma Amsler geliefert worden sind. Der Wagen ist 14 m lang und wiegt 30 t. Er enthält eine Aussichtswarte, einen Raum für die Meß- und Registrierapparate, einen gewöhnlichen Aufenthaltsraum mit Schreibausstattung, ein größeres Waschabteil und ein Abteil mit einer kleinen Werkstätte für die augenblicklich notwendigen Ausbesserungen am Wagen und an seinen Apparaten. Der Wagen ist für elektrische Beleuchtung eingerichtet und mit Ventilatoren versehen, hat Dampf- und Thermosyphonheizung und Westinghousebremse. Die elektrische Kraft für die Beleuchtung wird durch eine an die Wagenachse gekuppelte Dynamomaschine, System Stone, geliefert, welche mit Akkumulatoren zur Aufstapelung der überschüssigen Elektrizität verbunden ist. Der Wagen ist mit Apparaten versehen, welche die am Zughaken entwickelte Zugkraft, die Fahrgeschwindigkeit, die geleistete Arbeit der Maschine, die erzeugten Pferdekräfte und die Fahrzeit in Minuten und Zehntelminuten messen und selbständig registrieren. Er verzeichnet auch die geleistete Bremsarbeit und wird je nach den Messungen, welche vorgenommen werden sollen, entweder gleich nach der Lokomotive oder am Ende des Zuges angehängt. Er ist durch Fernsprecher mit dem Maschinenführer verbunden.

— **Probeschnellfahrten von Güterzügen in England.** Während man sonst häufig über Schnellfahrten von Personenzügen gehört hat, ist neuerdings über bemerkenswerte Probeschnellfahrten von Güterzügen in England zu berichten. Wie die Zeitschr. d. V. D. Ing. nach Mitteilungen der „Transport and Railroad Gazette" berichtet, hat am 11. Dezember 1904 ein Schnellgüterzug die 182,6 km lange Strecke von Acton nach Bristol in 2 Stunden 53 Min. zurückgelegt, während er für die Rückfahrt 3 Stunden 7 Min. gebrauchte. Auf der Hinfahrt hatte er zwei, auf der Rückfahrt drei Aufenthalte. Das Gewicht des 39 Wagen enthaltenden Zuges betrug auf der Hinfahrt 378 t, die mittlere Durchschnittsgeschwindigkeit rund 64 km/Std. Auf der Rückfahrt war das Gewicht ein wenig größer, die durchschnittliche Geschwindigkeit etwas kleiner. Weitere Schnellfahrtversuche sind mit ähnlichen Geschwindigkeiten unternommen worden. Die Züge waren mit Vakuumbremse ausgerüstet, und die meisten Wagen hatten Schraubenkupplungen. Die Versuche haben dazu geführt, daß seit dem 7. Januar d. J. täglich ein Schnellgüterzug in beiden Richtungen auf der Great Western-Eisenbahn zwischen London und Bristol verkehrt.

— **Über die Betriebsergebnisse des Manchester Seeschiffkanals** bringt „Engineering" auf Grund des neuesten Jahresberichts eine Mitteilung, aus der hervorgeht, daß sich die Verhältnisse dieses großartigen Unternehmens, über das wir zuletzt in Nr. 56 S. 865 ff. Jahrg. 1903 d. Ztg. eingehend berichteten, im Laufe der letzten Jahre immer aussichtsvoller gestaltet haben. Trotz der ungünstigen Lage des englischen Handels hat sich die durch den Kanal beförderte Transportmenge im Jahre 1904 gegen das Vorjahr von 3 854 210 t auf 3 917 578 t, also um 63 368 t erhöht, und gleichzeitig stiegen die Einnahmen der Kanalverwaltung um 21 017 £. Im ganzen hat sich in den 11 Jahren, welche seit der Eröffnung des Kanals verflossen sind, die auf ihm bewegte Warenmenge auf das Fünffache gesteigert, und die Bürgerschaft von Manchester blickt schon jetzt mit Genugtuung auf die großen Vorteile, die der Kanal ihrem Verkehre gebracht hat. Im Laufe des Jahres 1904 hat das Unternehmen einen Reinertrag von 204 464 £ erbracht, während der Reinertrag im Jahre 1901 — s. S. 867 a. a. O. — nur erst 126 458 £ betragen hatte. Dagegen beträgt die von der Stadt Manchester jährlich für ihre Kanalschuld zu erlegende Zinssumme infolge einer im Vorjahre durchgeführten Zinsherabsetzung forthin nur noch 250 000 £. „Falls sich also", so schließt „Engineering" den Bericht, „die Verhältnisse des Kanals in den nächsten zwei oder drei Jahren in der bisherigen Weise weiter entwickeln, so wird das Volk von Manchester alsdann noch umsomehr Veranlassung haben, auf sein großes Werk stolz zu sein." Neue Einnahmen hofft die Verwaltung auch dadurch zu erzielen, daß sie auf dem Gelände des Bridgewaterkanals Bergwerksgerechtigkeiten erteilen will. Jedenfalls aber gehen nach den jetzt vorliegenden Erfahrungen diejenigen fehl, die aus den anfänglichen Mißerfolgen des Unternehmens den Schluß glaubten ziehen zu dürfen, daß die Anlage von Kanälen den Verkehrsbedürfnissen der Jetztzeit überhaupt nicht mehr entspreche. Freilich ist an eine Rente des Anlagekapitals noch nicht zu denken.

— **Verkehrsstörungen durch Eisenbahnerausstände in Rußland.** Am 24. Februar hat ein allgemeiner Ausstand der Angestellten der Bahnlinie Mlawa-Brest-Litowski begonnen. Wie die Schlesische Ztg. unter dem 25. Februar meldet, kann der regelmäßige Güterverkehr auf der Warschau-Wiener Bahn erst aufgenommen werden, wenn die überfüllten Bahnhöfe geräumt sind. Auf der Linie Herby-Czenstochau dauert der Ausstand fort. Von demselben Tage liegt die nachstehende Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin vor: „In-

folge Einstellung des Güterverkehrs auf den russischen Weichselbahnen verweigert die Station Mlawa bis auf weiteres die Annahme der preußischen Grenzgüterzüge. Güter für Rußland nach und über Mlawa werden daher nicht angenommen, rollende Güter angehalten und den Versendern zur Verfügung gestellt. — Der Personenverkehr auf der Strecke Mlawa-Warschau ist ebenfalls unterbrochen. — Auf der Strecke Herby-Czenstochau ist der Personen- und Güterverkehr eingestellt. Die zur Ausfuhr nach Rußland bestimmten Güter können bis auf weiteres an der preußischen Grenzstation Herby nicht untergebracht werden." — Einer Meldung vom 27. Februar zufolge ist der Verkehr über Sosnowice wieder aufgenommen.

— **Eisenbahnzustände in Rußland.** Über eine entscheidende Maßregel der Regierung wird aus Petersburg, 26. Februar, gemeldet: Um einen geregelten Eisenbahndienst sicherzustellen, ist angeordnet worden, daß die Angestellten auf allen russischen Eisenbahnlinien, mit Ausnahme der im mittleren Asien, aus Anlaß des Ausstandes wie Militärs unter den Kriegsgesetzen stehend behandelt werden sollen. — Eine Besserung scheint in Warschau eingetreten zu sein, von wo gemeldet wird: Der Verkehr auf der Warschau-Wiener Bahn ist um Mitternacht wieder aufgenommen worden. Man erwartet, daß in nächster Zeit der regelmäßige Betrieb wiederhergestellt sein wird.

Fremde Weltteile.

— **Empfangsgebäude für Dampffähren in Amerika.** Die Eriebahn, die Delaware, Lackawanna und Western Railway sowie die Central Railroad of New Jersey bauen in Newyork City drei neue Fährhäuser. Diese liegen längs des Flusses an der West Street zwischen der 22. und 23. Straße. Die Boote laufen direkt in die Gebäude und gewähren dadurch den Reisenden bei stürmischem Wetter vorzüglichen Schutz. Mittels zweier beweglicher Brücken (suspended transfer bridges) werden die Reisenden vom oberen Deck der Fährboote direkt in das zweite Stockwerk der Fährhäuser befördert. Im Erdgeschoß der Häuser befinden sich Warteräume, Gepäckräume, Fahrkartenschalter und Auskunftsstellen. Das zweite Stockwerk enthält einen großen Wartesaal und Bureauräume. An jedem Fährhaus befinden sich elektrisch beleuchtete Aufschriften, die den Namen der Eisenbahn und den des betreffenden Fährbootes tragen. Eine 50 Fuß (= 15,25 m) breite und 600 Fuß (= 183 m) lange, aus Eisen und Glas bestehende Halle dehnt sich längs der Vorderseite der Häuser aus. Die Stadt beabsichtigt, das Gelände vor den Häusern zu kaufen und es in eine schöne Anfahrtstraße oder einen freien Platz zu verwandeln. Die Kosten sind auf annähernd 850 000 D. geschätzt, und man hofft, die drei Gebäude im Frühherbst dieses Jahres fertigzustellen.

Allgemeines.

— **Die Dampfturbine.** In England findet die Dampfturbine als Schiffsmaschine immer weitere Einführung. 1904 sind 13 Schiffe mit Dampfturbinen als Antriebsmaschinen vom Stapel gelaufen, darunter die beiden großen Dampfer „Victorian" und „Virginian" von je 12 000 t Wasserverdrängung, die die Allan-Linie für den Verkehr zwischen England und Kanada erbauen läßt. Außerdem sind zur Zeit fünf Dampfer von 29 500 t mit Turbinenantrieb auf englischen Werften im Bau. Der günstige Ausfall der Probefahrten des mit Dampfturbinen ausgestatteten Kreuzers „Amethyst" dürfte wohl auch dazu bestimmend gewesen sein, daß die neue englische Königsjacht von 2000 t und 18½ Knoten Höchstgeschwindigkeit, für die von den Werften Projekte eingefordert sind, Dampfturbinen als Antriebsmaschinen erhalten soll. Recht befriedigende Ergebnisse hat die französische Marine neuerdings mit zwei Torpedobooten erzielt, die auch Turbinenantrieb haben. Zurückhaltender verhält man sich in Deutschland. Mit dem kleinen Kreuzer „Lübeck" und dem Torpedoboot „S 125" sind die Versuche noch nicht abgeschlossen, und außerdem sind nur noch je ein kleiner Dampfer auf dem Vulkan und den Howaldtswerken für den Turbinenantrieb bestimmt. Ablehnend verhält sich bisher die Marineleitung der Vereinigten Staaten gegen die Anwendung der Dampfturbine als Schiffsmaschine.

Rechtspflege.

— **Rechtliche Natur der Eisenbahn-Gepäckscheine.** Der Angeklagte war von der Strafkammer verurteilt worden, weil er einen anderen veranlaßt hatte, auf Eisenbahn-Gepäckscheinen den Eintrag der Beförderungsgebühr zu fälschen. Gegen dieses Erkenntnis hatte der Angeklagte Revision eingelegt, indem er behauptete, die Straftat, welche ihm zur Last gelegt werde, unterstehe gar nicht der Zuständigkeit der Strafkammern, sondern derjenigen der Schwurgerichte. Diesen Einwand hat das deutsche Reichsgericht auch für berechtigt erachtet, und zwar auf Grund der Erwägung, daß Eisenbahn-Gepäckscheine zu den öffentlichen Urkunden im Sinne des § 268 Ziffer 2 des Strafgesetzbuchs gehören, deren Fälschung, wenn sie in der Absicht begangen wird, Vermögensvorteile zu erringen, mit Zuchthaus bis zu zehn Jahren bestraft wird, gegebenenfalls, wenn mildernde Umstände vorliegen, mit Gefängnis nicht unter drei Monaten. Die Vorinstanz ist von einem Irrtum ausgegangen, indem sie ohne jede weitere Begründung lediglich „unter Berücksichtigung der in Betracht kommenden Verhältnisse" den Gepäckscheinen die Eigenschaft öffentlicher Urkunden absprach. Dem kann nicht zugestimmt werden. Ebenso wie die Eisenbahnfahrkarte, ist auch der Gepäckschein als öffentliche Urkunde zu betrachten, denn was die Fahrkarte für die Personenbeförderung, ist der Gepäckschein für die Beförderung des Reisegepäcks. Er dient für jedermann zum Beweise dafür, daß der betreffende Reisende sein Gepäck der Eisenbahn für eine bestimmte Strecke zur Beförderung übergeben und diese nach Empfang der Transportgebühr die Beförderung entsprechend den maßgebenden Bestimmungen übernommen hat. Ohne Bedeutung ist es — so heißt es in den Gründen —, ob der Inhalt der Urkunde einen privatrechtlichen Akt bezeugte; für den Begriff der von einer öffentlichen Behörde ausgestellten Urkunde als einer öffentlichen ist nicht die Beschaffenheit des beurkundeten Rechtsverhältnisses, sondern lediglich der Umfang der Amtsbefugnisse des Ausstellers und die Form der Beurkundung entscheidend. Wenn, wie im vorliegenden Falle, die Urkunde von einer öffentlichen Behörde innerhalb ihrer amtlichen Befugnisse, sonach in Ausübung des ihr als einer öffentlichen Behörde eingeräumten Rechts ausgestellt worden ist, so sind die Merkmale einer öffentlichen Urkunde gegeben, und es kann dem Umstande, daß das durch die Urkunde beglaubigte Rechtsverhältnis an sich nach privatrechtlichen Normen zu beurteilen ist sowie daß es unter anderen Umständen den Gegenstand einer Privaturkunde hätte bilden können, keine Bedeutung beigelegt werden.

Aus allen diesen Gründen rechtfertigte sich das Verlangen des Angeklagten auf Aufhebung des Urteils und Verweisung seiner Sache an das Schwurgericht, denn gemäß §§ 80, 73 des Gerichtsverfassungsgesetzes hat die Aburteilung einer Straftat, der die Fälschung einer öffentlichen Urkunde zugrunde liegt, vor dem Schwurgericht zu erfolgen. (Entscheidung des Reichsgerichts, III. Strafsenats, vom 28. November 1904.)

— **Abwägung des gegenseitigen Verschuldens der Eisenbahnbehörden und der Fahrgäste bei Unfällen im Eisenbahnbetriebe.** Eine Frau, welche eines Abends die Eisenbahn benutzte, hatte sich dadurch eine Verletzung zugezogen, daß sie vor dem Bahnhof, während der Zug eine kurze Zeit hielt, ausstieg. Sie war nämlich der Meinung gewesen, daß sie sich bereits auf der Station befinde, und als sie ihren Irrtum gewahr wurde und wieder einsteigen wollte, hatte sich der Zug bereits in Bewegung gesetzt. Um von den Laufbrettern der Wagen nicht gefaßt zu werden, trat sie etwas seitlich und stürzte in der Finsternis den steilen Bahndamm hinab. Die Vorinstanz hatte den Eisenbahnfiskus zur Tragung des vollen Schadens verurteilt, da sie als festgestellt erachtete, daß der Unfall in ursächlichem Zusammenhange mit dem Eisenbahnbetriebe stehe. Dagegen hat das deutsche Reichsgericht das Urteil aufgehoben, weil auch die Verletzte selbst einen Teil der Schuld an dem Vorkommnis trage und sie demnach gemäß § 254 des Bürgerl. Gesetzbuches auch selbst einen Teil des Schadens tragen müsse. Die Vorinstanz, so meinte der höchste Gerichtshof, hätte prüfen müssen, ob ein Reisender, der die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtete, also die gegebenen Mittel für die Erkennung der Örtlichkeit benutzte, zu der Annahme gelangen konnte, der Zug halte auf der Station. Es ist doch allgemein bekannt, daß die Züge oftmals keine freie Einfahrt haben und deshalb vor dem Einfahrtsignal zu halten gezwungen sind, und es ist üblich, daß die Reisenden, bevor sie aussteigen, auf das Ausrufen der Schaffner achten und am Abend Umschau halten, ob sie sich an einem erleuchteten Bahnhof befinden. Im vorliegenden Falle hatte die Reisende auch nicht einmal die in ihrem Wagenabteil mitfahrenden Personen gefragt, ob sie sich an ihrem Ziele befinde, sondern sie ist hastig ausgestiegen. Die Vorinstanz wird daher zu prüfen haben, inwieweit die Klägerin selbst an dem Unfalle schuldig ist, und danach den vom Eisenbahnfiskus zu tragenden Schaden festsetzen. (Entscheidung des Reichsgerichts, VI. Zivilsenats, vom 2. Januar 1905.)

— **Über die Vertretung von Gewichtsverlusten bei Sendungen in plombierten Wagen** teilt die Februarnummer der Zeitschr. f. d. int. Eisenbahntransport ein bemerkenswertes Urteil des Berufungsgerichts zu Nancy mit. Die französische Ostbahn war auf Grund des Internationalen Übereinkommens über den

Eisenbahnfrachtverkehr in zwei Fällen, in denen es sich um den Transport von Zinkbarren und von Backsteinen gehandelt hatte, vom Handelsgericht verurteilt worden, für eine Gewichtsverminderung Ersatz zu leisten, die sich am Empfangsorte gegenüber dem am Versandorte festgestellten und im Frachtbriefe beurkundeten Gewichte ergeben hatte. Das Berufungsgericht hat diese Entscheidung aufgehoben und die Ersatzforderung des Empfängers abgewiesen, weil sich ergab, daß die Sendungen in plombierten Wagen abgefertigt und mit unverletztem Verschlusse am Bestimmungsorte angekommen waren, und weil deshalb anzunehmen sei, daß eine unrichtige Verwiegung am Abgangsorte stattgefunden habe. Bei der Zinksendung hatte außerdem die am Versandorte ermittelte Stückzahl mit der am Empfangsorte festgestellten gestimmt. Das Zentralamt zu Bern bemerkt hierzu u. E. durchaus zutreffend, daß es die Entscheidung des Nancyer Gerichts nach Lage der Umstände für völlig gerechtfertigt erachtet, da man doch nicht annehmen dürfe, daß bei Nichtübereinstimmung des im Frachtbriefe angegebenen und des in der Bestimmungsstation ermittelten Gewichts die Eisenbahn für Gewichtsverlust selbst dann Ersatz zu leisten habe, wenn nachgewiesen ist, daß ein solcher Verlust gar nicht stattgefunden haben könne. In derartigen Fällen müsse dem Richter auch dem Inhalte des Frachtbriefes gegenüber eine freie Beweiswürdigung zustehen.

Bücherschau.

— **Sammlung von Zeichnungen bisher ausgeführter und zur Ausführung vorgeschlagener Drehgestelle für Schnellzugwagen.** Herausgegeben auf Veranlassung des Vereins Deutscher Maschineningenieure. Mit 36 Tafeln. Berlin 1904. Verlag von Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Berlin SW., Lindenstr. 80/81. (Ergänzungsband zu Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen. Jahrgang 1904.)

Von Reisenden, die Gelegenheit hatten, außer den europäischen Festlandbahnen auch die englischen und amerikanischen Eisenbahnen zu bereisen, ist von jeher das ruhige Fahren auf diesen Auslandbahnen mit Recht gepriesen worden; kein Land des europäischen Festlandes, Deutschland eingeschlossen, kann sich in dieser Beziehung mit England und Amerika messen, und doch wollte es nicht gelingen, das „Geheimnis“, auf dem dieses sanftere Fahren beruht, zu ergründen. Unsere Literatur ist voll von dem Streit zwischen Bau- und Maschineningenieuren, die sich gegenseitig die Schuld an diesen weniger erfreulichen Verhältnissen der Festlandbahnen zuschoben. Tatsächlich war aber durch die amerikanischen Bahnen längst erwiesen, daß man, wie beispielsweise auf der Wabash-Eisenbahn, auch auf mangelhaftem Oberbau mit ausgezeichneten Betriebsmitteln gut fahren kann, während man mit so starr gebauten Betriebsmitteln, wie wir sie beispielsweise in Deutschland haben, auch auf dem festesten Oberbau nicht angenehm fährt.

Es ist kein Zweifel, daß der Frage des ruhigen und angenehmen Fahrens auf dem europäischen Festlande bis in die neueste Zeit viel zu wenig Aufmerksamkeit gezollt worden ist. Da das Publikum an den Zustand gewöhnt ist, werden Klagen höchstens von denen laut, die häufig Gelegenheit haben, unmittelbar nacheinander etwa auf den englischen und festländischen Bahnen zu fahren. Aber auch deren Bemerkungen bleiben fast immer auf einen Meinungsaustausch in engeren Bekanntenkreisen beschränkt und dringen selten in die Öffentlichkeit.

„Die Beobachtung, daß die Gangart der Personenwagen mit Drehgestellen in schnellfahrenden Zügen .... nicht immer befriedigt und .... eine vorzeitige Ermüdung der längere Strecken durchfahrenden Reisenden herbeiführt“, wie es im Vorwort zu dem vorliegenden Werke heißt, hat neben rein technischen Fragen wesentlich die Veranlassung gegeben, daß der Verein Deutscher Maschineningenieure in höchst dankenswerter Weise es unternommen hat, „zur Förderung der Angelegenheit vergleichende Untersuchungen über die bisher zur Erzielung eines möglichst ruhigen Ganges verwendeten oder vorgeschlagenen Einzeleinrichtungen der Drehgestelle durch geeignete Mittel in weiten Kreisen anzuregen und sie durch Sammlung und Veröffentlichung des oft schwierig und nur mit großem Zeitaufwand zu beschaffenden Materials den Fachgenossen zu erleichtern“. Damit ist die Aufmerksamkeit auf einen der wesentlichsten Teile gelenkt, die auf die Art und Weise des Fahrens Einfluß haben. Daß sich bei sorgfältiger Durcharbeitung gerade dieses Teiles der Betriebsmittel sehr wesentliche Erfolge erzielen lassen, lehren die Schnellfahrten der Studiengesellschaft für Schnellbahnen in Berlin, die es fertig gebracht hat, selbst Fahrgeschwindigkeiten von mehr als 200 km mit vollkommen ruhigem Gange der Fahrzeuge zurückzulegen.

Der Verein Deutscher Maschineningenieure hat den Regierungsbaumeister Messerschmidt mit der schwierigen Arbeit der Beschaffung des Materials und seiner Verarbeitung für die Drucklegung betraut, eine Aufgabe, die, sowohl was Reichhaltigkeit der Sammlung als die Übersichtlichkeit der Darstellung betrifft, in trefflicher Weise gelöst ist, wenngleich es von vornherein erwartet werden mußte, daß nicht alle Verwaltungen durch Hergabe von Material die Aufgabe unterstützen würden. Trotzdem ist die Fülle des Gebotenen so groß, daß auch den weitgehenderen Wünschen Rechnung getragen ist. Die bildlichen Darstellungen sind so weit ausgedehnt, daß sie möglichst auch für Untersuchungen über den Bau der Rahmen, der Bremse und anderer Einzelheiten benutzt werden können. Die wesentlichen Kennzeichen der Drehgestelle, sowohl der auf den Zeichnungstafeln des Werkes, deren Zahl sich auf 36 beläuft, dargestellten, als auch einiger anderer zeichnerisch nicht dargestellten sind in einer umfangreichen tabellarischen Zusammenstellung angegeben. In den Zeichnungstafeln sind Ausführungen deutscher, österreichisch-ungarischer, italienischer, französischer, holländischer, dänischer, schwedischer, russischer, englischer, nordamerikanischer und chinesischer Bahnen vertreten; wir finden darunter ferner einzelne besondere Ausführungen, z. B. die der Berliner Studiengesellschaft, einen Entwurf für Schnellbahnen mit Dampfbetrieb von Borries, Drehgestelle von Hofzugwagen, von Wagen der Internationalen Schlafwagengesellschaft und besondere Bauarten einzelner Firmen.

Das Werk wird zweifellos dazu beitragen, auf dem Wege der Entwicklung des Eisenbahnwesens einen gewichtigen Fortschritt herbeizuführen. Km.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Am 1. März d. J. wird die zwischen der Station Blansko und der Haltestelle Unter-Lhotta — der Linie Brünn-Prag — gelegene Haltestelle Blansko Stadt für den Personenverkehr eröffnet werden.

Bezeichnung von Stationen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Für die Stationen Grönhard, Kreussen und Kronheim wird von jetzt ab die Schreibweise Grönhart, Creussen und Cronheim angewendet.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 56 vom 16. Februar d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Niederländischen Staatsbahn auf Genehmigung der Errichtung einer Ausgabestelle für zusammenstellbare Fahrscheinhefte in London (abgesandt am 18. Februar d. J.).

Nr. II 43 vom 21. Februar d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Revision der Technischen Vereinbarungen (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Nr. II 47 vom 20. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Verhinderung des selbsttätigen Lösens der Kuppelspindeln (abgesandt am 24. Februar d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Fahrplanbekanntmachungen.

Die seit dem 19. Dezember v. J. eingelegten Züge 916a ab Triptis 7.40, an Auma 7.54 und 917a ab Auma 7.58, an Triptis 8.12 werden vom 1. April d. J. ab wieder aufgehoben.

Erfurt, im Februar 1905. (521)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Frankfurt - hessisch - südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 10. März d. J. werden die auf den Wagenladungsverkehr beschränkten Abfertigungsbefugnisse von Trais-Münzenberg, Station der Butzbach-Licher Nebenbahn, auch auf die Abfertigung von Stückgütern ausgedehnt.

Frankfurt a/M., den 25. Februar 1905. (522)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Warschau - Wiener Eisenbahn.

Wegen der seit 3. Februar d. J. dauernden Arbeitsverweigerung in den Bahnwerkstätten und anschließenden Fabrikanstalten der Warschau - Wiener Bahn kann eine Gewähr für die rechtzeitige Rückgabe fremder Wagen bis auf weiteres nicht übernommen werden.

Warschau, den 26. Februar 1905. (523)

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau.

Der Betrieb ist auf der ganzen Strecke Oberschreiberhau - Grünthal am 26. Februar d. J. wieder aufgenommen worden.

Breslau, den 25. Februar 1905. (524)

4. Güterverkehr.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme.

Wir bringen zur Kenntnis, daß die Güteraufnahme in und nach den Stationen Regensburg, Passau, Linz, Korneuburg, Wien = Nordbahnlände, Wien = Praterkai, Wien = Donaukaibahnhof, Pozsony, Gönyü, Györ, Budapest, Budapest = Bombatér und Budapest = Donauuferbahnhof am 25. Februar 1905 eröffnet wird.

Wien, am 23. Februar 1905. (525)
Die Direktion.

Deutsch-belgischer und belgisch-bayerischer Güterverkehr.

Weltausstellung in Lüttich 1905.

Gemäß nachträglicher Mitteilung der belgischen Staatsbahn können wegen der örtlichen Verhältnisse nicht alle Ausstellungsgüter nach dem Bahnhof Liège (Exposition) — vergleiche Bekanntmachung vom 25. v. M. — abgefertigt werden. Ein Teil derselben muß vielmehr nach den Bahnhöfen Liège (Longdoz) und Liège (Guillemins) gelenkt werden.

Die Aussteller erhalten durch den Ausstellungskommissar des betreffenden Landes einen Ausweis darüber, nach welchem der drei Bahnhöfe die Sendung zu richten ist.

Dieser Ausweis ist nebst den übrigen Fracht- usw. Papieren bei der Auflieferung des Gutes der Versandstation zu übergeben.

Cöln, den 24. Februar 1905. (526)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Kopframpe auf der Station Bloh ist außer Betrieb gesetzt. Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, können in Bloh nicht mehr abgefertigt werden.

Oldenburg, den 24. Februar 1905. (527)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Zum Gütertarif (Teil II) für unseren Binnenverkehr tritt am 1. März d. J. der Nachtrag VII in Kraft.

Der Nachtrag enthält außer Entfernungen und Frachtsätzen für die Stationen Blexen, Einswarden und Westerstede die zur Zeit geltenden besonderen Bestimmungen und Tarifvorschriften der Abschnitte A bis D sowie Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife.

Die Entfernungen und Sätze für Blexen und Einswarden gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Stationen an.

Die im Nachtrag enthaltenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden.

Näheres ist auf den Stationen, von welchen auch Abdrücke des Nachtrags käuflich zu beziehen sind, zu erfahren.

Oldenburg, den 24. Februar 1905. (528)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif Gruppen I/II.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 wird die Station Breslau Stadthafen im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen in den Ausnahmetarif 10 für Getreide einbezogen.

Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau Berlin, Bhf. Alexanderplatz.

Berlin, den 25. Februar 1905. (529)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

**Gruppentarife I und II.
Wechseltarife mit diesen Gruppen.**

Am 1. April d. J. wird die Station Cüstrin-Kietz aus der Tarifgruppe II in die Tarifgruppe I versetzt.

Über die Höhe der Entfernungen und Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 17. Februar 1905. (530)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Die Station Termonde der belgischen Staatsbahn wird mit Gültigkeit vom 15. März 1905 für den Verkehr mit Wien I K. E. B. (Westbahnhof), Wien II (K. F. J. B.), Wien Nordbahnhof, Wien Nordwestbahnhof und Wien Staatsbahnhof mit dem Frachtsatze von 47,36 Fr. für 1000 kg in den Seehafen-Ausnahmetarif 4 (Palmöl usw.) des Tarifheftes 2 aufgenommen.

Die beteiligten Endverwaltungen und Stationen geben nähere Auskunft.

Cöln, den 22. Februar 1905. (531)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Kohlenverkehr.

Vom 1. März 1905 ab wird die Station Moers des Direktionsbezirks Cöln als Versandstation mit den Sätzen der Station Homberg a. Rhein in die Abteilung C des Ausnahmetarifs 6 vom 1. April 1902 für Sendungen von mindestens 45 t aufgenommen.

Von demselben Tage ab treten für den Versand von Kohlen usw. in Einzelsendungen von der genannten Station nach den Stationen der Strecke Meppen-Wittmund des Direktionsbezirks Münster ebenfalls die ermäßigten Frachtsätze der Station Homberg a. Rhein, neben denen Anschlußfrachten nicht erhoben werden, in Kraft.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Essen, den 23. Februar 1905. (532)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der durch die Bekanntmachung vom 28. Juli v. J. eingeführte und durch die Bekanntmachungen vom 5. September, vom 7. November und vom 27. Dezember v. J. erweiterte Ausnahmetarif für bestimmte Futtermittel wird mit sofortiger Gültigkeit zu denselben Bedingungen und für die gleiche Geltungsdauer auf den Versand von Stationen der Mödrath-Liblar - Brühler Eisenbahn nach den preußischen, sächsischen und bayerischen Empfangsgebieten ausgedehnt.

Berlin, den 23. Februar 1905. (533)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. März d. J. werden für den Verkehr zwischen den Stationen Berka (Werra), Neumühl und Staßfurt der Direktionsbezirke Erfurt, Essen und Magdeburg einerseits und Stationen der Butzbach-Licher Eisenbahngesellschaft anderseits direkte Tarifkilometer eingeführt, die bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Mainz, den 22. Februar 1905. (534)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. März d. J. treten ermäßigte Frachtsätze der ordentlichen Tarifklassen einschließlich der Ausnahmetarife 1 bis 5 für den Verkehr zwischen der Station Gronau des Direktionsbezirks Münster und verschiedenen niederländischen Stationen in Kraft. Näheres ist bei der

Güterabfertigungsstelle Gronau des Direktionsbezirks Münster zu erfahren.
Elberfeld, den 25. Februar 1905. (535)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Geltung vom 1. März d. J. wird die Station Woerden der Holländischen Eisenbahn und Niederländischen Staatsbahn zu den Frachtsätzen der Station Gouda in das Tarifheft 2 vom 1. Mai 1901 für den Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen aufgenommen.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.
Cöln, den 24. Februar 1905. (536)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Für die Überführung von Wagen im Gebiet des Rheinauhafens treten mit Wirkung vom 1. März d. J. ab neue Bestimmungen in Kraft.
Nähere Auskunft erteilen auf Verlangen das Stationsamt Rheinau und unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 25. Februar 1905. (537)
Großh. Generaldirektion.

Bayerisch-württembergisch-badischer Tierverkehr.
Der Tarif vom 1. Juni 1904 erfährt mit Gültigkeit vom 1. März 1905 bezw. 15. April 1905 einige Ergänzungen und Berichtigungen, welche bei den Abfertigungsstellen zu erfragen sind.
München, den 21. Februar 1905. (538)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.
Der Ausnahmetarf Nr. 8 für Fäkalien, Hausunrat und Straßenkehricht von Nürnberg H. B. und Nürnberg O. B. nach Cadolzburg und Egersdorf wird mit Wirkung vom 1. Mai 1905 aufgehoben.
München, den 24. Februar 1905. (539)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. österreichischen Nordwestbahn usw.
Mit dem 1. März d. J. wird Dittersbach i. B., Station der Friedländer Bezirksbahnen, in obengenannten Tarif einbezogen. Die Höhe der Frachtsätze ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfragen.
Breslau, den 22. Februar 1905. (540)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
Berichtigung eines Teilfrachtsatzes.
Mit Gültigkeit vom 15. April 1905 ist im Tarife Teil II, Heft 1 auf Seite 64 der Teilfrachtsatz b im Ausnahmetarife 3 A d von Dillingen (Saar) nach dem Schnittpunkte III von 433 auf 533 Centimes zu berichtigen.
Wien, am 24. Februar 1905. T. A. B. Zl. 3670/05. (541)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Holländische Eisenbahngesellschaft.
Am 1. März 1905 gelangt im Binnenverkehr auf deutschem Gebiete ein neuer Gütertarif — Teil II — zur Einführung, durch welchen derjenige vom 1. April 1897 nebst Nachtrag I aufgehoben wird.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.
Exemplare des Tarifs sind bei den Dienststellen käuflich zu haben.
Amsterdam, 25. Februar 1905. (542)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Infolge anderweiter Linienführung der Strecke Neuß-Düsseldorf treten ab 1. Mai 1905 im Personen- und Gepäckverkehr bei Beförderung über genannte Strecke durchweg Erhöhungen der Fahrpreise um 5 bis 30 ₰ ein.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Cöln, den 1. März 1905. (543)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:
20 000 kg Kupfer in Stangen
10 000 „ Kupferröhren
5 000 „ Kupferblech
10 000 „ kupf. Feuerbüchsplatten.
Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 6. März 1905“
versehen, spätestens
Montag, den 6. März 1905, vormittags 11 Uhr,
bei uns einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.
Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.
Karlsruhe, den 18. Februar 1905. (544)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung
der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für die Königlichen Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. für das Etatsjahr 1905, und zwar:
67 900 kg Zinn in Blöcken, 8450 kg Antimon, 36 500 kg Blockblei, 13 800 kg Walzblei, 7350 kg Zink und 25 800 kg Zinkblech.
Eröffnung der Angebote Freitag, den 10. März 1905, vorm. 11 Uhr, Zuschlagsfrist bis 13. März für Zinn und Antimon, bis 18. März für die übrigen Materialien.
Bedingungen nebst Angebotbogen werden zum Preise von 50 ₰ vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.
Hannover, den 23. Februar 1905. (545)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verding der Lieferung von Betriebsinventarien.
Die Lieferung a) von Oberwagen- und Schlußlaternen, Signallaternen, verschiedenen Handlaternen sowie Wand- und Pfahllaternen; b) von Bettwäsche, Handtüchern und wollenen Schlafdecken; c) von Äxten, Beilen, Eimern, Kies-, Schnee-, Gras- und Müllschaufeln, Spaten, Harken, Heckenscheren, Signalhörnern, Signalpfeifen, Schraubenschlüsseln, Vierkantschlüsseln, Gießkannen, Kneifzangen, Hämmern, Stopfhacken, Kohlenkasten, Stocheisen und Kohlenlöffeln, Kohlenschaufeln, Schnecken- und Irwinbohrern, Handglocken, Ölspritzen, Handlaternenbrustledern soll öffentlich verdungen werden. Eröffnung der Angebote am 11. März d. J., vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 8. April, abends 6 Uhr. Verdingungsunterlagen nebst Angebotsbogen für die unter a, b, c genannten Gegenstände, je besonders, sind gegen postfreie Einsendung von je 50 ₰ — nicht in Briefmarken — vom Vorstande unseres Zentralbureaus zu beziehen.
Münster, den 17. Februar 1905. (546)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die zur Zeit bei den Zentralmagazinsverwaltungen München, Nürnberg und Regensburg, dann bei der Zentralwerkstätte Weiden und der Betriebswerkstätte Augsburg vorrätigen (aus dem Werkstättenbetriebe angefallenen) Altmaterialien werden dem Verkaufe unterstellt.
Kaufliebhaber werden eingeladen, Angebote kostenfrei und verschlossen, sowie mit der Aufschrift „Kaufsangebot für Altmaterialien“ versehen, bis
spätestens Freitag, den 10. März l. J., vormittags 9 Uhr,
bei der K. Zentralmagazinsverwaltung München, Zimmer Nr. 7, einzureichen.
Die Eröffnung und Bekanntgabe der Angebote findet unmittelbar nach Ablauf der Einreichungsfrist im nordwestlichen Saale der Restauration der K. Zentralwerkstätte München statt.
Das Verzeichnis der zum Verkaufe gelangenden Altmaterialien nebst Verdingungsformblatt und den allgemeinen Verkaufsbedingungen ist gegen vorherige Einsendung von 50 ₰ (durch Postanweisung oder in bar, nicht in Briefmarken) von der Unterfertigten zu beziehen.
München, den 27. Februar 1905. (547)
Kgl. Zentralmagazinsverwaltung.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von
1 086 000 kg Gasteer,
98 000 „ Kohlenwasserstoff
in fünf Losen von der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 16. März 1905, vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. März 1905.
Berlin, den 22. Februar 1905. (548)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 18. | 4. März 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Zum Durchstich des Simplon.*)

Von Wilhelm Berdrow.

Vor gerade drei Jahren hatte Verfasser Gelegenheit, an dieser Stelle im Zusammenhang über die Methode der Arbeiten im Simplontunnel und den damaligen Stand der Fortschritte zu berichten. Kein Mensch hätte damals geglaubt, daß es nochmals dreier Jahre bedürfen würde, um den weit über die Hälfte durchbohrten Berg ganz zu bezwingen. Die Arbeiten waren gegen den Voranschlag etwas zurückgeblieben, der große Wassereinbruch bei Kilometer 4,43 des südlichen Richtstollens hatte mehrere Monate Zeitverlust zur Folge gehabt, aber im übrigen standen die Dinge keineswegs ungünstig. In drei Jahren und zwei Monaten (bis 1. Januar 1902) waren 10760 m (hier wie auch weiterhin in abgerundeten Ziffern) gebohrt; trotz der sich häufenden Schwierigkeiten war die Leistung in jedem Jahre gewachsen, am meisten im Jahre 1901 trotz der Hitze und des großen Wassereinbruches, dessen man jetzt beinahe schon Herr war. Wenn es nur so wie bisher weiter ging, war bis zum Mai 1904 noch immer wenn auch nicht auf die Fertigstellung, so doch auf den Durchschlag zu rechnen. Es sollte allerdings noch sehr viel schlimmer kommen, als die bisherigen Erfahrungen annehmen ließen.

Zahlen reden ihre besondere, unwiderlegliche Sprache. Wenn man heute die Chronik der Bauarbeiten an diesem außerordentlichen Werke durchblättert, so fällt zuerst ein trotz der verschiedenartigsten und so ungleich verteilten Hindernisse merkwürdig gleichmäßiges Fortschreiten der Bohrung durch fünf volle Jahre ins Auge. Vom letzten Dezember 1899, dem ersten voll in Betracht zu ziehenden Jahre, bis zum letzten Dezember 1903 schließt jedes Jahr mit rund 3,5 km ab. Einige 50 bis 80 m mehr oder weniger, das waren die ganzen Abweichungen von dieser Norm, und dementsprechend stand der Tunnel Ende 1903 auf 17,9 km, einer Bauzeit von fünf Jahren und einigen Monaten entsprechend. Und doch hatten diese Jahre, wie man glauben sollte, alle Register der Schwierigkeiten, die einem solchen Unternehmen zustoßen konnten, bereits erschöpft. Wassereinbrüche, die über jedes erwartete Maß hinauswuchsen, warme Quellen, bald ungewöhnlich hartes, bald zersetztes und wanderndes Gestein, eine die in Aussicht genommene um 10° C. übersteigende Gesteinstemperatur, Arbeiterausstände, der frühzeitige Tod eines der besten Ingenieure: nichts hatte den gleichsam normal gewordenen Fortschritt von 3500 m im Jahre aufhalten, aber auch kein Opfer, kein noch so verzweifeltes Ringen mit den Naturkräften ihn beschleunigen können. Man wird bei der Vorausberechnung künftiger Tunnelunternehmungen nicht umhin können, auf diese Zahlen Bezug zu nehmen. Es war beim Beginn der Arbeiten mit einem Jahresfortschritt von 4000 m gerechnet worden; dieser ist auch in den Jahren der wenigsten Störungen nicht ein einziges Mal erreicht. Aber anderseits ist die Unternehmung diesem Voranschlag nahe gekommen, ja hat ihn sogar zweimal überschritten, wenn wir nunmehr die Fortschritte des nördlichen und südlichen Richtstollens für sich und getrennt betrachten.

Ein merkwürdiges Bild, welches die natürlichen Hindernisse des Unternehmens eigenartig beleuchtet. Der nördliche Stollen schreitet von Anfang an rasch fort; dieser Fortschritt erreicht im Baujahr 1901, gleichsam nach zweijähriger Lehr- und Probezeit, seinen höchsten Stand mit 2185 m und sinkt dann unaufhaltsam von Jahr zu Jahr auf 2130 m in 1902, auf 1675 m in 1903, und dann versickert dieses energische, rasche Fortschreiten gleichsam im Sande. Umgekehrt blieb der südliche Richtstollen von Anfang an um vieles hinter den gehegten Erwartungen zurück. Nach zwei störungsfreien Jahren kam der tiefe Niedergang des Fortschreitens im Jahre 1901, wo der Wasserandrang fast vier Monate die Arbeiten aufhielt. Dann erfolgte ein langsames Aufsteigen, bis 1903 auch auf der Südseite trotz aller Schwierigkeiten fast 2000 m erbohrt wurden — ein einziges Mal, denn das Jahr 1904 sank bereits wieder auf die Durchschnittsleistung von etlichen 1400 m herab, die die Bohrung auf dieser Seite sechs Jahre hindurch innegehalten hat. Also ein allmähliches Ansteigen und rasches Sinken der Leistung

*) Vergl. meinen Aufsatz „Die Arbeiten am Simplontunnel" in Nr. 21 und 22 Jahrg. 1902 d. Ztg.

auf der italienischen Seite, das umgekehrte Verhältnis auf der schweizerischen, und in diesem Verlauf ein getreues Spiegelbild der Hindernisse, mit denen die Bohrung auf ihrem langen Wege von hüben und drüben zu kämpfen hatte. Das regelmäßige bezw. unregelmäßige Steigen und Sinken der Bohrergebnisse von Jahr zu Jahr an der Nord- und Südseite läßt auch auf den ersten Blick erkennen, daß dort die allmählich sich steigernden natürlichen Hindernisse das Vordringen mehr und mehr erschwerten und nur zuletzt zu einer unüberwindlichen Schranke anwuchsen, und daß umgekehrt im südlichen Stollen von Zeit zu Zeit große, in den Gang der Arbeit schwer eingreifende Hemmnisse obgewaltet haben.

Wie dieser hochinteressante Kampf mit den inneren Kräften der Natur in seinen einzelnen Phasen verlief, mag hier in Fortsetzung des früheren, bis Anfang 1902 reichenden Berichtes kurz angedeutet werden. Der damals geschilderte Wassereinbruch des südlichen Richtstollens fand bekanntlich dadurch seine Erledigung, daß die Quellen größtenteils durch den Querschlag bei Kilometer 4,40 in den Parallelstollen abgeleitet wurden, der allerdings damit von hier bis zur Mündung dauernd dem Verkehr entzogen wurde. Man kann sich wohl nur schwer eine Vorstellung von diesen Wassermengen machen die seitdem und die noch immer den beiden südlichen Stollenmundlöchern entströmen. Von 700 bis 1000 l in der Sekunde schwankend, je nach der Jahreszeit, pflegen die Quellen im Frühsommer ihren Hochstand zu erreichen; das ganze Jahr aber machten sie den Parallelstollen zu einem reißenden Gebirgsstrom und füllten auch in der Regel den tiefen Kanal neben dem Gleise des Richtstollens noch so hoch, daß Roß und Mann darin mitgerissen werden und ertrinken konnten.

Immerhin bedeutete dieses Wasser, sobald die Bohrung einmal daran vorbei war, kein ernsthaftes Hindernis mehr, es kühlte im Gegenteil das Gestein, dessen Temperatur schon auf 31 ° C. gestiegen war, ab und erleichterte dadurch die Arbeit. Viel schlimmer war die dann folgende 20 m starke Kalksteinschicht, deren loser Zustand und starker Seitendruck Hand- und Maschinenbohrung unmöglich machte, jede noch so feste Zimmerung sofort wieder vernichtete und einige Monate hindurch aller Künste des Ingenieurs spottete. Endlich gelang es mit Picke und Hacke und unter Aufstellung riesiger, mit Beton vergossener Eisenrahmen, auch dieser Schwierigkeit Herr zu werden. Es beleuchtet den Umfang dieser Arbeiten am besten, wenn ich daran erinnere, daß die Baukosten dieser beiden, je 20 m langen Strecken im Richt- und Parallelstollen auf 800 000 Lire veranschlagt sind und sechs Monate (Dezember 1901 bis 20. Mai 1902) damit verloren gingen. Daß alsdann in den verbleibenden sieben Monaten noch reichlich 1400 m erbohrt wurden, war eine heroische Leistung, die nur mit dem Aufgebot aller Energie und unter günstigen Gesteinsverhältnissen möglich war. Auf der nördlichen Seite wurden im gleichen Jahre 2135 m erbohrt, obwohl auch hier sich ein unerwarteter Feind einstellte in Gestalt der das gewohnte Maß weit überschreitenden Gesteintemperatur. Es ist gegen die Geologie der Vorwurf erhoben worden, für den Bau des Simplontunnels so unrichtige Grundlagen geliefert zu haben, daß die theoretischen Annahmen durch den wirklichen Befund geradezu auf den Kopf gestellt seien. Verschiedene Entgegnungen, u. a. eine solche des Professors A. Heim in der „Umschau", haben die Haltlosigkeit solcher Behauptungen nachgewiesen. Sowohl die zahlreichen Wassereinbrüche, als das Vorkommen „druckhafter", d. h. bewegter Schichten an mehreren Stellen ist vorher als wahrscheinlich hingestellt. Auch die allgemeine Schichtenfolge wollen die Geologen richtig bestimmt haben. Aber in ihren Annahmen von der zu erwartenden Gesteintemperatur haben sie sich allerdings stark geirrt. Erst der Bau des Simplontunnels hat gelehrt, daß die Temperatur unter wagerechten Schichten viel höher als diejenige unter steil oder senkrecht einfallenden Schichten ist, weil durch letztere die Abkühlung nach außen viel rascher fortschreitet. Während bei senkrechter Schichtstellung, wie im Gotthard, die Wärme auf je 50 m Tiefe etwa um 1 ° C. wächst, nimmt sie bei wagerechter Schichtung, wie sie leider in dem ganzen zentralen Stock des Simplontunnels vorherrscht, schon auf 36 m um 1 ° C. zu.

Das war eine unangenehme Überraschung, denn aus diesem Grunde zeigte sich der Fels von Kilometer 6 bis 10 auf der nördlichen Seite um beinahe 10 ° wärmer, als man erwartete. Schon als das erkannt wurde, etwa im Mai 1902, scheint die Leitung des Unternehmens die Unmöglichkeit eingesehen zu haben, den Durchstich in der vereinbarten Zeit zu bewältigen; wenigstens soll schon damals, allerdings wohl umsonst, um Verlängerung des Termins nachgesucht worden sein. Indessen reichten die vorhandenen, angestrengt arbeitenden Vorrichtungen vorläufig noch vollkommen aus, um trotz einer Felstemperatur von 40 ° und darüber eine sehr angenehme Abkühlung der Arbeitsplätze zu bewirken. Tatsächlich haben, so lange nicht besondere, später zu schildernde Ereignisse eintraten, die Arbeiter nie bei so hohen Gesteintemperaturen in so guter, gesunder Luft gearbeitet, wie denn überhaupt noch bei keiner Tunnelbohrung der gesundheitliche Zustand der Arbeiter dauernd auf so erfreulicher Höhe blieb.

Auf der Höhe stand in den Jahren 1902 und 1903 auch die Organisation der Arbeit selbst. Es waren jetzt für jeden Abschnitt die Formen gefunden worden, die sich am besten eigneten und die man wohl nach den Umständen zu vervollkommnen, aber nicht mehr zu ändern entschlossen war. Bis zu den sogen. „Bahnhöfen", 4 bis 6 km bergeinwärts, gingen die Transporte mit Hilfe von Heißdampflokomotiven, darüber hinaus bis vor Ort teils mit Preßluftlokomotiven, teils mit Pferden vonstatten. Die großen Ventilatoren drückten in den Parallelstollen täglich $1\frac{1}{2}$ bis (zuletzt) über 2 Millionen Kubikmeter Luft hinein, die, von 15 allmählich bis auf 25, ja 30 ° sich erwärmend, durch den letzten Querschlag in den Richtstollen traten und hier in entsprechend verlangsamtem Tempo (der Querschnitt des Richtstollens ist doppelt so groß als der des Parallelstollens) zum Ausgange zurückkehrten. Die eigentliche Abkühlung wurde dann erst durch die Wasserzerstäuber herbeigeführt, die an allen Arbeitsstätten in Tätigkeit waren und gleichzeitig durch Massen von kaltem Wasser die Tunnelwände abkühlten. Besonders starke Wasserstrahlgebläse standen an den beiden Enden des letzten Querschlages und führten von dem hier vorüberstreichenden Luftstrom je 60 bis 100 cbm in der Minute zu den vorwärts gelegenen Stollenenden, wo es infolgedessen meist 5 bis 10 ° kühler war, als in dem rückwärts belegenen Teil des Tunnels.

So hatte man es zum 1. Januar 1903 bis auf 8470 m im nördlichen, 5860 m im südlichen Richtstollen gebracht; am Ende des Februar, kaum vier Jahre nach dem Beginn der Arbeiten, hatte der Stollen die Länge des Gotthardtunnels erreicht, an dem einst $7\frac{1}{2}$ Jahre lang gebaut worden war. Gleichzeitig machte sich im nördlichen Stollen neben der noch immer steigenden Temperatur brüchiges Gestein bemerkbar, das zu verstärkten Einbauten und vorsichtigster Arbeit nötigte. Den ganzen Sommer hindurch schwebten Unterhandlungen zwischen der Leitung des Unternehmens und der Bundesregierung, die inzwischen in die Rechte der Jura-Simplonbahn eingetreten war, und es ist bekannt, daß die Mehrforderungen der Unternehmer an Zeit und Barkosten in Anerkennung der großen, unerwarteten Schwierigkeiten auch genehmigt worden sind. Aber während dieser Zeit hatten sich die Dinge weiter verschlimmert. Im südlichen Richtstollen war nach langer Zeit wieder die erste stärkere Quelle aufgetreten, die mehr noch als durch ihre Wassermenge durch ihre Wärme unbequem wurde und eine weitere Verstärkung der Kühlanlagen notwendig machte. Im nördlichen Richtstollen aber war in der Mitte des Sommers der Scheitelpunkt auf Kilometer 9,57 überschritten worden, und die Bohrung mußte seitdem in fallender Richtung fortschreiten. Damit kam zu der gefürchteten Gesteinswärme, die jetzt schon 52 bis 53 ° C. betrug, eine neue Schwierigkeit: sämtliches in den Stollen eingeführte und von selbst eindringende Wasser mußte nunmehr rückwärts über den Scheitelpunkt gedrückt werden,

anstatt wie bisher von selbst abzulaufen. Das hatte vorläufig nicht viel zu sagen, konnte aber schwierig werden, wenn der Tunnel sich erheblich unter den Scheitelpunkt senkte (um je 1 m auf 140 m Länge) und wenn alsdann größere Wassereinbrüche stattfanden.

Diese Erfahrung sollte nicht lange auf sich warten lassen. Seit dem September trat die Bohrung in Kalkschiefer und kam wegen mehrerer Quellen nur noch stockend vorwärts; am 22. Oktober öffnete sich 500 m hinter dem Scheitelpunkt ein Wasserloch, dessen Ausfluß die Arbeiter zurücktrieb und eine zehntägige Unterbrechung verursachte. Im November kam man dann wieder 80 m vorwärts, und im letzten Drittel dieses Monats stockte die Bohrung ganz und gar. Neue Quellen waren angeschlagen und vermehrten den bisherigen Wasserandrang auf 280 l in der Sekunde. Das genügte, den Stollen, der jetzt bereits 4 m Gefäll besaß, in wenigen Stunden bis an den Tunnelscheitel mit Wasser zu füllen. Über die Mittel und Wege, mit deren Hilfe man trotz dieser entmutigenden Ereignisse immer wieder neue Angriffe machte und auch wirklich von Zeit zu Zeit dem Berge wieder ein Stückchen abtrotzte, ist in diesen Blättern mehrfach berichtet worden (vergl. Nr. 15 und 65 Jahrg. 1904 d. Ztg.). Ich brauche das dort Gesagte nicht zu wiederholen. Indessen mag hier der viel verbreitete Irrtum berichtigt werden, als ob es in der mittleren Partie des Simplon eigentliche „heiße" Quellen gewesen wären, die den Minierern so außerordentlich viel zu schaffen gemacht haben. Es sind sogar weitschichtige Vermutungen über den unterirdischen Ursprung dieser heißen Gewässer aufgetaucht und veröffentlicht worden. Eigentliche heiße Quellen oder Thermen hat der Stollen weder auf der Nordseite noch auf der Südseite angetroffen, glücklicherweise, denn sonst dürften sich die Schwierigkeiten noch bedeutend vergrößert haben. Alle eindringenden Wasser waren kälter oder höchstens ebenso warm wie das Gestein, kamen also von der Oberfläche oder aus umlaufenden Strömungen der oberen Schichten. Die meisten Quellen versiegten auch nach einiger Zeit wieder, obwohl gerade die ergiebigsten sich Jahr und Tag in gleicher Stärke erhalten haben. Viele kühlten allmählich das Gestein in ihrer Umgebung ab, andere blieben von gleicher Temperatur, was beim langsamen Durchsickern der warmen, fast wagerechten Schichten leicht erklärlich ist. Auch die Höhe der angetroffenen Temperaturen ist vielfach übertrieben worden. Die erheblichsten Wärmegrade des Felsens haben den zuverlässigsten Nachrichten zufolge 53 ° C. betragen, die der Quellen an einigen Stellen fast ebensoviel.

Am 1. Januar 1904 stand der nördliche Stollen auf 10,14, der südliche auf 7,75 km. Der Gesamtfortschritt hatte im letzten Jahre wieder mehr als 3,5 km betragen. Im nun anbrechenden Jahre sollte er sich auf weniger als die Hälfte verringern: die eigentliche Zeit der Sorgen und Verlegenheiten brach erst jetzt an. Vom Januar bis März, während der südliche Richtstollen 430 m vorwärts schritt, stand derjenige von Brig still. Im April wurden 176 m von Süden, 116 m unter großen Schwierigkeiten von Norden aus gebohrt. Hier wurden in jeder Woche einige Quellen angefahren, deren Temperatur die Arbeiten nicht nur schwierig, sondern auch gefährlich machte. Um vor einem erneuten starken Wasserausbruch geschützt zu sein, wurden inzwischen in 560 m Entfernung hinter dem Scheitel eiserne Sicherheitstüren angebracht, hinter denen wenigstens der Vollausbruch und die Verkleidung ungestört weitergehen konnten. Ungefähr 250 m kam die Bohrung noch über diesen Punkt hinaus, aber am 21. Mai wurde der Wasserandrang in beiden Stollen der Nordseite unüberwindlich. Die Dammtore mußten geschlossen werden, der Überdruck der Quellen konnte benutzt werden, um alles Wasser, was sich nicht von den Sicherheitstüren zurückhalten ließ, über den Scheitel zu drücken und im Parallelstollen ablaufen zu lassen. Vollausbruch und Ausmauerung wurden bis an das Dammtor des Richtstollens fortgesetzt und nach Beendigung dieser Arbeiten der nördliche Tunnel verlassen.

Wir brauchen uns jetzt nur noch mit den Arbeiten im südlichen Tunnel zu beschäftigen. Hier lag die Sache auch noch im zweiten Vierteljahre 1904 so günstig, daß es nicht zweifelhaft schien, man werde den Tunnel bis zum Oktober trotz des jetzt nur noch einseitigen Vordringens durchstoßen. In dem trocknen Glimmerschiefer, in den die Bohrung seit April eingetreten, ging die Arbeit noch rascher als im ersten Vierteljahre vonstatten. Lästig war nur die mit dem zunehmend flachen Einfall der Schichten wachsende Wärme. Vom 1. April bis letzten Juni wurden 537 m erbohrt, im ganzen seit Anfang 1904 über 960 m. Als die Dammtore des nördlichen Stollens geschlossen wurden, betrug die Entfernung zwischen den beiden Endpunkten nur noch 850 m; Ende Juni noch 730 m; Ende Juli sogar, nach einem gewaltigen Vorstoß von 209 m, nur noch ungefähr 520 m. Um der zunehmenden Hitze zu begegnen, wurde jetzt durch eine im Tunnel aufgestellte Lokomobile kaltes Wasser aus dem Querstollen bei Kilometer 4,4 (am Orte des alten, großen Wassereinbruchs) geschöpft und vor Ort gedrückt. Die von den Ventilatoren eingepreßte Außenluft, die sich bis Kilometer 8,5 auf 25 ° C. erwärmte, konnte durch massenhaftes Verspritzen dieses Wassers wieder auf 20 ° heruntergebracht werden, so daß in dieser engen Röhre mit ihren 45 ° heißen Steinwänden immer noch eine recht angenehme Temperatur erzielt wurde.

Auch im August nahm die Arbeit unter diesen Umständen noch einen recht günstigen Verlauf, bis plötzlich um die Mitte dieses Monats weiches, brüchiges Gestein angetroffen wurde, das umfangreiche Zimmererarbeit erforderte und Wassereinbrüche vermuten ließ. Am 6. September traten diese auch schon ein, und zwar alsbald mit einer Stärke, die das Zurückziehen der Bohrmaschinen im Richtstollen erforderlich machte. Während man im Parallelstollen an der gefährlichen Stelle vorbeizukommen und den heißen Wasserstrom abzuleiten suchte, wurde gleichzeitig die Druckleitung und die Kaltwasserleitung sorgfältig isoliert, um den fortan zu erwartenden höheren Wärmegraden gegenüber gerüstet zu sein. Von den endlosen Schwierigkeiten, mit denen die Bauleitung zu kämpfen hatte, um an dieser Stelle vorbeizukommen, ist in Nr. 82 und 94 Jahrg. 1904 d. Ztg. berichtet worden. Hier mag nur daran erinnert werden, daß alle Anstrengungen, durch die wasserführende Schicht hindurchzukommen, vergeblich waren, daß es dagegen in der zweiten Hälfte des Dezember, nach 3½ Monaten Stillstand im Richtstollen, gelang, an der Ausbruchstelle mit Hilfe des Parallelstollens vorbeizukommen und hinter der gefährlichen Zone in die Achse des Richtstollens wieder einzubiegen. Daß trotz dieser zweimaligen Richtungsänderung die Tunnelachse so genau innegehalten werden konnte, daß der nun fortgesetzte Richtstollen am 24. Februar d. J. auf denjenigen der Nordseite stieß, stellt der Geschicklichkeit der Ingenieure ein glänzendes Zeugnis aus. Wohl nie ist unter ähnlich erschwerenden Umständen in den Eingeweiden der Erde gearbeitet worden.

Es konnte nun also im Schutze eines etwa 30 m dicken Pfeilers, den man hatte stehen lassen, die Arbeit am Richtstollen wieder aufgenommen werden. Die hinter diesem Schutzpfeiler noch immer in unveränderter Stärke ausbrechende Quelle von 150 cbm stündlich war durch den Querschlag in den Parallelstollen gelenkt und wurde hier durch einen gedeckten Zementkanal abgeleitet, um die Tunneltemperatur nicht übermäßig zu steigern. Trotzdem wurde die Arbeit von jetzt an zur Qual. Es fehlten nur noch ungefähr 200 m, aber bald erneute Quellen, bald brüchiges Gestein, bald die in diesem letzten Winkel des Berges kaum noch zu bändigende Hitze erschwerten das Vordringen außerordentlich. Wären in dieser letzten Zone nochmals heiße Wassereinbrüche von Bedeutung vorgekommen, so hätte sich der Durchschlag noch um Monate hinzögern können. Aber auch so war es nur durch heroische Aufopferung bei den Leitern und Arbeitern möglich, den letzten trennenden Kern bis zum 24. Februar d. J. zu durchbohren und damit endlich für Luft und Wasser freie Bahn, für den endgültigen Ausbau der Scheitelstrecke aber günstigere Arbeitsbedingungen zu schaffen. Daß dieser Durchschlag infolge der Eigenart der ganzen Sachlage weit entfernt ist, den sofortigen freien Durchtritt durch den Simplontunnel zu erlauben, ist ja schon in Nr. 15 d. Ztg. vom 22. Februar d. J. erörtert worden.

Die Eisenbahnreformen.

Unter dieser Überschrift bringt die Köln. Ztg. die bedeutungsvollen Darlegungen des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten in der Sitzung der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses vom 24. Februar d. J. vollständig zum Abdruck, weil das vom Minister Gesagte in hervorragender Weise geeignet sei, ein zusammenfassendes Bild von den beabsichtigten Reformen und von dem augenblicklichen Stande der Verhandlungen zu geben. Hiernach führte Staatsminister v. Budde aus:

Drei wichtige Verkehrsfragen seien es, die seit einigen Jahren und ganz besonders jetzt das Eisenbahnministerium beschäftigen. Zunächst die Frage der Güterumleitungen. Es sei bekannt, daß unter den deutschen Staatsbahnverwaltungen seit langem darüber Klagen geführt worden seien, daß die Einzelverwaltungen die bei ihnen aufgegebenen Güter möglichst lange auf ihrer Strecke zu halten suchten und zu diesem Zwecke das Gut auf Umwegen zur Landes- und Bahngrenze führten. Dadurch verteuerten sich die Transportkosten — allerdings nicht für die Verfrachter, die stets den billigsten Tarifweg bezahlten — und es habe auch nicht selten die Beförderungszeit zugenommen, was eine Schädigung des allgemeinen Verkehrs mit sich bringe. Wiederholt sei dabei die Behauptung aufgestellt worden, auch Preußen sei nicht loyal am Wettbewerb beteiligt, es nutze sogar seine Machtstellung zu ungunsten der deutschen Mittelstaaten aus. Von den deutschen Bundesregierungen sei der letzten Behauptung zwar wiederholt widersprochen worden, aber in der Öffentlichkeit habe man den Vorwurf immer wieder ausgesprochen. Aus diesem Grunde habe er sich als Chef der preußischen Staatsbahnverwaltung veranlaßt gesehen, die sämtlichen deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz zu Besprechungen einzuladen. In mehrmaligen Verhandlungen habe man sich zu seiner großen Freude über die Grundsätze für den über die Grenzen eines Landes hinausgehenden Güterverkehr geeinigt. Umleitungen von mehr als 20 % Entfernungen bleiben künftig überhaupt ausgeschlossen. Innerhalb dieser Grenze aber solle der betrieblich und wirtschaftlich vorteilhafteste Weg, der nicht immer der kürzeste zu sein brauche, maßgebend sein. Auf dieser Grundlage sei jede Verkehrsroute durchgesprochen und der Gesamtplan festgelegt worden. Auf diese Weise sei es gelungen, die durch das Sonderinteresse der einzelnen Staatsbahnverwaltungen eingegebene Neigung, die Frachtgüter in ihrem Nutzen auf großen Umwegen umzufahren, zu beseitigen. Bei den gesamten Erörterungen sei wiederholt von den anderen Vertretern der übrigen Verwaltungen betont worden, wie die preußische Staatsbahnverwaltung stets korrekt verfahren sei und Entgegenkommen gezeigt habe.

Während in dieser Angelegenheit nur noch die förmliche Zustimmung der beteiligten Staatsregierungen ausstehe, sei in der zweiten Frage von verkehrspolitischer Bedeutung: der Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft, ebenfalls ein weiterer erheblicher Schritt vorwärts getan. Die Betriebsmittelgemeinschaft sei nicht von der preußischen Staatsbahnverwaltung, sondern von der württembergischen Staatsregierung angeregt worden. Preußen habe sich in dieser Beziehung jeder Initiative enthalten, um auch den Schein zu vermeiden, als ob es auf Machterweiterung dränge. Die württembergische Staatsregierung habe für die Bildung der Betriebsmittelgemeinschaft grundlegende Vorschläge gemacht, die von einer Anzahl von Eisenbahnsachverständigen mehrerer Staatsbahnverwaltungen aufgestellt worden seien. Während die badische Regierung von Anfang an an den Arbeiten mitbeteiligt gewesen sei, habe sich alsbald nach der Anregung Württembergs erfreulicherweise auch die bayerische Staatsregierung zur Teilnahme an den von Württemberg angeregten Beratungen auf der Grundlage jener Vorschläge bereit erklärt. In einer Konferenz der beteiligten Verkehrsminister Preußens, Bayerns, Württembergs und Badens im November 1904 in Heidelberg habe man die Vorschläge als geeignet für weitere Beratungen gefunden. Nachdem sodann auch die sächsische Regierung und darauf die mecklenburgische und oldenburgische Regierung ebenfalls ihre Bereitwilligkeit zur Teilnahme an den Beratungen auf der in der Ministerkonferenz geschaffenen Grundlage erklärt hatten, habe sodann im Januar d. J. ein erster Meinungsaustausch von Vertretern der sämtlichen deutschen Bundesregierungen mit Staatsbahnbesitz stattgefunden. In dieser Konferenz sei von den Vertretern aller Regierungen übereinstimmend beschlossen worden, den von Württemberg angeregten Plan der Betriebsmittelgemeinschaft weiter zu verfolgen und sobald wie möglich durchzuführen.

Der Gedanke der Betriebsmittelgemeinschaft entspringe der Erwägung, daß gegenwärtig der Güterwagenpark der Einzelverwaltungen nicht in der Weise ausgenutzt werden könne, wie es bei den engen Beziehungen der deutschen Staatsbahnen untereinander den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit entspreche. Die Bahngrenzen, welche nur in wenigen Fällen zugleich natürliche Landesgrenzen seien, hemmten den Lauf der Wagen durch allerlei unnötige Revisions- und Aufschreibmanipulationen; eine sehr große Zahl von Leerläufen der Wagen entstehe lediglich dadurch, daß die Wagen immer wieder in ihre Heimat zurücklaufen müßten. Die Bewältigung des Güterverkehrs erleide so zum Schaden der Verkehrswelt große Nachteile, und die Verwaltungen müßten obendrein noch erhebliche Kosten für unzählige Rapportierungen und umfangreiche Abrechnungsarbeiten über die gegenseitige Wagenbenutzung aufwenden. Wenn auch nur ein kleiner Bruchteil, etwa 5 bis 6 %, der gegenwärtigen Leerläufe der Wagen vermieden werden könne, so würde dies allein bereits eine Kostenersparnis von mehreren Millionen Mark jährlich bedeuten. Die Beseitigung aller Mängel der Güterwagenausnutzung setze aber die volle Freizügigkeit der Wagen, wie sie bereits heute in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft bestehe, und diese wiederum die gemeinsame Beschaffung und Unterhaltung des Güterwagenparks voraus. Beschaffung und Unterhaltung dieser Betriebsmittel sei aber wegen der vielen Wechselbeziehungen ohne ganz ungeheuerlichen Mehraufwand an Kosten untrennbar von der Beschaffung und Unterhaltung der übrigen Betriebsmittel, der Gepäck- und Personenwagen sowie der Lokomotiven. Auch diese Betriebsmittel müßten daher ebenso in die Gemeinschaft einbezogen werden, so daß künftig alle Betriebsmittel nicht nur gemeinschaftlich benutzt, sondern auch gemeinschaftlich beschafft und unterhalten würden, mithin auch das Werkstättenwesen einheitlich eingerichtet würde. Die Einbeziehung der Lokomotiven werde namentlich bei den engeren Grenzen der mittleren und kleineren Staaten eine wirtschaftlichere Benutzung des sehr kostspieligen Maschinenmaterials zur Folge haben, namentlich dann, wenn auch, wie beabsichtigt sei, die Feuerungs- und die anderen Betriebsmaterialien gemeinsam beschafft würden. In der Personenwagenbenutzung hätten sich die bisherigen Regelungen ebenfalls als sehr verbesserungsfähig erwiesen. Die Betriebsmittelgemeinschaft werde daher auch in Beziehung auf den Personenverkehr nicht nur Erleichterungen für das Reisepublikum, sondern auch Erleichterungen in der Zugdurchführung und Ersparnisse in dem Kostenaufwande hervorrufen.

Die Ersparnisse der Betriebsmittelgemeinschaft ziffermäßig im voraus anzugeben, sei ungemein schwierig. Nach einer vorläufigen Schätzung könnten aber die Ersparnisse, wenn man einmal eine bestimmte Zahl angeben wollte, schon für die nächste Zeit auf etwa 8 000 000 ℳ für das Jahr angenommen werden. Unzweifelhaft seien in späteren Jahren, wenn im ganzen Gemeinschaftsbezirk einheitliche Grundsätze im vollen Umfange zur Durchführung kommen könnten, ganz erheblich größere Ersparnisse zu erwarten.

Der finanzielle Aufbau der Betriebsmittelgemeinschaft sei so gedacht, daß die gesamten Kosten der Vorhaltung des Fuhrparks im Gemeinschaftsbereiche unter Zugrundelegung der Achsleistungen der Betriebsmittel auf die Einzelverwaltungen umgelegt würden, wobei die Einheitlichkeit der Leistung nach Maßgabe der tatsächlichen Aufwendungen, welche die Einzelstaaten innerhalb einer gewissen Normalzeit hätten aufwenden müssen, verschieden belastet werden könne. Gegenwärtig seien die Arbeiten zur Ermittlung der Festlegung dieser Verhältnisziffern und der Grundsätze für die Wahrnehmung der Gemeinschaftsgeschäfte in vollem Gange.

Den Ausführungen des Berichterstatters, daß zwei Punkte auf politischem Gebiete klar zum Ausdruck kommen müßten, könne er nur zustimmen. Zunächst könne darüber kein Zweifel sein, daß die Leitung der Gemeinschaftsgeschäfte Preußen derart zufallen müßte, daß eine einheitliche Durchführung der Geschäfte unter allen Umständen gesichert sei. Dies sei nach seiner Meinung in der Betriebsmittelgemeinschaft ohne wesentliche Einschränkung der Befugnisse der Einzelverwaltungen sehr wohl zu erreichen, indem die Gemeinschaft sich auf das engere Gebiet des Fuhrparks beschränke, die örtlichen Anlagen und Einrichtungen aber den Einzelverwaltungen überlasse. Die zweite Frage sei dahin zu beantworten, daß die Betriebsmittelgemeinschaft unter keinen Umständen zu einer Übertragung der Eisenbahnen auf das Reich Veranlassung geben dürfe, das sei aber auch nicht zu besorgen; umgekehrt werde vielmehr dem Drängen nach Reichseisenbahnen dadurch der Boden entzogen, daß die Betriebsmittelgemeinschaft die möglichen wirtschaftlichen und sonstigen Vorteile bereits verwirkliche.

In gewissem Zusammenhange mit der Betriebsmittelgemeinschaft stehe die dritte große Frage, nämlich die Personentarifreform. Denn die Betriebsmittelgemeinschaft

sei natürlicherweise um so leichter durchzuführen, je einheitlicher der Betriebsmittelpark sei. Sei die Konstruktion der Wagen die gleiche, so würde dadurch die Zugbildung, also auch die Betriebsmittelausnutzung ganz wesentlich erleichtert. Darum sei es erwünscht, daß man sich über gemeinsame Klassen im Personenverkehr einige. Anderseits werde die Betriebsmittelgemeinschaft, wie schon ausgeführt, den Einzelstaaten ohne Zweifel einen Geldgewinn durch Verminderung der Jahresausgaben bringen, ihnen also die Deckung von etwaigen vorübergehenden rechnungsmäßigen Ausfällen, die mit der Personentarifreform verbunden sein könnten, gewähren. Dies trifft weniger für Preußen als vielmehr für die anderen Staaten zu.

Davon müsse, wie schon von ihm in der Sitzung der Budgetkommission vom 29. November 1904 erklärt sei, ausgegangen werden, daß es sich bei der Personentarifreform nicht um eine Ermäßigung der Tarife, sondern um die Beseitigung der Ungleichheiten, die auf diesem Gebiete innerhalb Deutschlands beständen, handeln müsse. Eine Verkehrserleichterung für die Reisenden wie für die Verwaltungen sei das Ziel der Reform. Er wolle nicht noch einmal die Verschiedenheiten, die in dem Personenverkehr innerhalb Deutschlands beständen, aufzählen, sie seien genugsam bekannt. Er hoffe, daß es ebenso, wie es den Ingenieuren gelungen sei, das große Werk des Simplondurchbruchs zu Ende zu führen, es auch den Verwaltungsbeamten gelingen werde, die Hindernisse zu durchbrechen, die seit Jahrzehnten einer Personentarifreform im Wege liegen. Schon die beiden Amtsvorgänger, v. Maybach und v. Thielen, hätten die Reform als notwendig anerkannt. Als Grundsatz für die Reform der Personentarife müsse nach seiner persönlichen Meinung, wobei er indessen bemerke, daß das Staatsministerium keine Stellung zu der Frage genommen habe, gelten: die Beseitigung der Rückfahrkarten unter Ermäßigung der einfachen Fahrt bis auf die Hälfte der Rückfahrkarten; gleichzeitig eine Reform der Gepäcktarife, da das jetzige Abfertigungsverfahren und die Berechnung der Gepäckfracht zu unhaltbaren Zuständen geführt haben. Während auf der einen Seite eine Belastung des Personenverkehrs vermieden werden müsse, zumal die Förderung des Personenverkehrs dem gesamten Erwerbsleben zugute komme, dürften selbstverständlich mit der Reform auf der anderen Seite auch keine fiskalischen Zwecke verfolgt werden. Da schon bisher ein sehr großer Prozentsatz der Reisenden (77 - 90 %) mit Rückfahrkarten oder mit anderen ermäßigten Fahrkarten führen, so hoffe er, daß mit einer Reform auf der angegebenen Grundlage weder ein nennenswerter Ausfall in der Einnahme verbunden sei, noch auch selbstverständlich eine Mehreinnahme erzielt würde.

Weitere Angaben sei er gegenwärtig zu machen nicht in der Lage, weil Verhandlungen zwischen den sämtlichen deutschen Regierungen mit Staatsbahnbesitz eingeleitet seien. Wenn auch, wie dies natürlich sei, vorerst noch manche Schwierigkeiten in der Förderung der Angelegenheit hervortreten, so müsse er doch hervorheben, daß die Beratungen mit größtem Eifer und dem besten Willen von allen Seiten gefördert würden. Er habe die Zuversicht, in nicht zu ferner Zeit das begonnene Werk zu Ende zu führen.

Soweit die Ausführungen des Herrn Ministers. Die Kölnische Zeitung fügt ihrem Bericht folgende Sätze hinzu: Diese Reformen sollen uns ein großzügiges, modernem Wirtschaftsbetriebe entsprechendes Eisenbahnwesen bringen, wie es, wenn auch in anderer, nun durch die bisherige Entwicklung der deutschen Eisenbahnen überholter Art bereits bei der Gründung des Deutschen Reiches ins Auge gefaßt wurde. Die kleinen Bedenken, die gegen sie aus einzelnen Teilen des deutschen Vaterlandes noch erhoben werden, sollte man fallen lassen. Sie entbehren der politischen und der sachlichen Begründung. Der Gang der Verhandlungen zeigt, daß nicht von dem größten deutschen Eisenbahnstaat unter Betonung seines Übergewichts die Hauptreformen bei den Staaten mit weniger ausgedehntem Staatsbahnnetze angeregt ward. Das wohlverstandene wirtschaftliche Interesse der Kleineren an einem großen Zusammenschluß war es, das den Wunsch nach umfassenden Reformen erstarken ließ, ein Wunsch, der von Preußen aufgenommen ward in entgegenkommender, das große Ziel und nicht den eigenen kleinen Vorteil berücksichtigender Weise. Darüber, daß bei einem solchen Zusammenschlusse nicht der Größere, sondern die Kleineren wirtschaftlich den Hauptvorteil haben, wird man sich von vornherein ebenso klar sein können, wie darüber, daß der Staat, dessen wirtschaftliche Interessen in der Gemeinschaft die bei weitem überwiegenden sind, die Leitung der Betriebsmittelgemeinschaft nicht aus der Hand geben kann. Freudig ist es zu begrüßen, daß die bisherigen Verhandlungen unter den künftigen Vertragsstaaten in hohem Grade den Willen zu einer auf gegenseitigem Vertrauen beruhenden Verständigung gezeigt haben, daß in diesen Verhandlungen ein Wind geweht hat, nicht als ob die Verhandelnden ängstlich und kleinlich die speziellen Interessen der von ihnen vertretenen deutschen Staaten zu wahren suchten, sondern als ob sie dem geeinten Deutschland zuriefen: Tua res agitur. Der Geist der bisherigen Verhandlungen ist es, der uns die sichere Hoffnung gibt, daß das große Reformwerk durch alle Schwierigkeiten hindurch zu einem glücklichen Gelingen geführt werden wird.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verhandlungen über den preußischen Eisenbahnetat** in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses, über deren ersten Tag oben berichtet ist, dauerten am 28. Februar, 1. und 2. März fort. Wir werden darüber demnächst zusammenhängend berichten.

— **Süddeutsche Bedenken zu den Eisenbahnreformen.** Der Köln. Ztg. wird aus München unterm 20. Februar d. J. hierzu geschrieben: „Als im Januar die deutschen Eisenbahnverwaltungen in Berlin über eine Betriebsmittelgemeinschaft berieten, ist man ohne feste Abmachungen auseinandergegangen und ohne den Zeitpunkt einer neuen Zusammenkunft zu bestimmen. Ein Ausschuß sollte inzwischen die nötigen Berechnungen anstellen. Der Stand der Angelegenheit ist zur Zeit der, daß der Nutzen einer Betriebsmittelgemeinschaft allerseits anerkannt wurde, ohne daß man sich jedoch die entgegenstehenden Schwierigkeiten verhehlt hätte. Es hat sogar den Anschein, als ob diese Schwierigkeiten heute hier weit ernster eingeschätzt werden, als zu Beginn der auf einen Zusammenschluß abzielenden Bewegung. Schwere Bedenken verursacht besonders die Entscheidung darüber, welche Befugnisse dem in Berlin einzurichtenden Gemeinschaftsamt übertragen werden sollen. Ohne gewisse Opfer an Selbständigkeit kann es dabei für die deutschen Mittelstaaten umsoweniger abgehen, als ja der Einfluß des preußischen Eisenbahnministers naturgemäß schwer in die Wagschale fallen wird. Man wird sich also darüber klar werden müssen, ob die erwarteten Vorteile derartige Einbußen hinreichend aufwiegen oder nicht. Eine weitere Schwierigkeit liegt in dem Vorschlag eines gemeinschaftlichen Einkaufs aller Betriebsmaterialien. Hier scheint man der Ansicht zu sein, daß der Einkauf, allerdings nach gleichlautenden Vorschriften, jedem Einzelstaate für sich überlassen werden könne. Die Hauptsache ist ein gleichartiger Bau namentlich aller Güterwagen. Wenn nun beispielsweise Bayern von dem Gemeinschaftsamt den Auftrag bekäme, für eine gewisse Summe eine gewisse Anzahl von Wagen zu beschaffen, so würde nichts dagegen einzuwenden sein, daß Bayern zu gunsten seiner Industrie aus eigenen Mitteln den ausgeworfenen Kaufpreis überschritte. Dem Anschein nach könnte ein gemeinschaftlicher Einkauf besonders vorteilhaft hinsichtlich des Kohlenbezugs sein. Das gelte aber jedenfalls nicht für alle Verwaltungen. Bayern beispielsweise befände sich jetzt ohne die Betriebsmittelgemeinschaft in der angenehmen Lage, durch den Wettbewerb der zwar weniger guten aber auch billigeren böhmischen Kohle den Preis der von ihm bezogenen Ruhrkohlen herabdrücken zu können. Alles in allem wird die Angelegenheit, bis sie unter Dach und Fach gebracht ist, noch mancherlei Wandlungen erleben. Obwohl die Zustimmung der einzelstaatlichen Landtage nicht erforderlich ist, kommt immerhin die Stellungnahme der politischen Parteien stark in Betracht. In Zentrumskreisen scheinen die Ansichten geteilt zu sein, während die Sozialdemokratie der Betriebsmittelgemeinschaft allein schon aus Abneigung gegen Preußen durchaus ablehnend gegenübersteht."

„Nicht minder schwierig wie die Verhandlungen über die Betriebsmittelgemeinschaft sind auch die über die Personentarifreform. Bekanntlich erregt hier die IV. Wagenklasse Preußens den größten Anstoß. Man betrachtet es als einen besonderen Vorzug Süddeutschlands, daß die sozialen Gegensätze hier weit weniger ausgeprägt sind, als im Norden. Die Einführung der IV. Wagenklasse würde hier, meint man, einen Sturm der Entrüstung hervorrufen, ganz abgesehen davon, daß es angebracht wäre, die Zahl der Wagenklassen zu erhöhen, während der Zeitgeist nach dem Beispiel Amerikas und Englands auf deren Verminderung hindrängt. Bayern hat bereits in der weiteren Umgebung seiner Großstädte für die sogen. Vorortzüge den 2 ₰-Tarif der preußischen IV. Klasse eingeführt, und zwar für seine III. Klasse. Bei den meisten Zügen von nur

örtlicher Bedeutung ist neuerdings die I. Klasse weggefallen. Bayern scheint nun einer Personentarifreform in der Weise zustimmen zu wollen, daß, während der Preis der I. und II. Klasse in Preußen und Bayern gleich sein würde, der 2 ₰-Tarif der jetzigen Vorortzüge auf alle Personenzüge ausgedehnt werden soll, während der gemeinsame Tarif der III. Klasse nur für die bayerischen Schnellzüge Geltung haben würde. Bayern würde auf diese Weise, ohne die verhaßte IV. Klasse einführen zu müssen, Preußen sogar noch übertrumpfen, indem es für den Preis der IV. Klasse die III. zur Verfügung stellt. Das gilt allerdings nur für das rechtsrheinische Bayern. Denn die Pfalz müßte, wenn Elsaß-Lothringen und Baden die IV. Klasse einführen würden, auf dem von seinen Nachbarn beschrittenen Wege nachfolgen."

— **Beschaffung von Lokomotiven und Güterwagen für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.** Nachdem die Verhandlungen über die Beschaffung von 500 Lokomotiven für die bestehenden Bahnen und 37 Lokomotiven für die im Etatsjahr 1905 zur Eröffnung kommenden Neubaulinien sowie von 9600 Güterwagen verschiedener Gattung, worüber wir in Nr. 86 S. 1358 und Nr. 88 S. 1384 Jahrg. 1904 d. Ztg. berichteten, nunmehr abgeschlossen sind, hat die Bestellung bei den Werken stattgefunden. Hierbei ist die ursprünglich zur Vergebung in Aussicht genommene Anzahl Wagen um 30 bedeckte Güterwagen vermehrt worden, so daß gegenwärtig 9630 Güterwagen zur Anlieferung gelangen. Die Lieferung der Wagen soll bis Ende Oktober, diejenige der Lokomotiven bis zum 1. November d. J. beendet sein.

— **Verkehrsstellen der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung.** Nach der soeben erschienenen neuesten amtlichen Zusammenstellung ist der gegenwärtige Stand der Verkehrsstellen folgender: 28 Güterstationen, 41 Bahnstationen I. Klasse, 208 Bahnstationen II. Klasse, 191 Bahnstationen III. Klasse, 223 Bahnstationen IV. Klasse, 117 Bahnstationen V. Klasse, 179 Haltestellen an Nebenbahnen mit Wärtern, 222 Haltestellen an Nebenbahnen mit Agenten, 4 Güterdienststellen ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 2 Ladestellen mit Wagenladungs-, jedoch ohne Personenverkehr an Nebenbahnen, 65 Halteplätze für den Personenverkehr an Hauptbahnen, 237 Halteplätze für den Personenverkehr an Nebenbahnen und 34 Halteplätze sowohl für den Personen- als auch für den Wagenladungsverkehr an Nebenbahnen, zusammen 1551 Verkehrsstellen, mehr gegenüber dem Vorjahre um 86 Stellen. Die gesamte Streckenlänge der bayerischen Staatseisenbahnen ist um 211 km gestiegen und beträgt gegenwärtig 6379 km; hiervon entfallen 4096 km auf Hauptbahnen und 2283 km auf Nebenbahnen.

— **Badischer Eisenbahnrat.** In der am 25. Februar d. J. zu Karlsruhe unter dem Vorsitz des Generaldirektors, Geheimen Rats Roth stattgehabten 49. Sitzung wurde zunächst außerhalb der Tagesordnung das Erscheinen des VII. Nachtrags zum Verzeichnis der Ausnahmetarife mitgeteilt und Prüfung einiger Anträge auf Einrichtung direkter Personen- und Gepäckabfertigung nach verschiedenen Plätzen zugesagt. Bei Eintritt in die Tagesordnung, die Beratung des Sommerfahrplans 1905, führte die Generaldirektion aus, daß es dank der Steigerung der Einnahmen möglich gewesen sei, verschiedenen auf eine Fahrplanbereicherung abzielenden Wünschen zu entsprechen. Die Einnahmesteigerung sei aber weder so bedeutend, noch so feststehend, daß nicht noch große Vorsicht gegenüber solchen Gesuchen geboten wäre. Die Gesamtlage des Eisenbahnhaushalts verlange vielmehr Vermeidung aller nicht dringend notwendigen Aufwendungen im Fahrplan, mithin ablehnendes Verhalten gegenüber den nicht durch ein erhebliches wirtschaftliches Interesse begründeten Wünschen einzelner oder kleinerer Gruppen und gegenüber Anträgen, die Mehrausgaben ohne Aussicht auf nachhaltige Einnahmesteigerung zur Folge hätten. Diese Vorsicht sichere eine gesunde Weiterentwicklung des Fahrplans und verhüte die Notwendigkeit, bei einem Einnahmerückgang mit allzu fühlbaren Einschränkungen vorgehen zu müssen. Sodann wurden die Anträge und Anregungen der Mitglieder besprochen und von der Generaldirektion über einige Gegenstände (z. B. Motorwagen, Bau zweiter Gleise, Erhöhung der Übergangszeiten auf den Anschlußstationen) Aufschlüsse erteilt.

— **Versteigerung von unanbringlichen Gütern.** Es kommt nicht selten vor, daß Absender von Waren, die nicht angenommen werden, die Güterabfertigungsstellen ersuchen, die öffentliche Versteigerung vorzunehmen, um dann den Unterschied zwischen Forderung und Erlös gegen den Empfänger einzuklagen. Während nun längere Zeit hindurch diese Versteigerungen als den Erfordernissen des § 373 des Handelsgesetzbuchs entsprechend in der Gerichtspraxis nicht beanstandet worden waren, hat neuerdings ein badisches Gericht diese Art des bahnseitigen Verkaufs als gültigen Selbsthilfeverkauf nicht anerkannt und den klägerischen Absender mit seiner darauf gegründeten Forderung abgewiesen. Um nun die Geschäftswelt vor Schädigungen zu bewahren und selbst nicht Gefahr zu laufen, in Anspruch genommen zu werden, hat die badische Eisenbahnverwaltung in der Erwägung, daß sie zu derartigen Versteigerungen nicht verpflichtet ist, die Güterabfertigungsstellen angewiesen, Anträge von Absendern auf Versteigerungen unter Hinweis auf die Folgen der Unterlassung weiterer Verfügung über das unbestellbare Gut in allen Fällen abzulehnen, in denen nicht die Voraussetzungen des § 70 Ziffer 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vorliegen.

— **Deutsche Waggon-Leihanstalt in Berlin.** Die Entwicklung des Unternehmens hat dem Geschäftsbericht zufolge im Jahre 1904 weitere Fortschritte gemacht. Die besonderen Wagen waren 1904 fast ausnahmslos vermietet; die Mietpreise hielten sich entsprechend den Wagenpreisen auf der Höhe des Vorjahres. Der Bestand an Kesselwagen wurde vermehrt, dagegen eine Anzahl älterer Wagen zu den ungefähren Buchwerten veräußert. Die Wagenrechnung steht jetzt mit 2 500 663 (im Vorjahre 2 070 492) ℳ zu Buch. Das Erträgnis der Normalwagen war ungefähr dem des Vorjahres gleich. Der Wagenerneuerungsrechnung werden 165 015 (140 425) ℳ zugeführt; sie stellt sich jetzt auf 588 418 ℳ. Die British Railway Traffic & Electric Co. Ltd., London, an der die Gesellschaft mit 38 000 ℳ beteiligt ist, verteilte für ihr erstes am 30 November 1904 beendetes Geschäftsjahr keine Dividende; das englische Unternehmen faßt indes in den Interessentenkreisen allmählich Fuß. Der Reingewinn beträgt 256 881 (229 920) ℳ zu folgender Verwendung: Rücklage 12 090 (10 785) ℳ, Gewinnanteile 17 830 (14 049) ℳ, 9 % (wie im Vorjahre) Dividende gleich 202 500 (180 000) ℳ, außerordentliche Rücklage 10 000 ℳ (wie im Vorjahre) und Vortrag 14 461 (15 085) ℳ.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren W e n d t, bisher in Cöln, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Hameln, und K u r o w s k i, bisher in Breslau, nach Hirschberg i/Schl. als Vorstand der daselbst errichteten Eisenbahn-Bauabteilung, sowie der Regierungsassessor M e i ß n e r, bisher in Altona, zur Eisenbahndirektion nach Essen a/Ruhr. – Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Hubert D i e t z aus Much im Siegkreise und Theophil K r u m k a aus Ostrowo, Kreis Posen (Eisenbahnbaufach); Walter K a e m p f aus Berlin und Karl H i l l e n k a m p aus Lendersdorf, Regierungsbezirk Aachen (Maschinenbaufach).

Österreich.

— **Neue Vorschriften über die Veröffentlichung der Tarife.** In diesen ist, wie bereits mitgeteilt wurde, die Übermittlung der Tarife an die Handels- und Gewerbekammern nicht mehr als eine zur Gültigkeit der Tarife gehörige Form der Veröffentlichung aufgenommen worden. Indessen wurde den Bahnverwaltungen vom Eisenbahnministerium bekannt gegeben, daß mit dieser Änderung keineswegs beabsichtigt sei, die Verpflichtung der Bahnverwaltungen zur Übermittlung der Tarife an die Handels- und Gewerbekammern überhaupt zu beseitigen. Um einem derartigen Mißverständnisse vorzubeugen, hat das Eisenbahnministerium die Bahnverwaltungen darauf aufmerksam gemacht, daß diese Verpflichtung in der bevorstehenden Neuausgabe der Verordnung des Eisenbahnministeriums ausdrücklich ausgesprochen werden wird.

— **Verwendung von Schreibmaschinen im Eisenbahndienst.** Auf Stationen der österreichischen Staatsbahnen steht für die Ausstellung der Frachtkarten eine größere Anzahl von Schreibmaschinen verschiedener Systeme mit Erfolg in Verwendung. Kürzlich wurde eine Anzahl weiterer Schreibmaschinen angeschafft, und sind auch für die nächsten Jahre solche Bestellungen in Aussicht genommen.

— **Czediksche Heiratsausstattungsstiftung.** Der ehemalige Präsident der Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen, Freiherr v. Czedik, hat im Jahre 1883 ein Kapital von 24 000 Kr. zu dem Zwecke gewidmet, damit die Zinsen alljährlich zur Verleihung einer Heiratsausstattung für Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen verwendet werden, die kein höheres Jahresgehalt als 2400 Kr. beziehen. Mit Zustimmung des Stifters wurde der Stiftbrief über diese Ausstattungsstiftung durch einen stiftungsbehördlich genehmigten Zusatz geändert. Auf Grund desselben haben Anspruch auf eine Ausstattung Töchter derjenigen Beamten oder in Ermangelung solcher Bewerberinnen derjenigen sonstigen Bediensteten der staatlichen Eisenbahnverwaltung, welche ein nicht höheres Jahresgehalt als 3200 Kr. beziehen oder bis zu ihrem Tode oder bis zu ihrer Versetzung in den Ruhestand bezogen haben und sonst kein Vermögen besitzen oder hinterlassen haben. Hierbei macht es

keinen Unterschied, ob den in Frage kommenden Beamten und Bediensteten der Charakter wirklicher Staatsbediensteten zukommt oder nicht.

Ungarn.

— **Ergebnisse der ungarischen Eisenbahnen im Jahre 1904.** Im genannten Jahre ergab sich auf den ungarischen Hauptbahnen gegenüber 1903 eine Mehreinnahme von 8 349 991 Kronen (auf 1 km 3,3 %). Hiervon entfallen auf die Staatsbahnen 7 851 752 Kr. (kilometrische Mehreinnahme 3,6 %). Die Mehreinnahmen auf den Staatsbahnen sind einerseits dem Anwachsen des Frachtenverkehrs, anderseits der Erweiterung des Lokalbahnnetzes, welche eine Befruchtung der Hauptlinien zur Folge hat, zuzuschreiben. Auf den Lokalbahnen ergab sich im Jahre 1904 eine Mehreinnahme von 3 862 817 Kr., welche durch den Ausbau neuer Linien in der beiläufigen Länge von 230 km sowie in der Steigerung des Verkehrs auf den bereits ausgebauten älteren Lokalbahnlinien ihre Begründung findet. Die Anzahl der Lokalbahnen betrug 131, von denen 100 mit einer Betriebslänge von 6952 km von den ungarischen Staatsbahnen betrieben werden.

— **Zum Ausstande der Eisenbahnbediensteten.** Der ungarische Handelsminister hat verfügt, daß die Disziplinaruntersuchung, welche gegen die bei dem Ausstande beteiligt gewesenen Eisenbahnbeamten und Angestellten anhängig gemacht wurde, eingestellt werde. Diese Verfügung bezieht sich auch auf alle jene Beamten und Angestellten der ungarischen Staatsbahnen, gegen die infolge des Ausstandes das gerichtliche Verfahren eingeleitet wurde, die aber freigesprochen wurden. Hingegen wird das Disziplinarverfahren gegen diejenigen, bei denen das gerichtliche Verfahren noch nicht beendet ist, noch weiter geführt. Diese Verfügung des Ministers kommt 249 Eisenbahnbediensteten zugute.

— **Lokalbahn Szatmár-Németi-Bikszád.** Der ungarische Handelsminister hat einer Eisenbahnbauunternehmung die Konzession zum Bau und Betriebe der projektierten Lokalbahn Szatmár-Németi-Bikszád (Flügelbahn der Hauptbahn Budapest-Szatmár-Németi-Körösmezö [-Woronienka-Stanislau]) erteilt. Die Baukosten dieser als vollspurige Lokalbahn zu erbauenden und als solche von der Direktion der ungarischen Staatsbahnen mit Dampfkraft zu betreibenden, 51,6 km langen Linie sind mit 1 872 000 Kr. bemessen.

— **Kleinbahnnetz im Hegyalaer Distrikte.** Der ungarische Handelsminister hat den Bau eines insgesamt 60 km langen Kleinbahnnetzes im Hegyalaer Distrikte des Komitates Arad genehmigt, und zwar: a) einer von der Hauptstation Arad der ungarischen Staatsbahnen ausgehenden, bis zur Station Gyorok der Hauptlinie Budapest-Arad-Gyorok-Maria-Radna-Tövis; b) einer von Gyorok aus einerseits bis zur Station Maria-Radna der vorbenannten Hauptlinie und anderseits bis zur Station Pankota der Vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen führenden Linie. Sämtliche Linien des Netzes sind in der Spurweite von 1 m ausschließlich mit Benutzung öffentlicher Straßenzüge auszuführen und nur mit Motorwagen zu betreiben. Die Kosten des Netzes sind mit 2 510 000 Kr. bemessen, wovon 1 766 000 Kr. auf den Bau und die Einrichtung und 744 000 Kr. auf das rollende Material (Motorwagen, Bei- und Güterwagen) entfallen. Es sind dies auf ungarischem Gebiete die ersten schmalspurigen „Kleinbahnen".

Übrige europäische Länder.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** stellen sich auch zu Beginn des neuen Jahres nicht günstig. Die sieben großen Netze zeigen für die ersten vier Wochen vom 1. bis 28. Januar d. J. eine Mindereinnahme von etwa 750 000 Fr. Kilometrisch ergeben fünf Netze eine Minder- und nur zwei Netze eine kleine Mehreinnahme.

— **In das beratende Eisenbahnkomitee Frankreichs** (comité consultatif des chemins de fer) sind der frühere Ministerpräsident Combes und der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten Maruéjouls als Mitglieder berufen worden.

— **Havre und seine Eisenbahnverbindung.** Der französische Minister der öffentlichen Arbeiten, Gauthier, wohnte dieser Tage einer Sitzung der Handelskammer von Havre bei, in welcher deren Präsident dem Minister die Wünsche und Beschwerden betreffs des Hafens und der Eisenbahnverbindungen mit dem Hinterlande darlegte. Die Bauprogramme von 1895 und 1903 müßten mit bedeutenden Kosten noch erheblich erweitert werden, wenn Havre zum Ringen mit den direkten Wettbewerbern Antwerpen, Hamburg und Bremen befähigt werden solle. Die Stadt und die Handelskammer von Havre hätten schon sehr große Opfer gebracht, nun müsse der Staat hierzu mit größerer Unterstützung beitragen. Besonders hob der Handelskammerpräsident die Notwendigkeit einer Südwest-Eisenbahnlinie hervor. Diese Frage sei schon 30 Jahre alt und ihre Lösung werde nicht nur in Havre, sondern auch in der Niedernormandie mit Ungeduld erwartet. Schon drei verschiedene Pläne für die Überschreitung der Seine seien vom Generalrat der Brücken und Straßen abgewiesen worden, auch die Untertunnelung sei nicht zugelassen. Der Bürgermeister von Havre klagte in demselben Sinne. Minister Gauthier setzte auseinander, warum diese Pläne, die Eisenbahn über oder unter der Seine herzuführen, nicht genehmigt worden seien; teils seien sie zu teuer, teils ihre Ausführung technisch nicht möglich. Doch sei jetzt ein neuer Plan in der Prüfung begriffen, und zwischen dem 15. Juni und 15. Juli soll dessen Erklärung als „von öffentlichem Nutzen" vorgelegt werden. Der Minister gab noch allgemeine Zusicherungen, daß er dem zweiten Hafen Frankreichs so viel wie möglich eine gute Entwicklung sichern wolle.

— **Die Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen** betrugen im Januar 7 265 000 Fr., die Ausgaben 5 587 000 Fr., der Überschuß 1 678 000 Fr. oder 404 000 Fr. weniger als im Januar 1904. Das schlechtere Ergebnis stammt fast ganz aus der Steigerung der Ausgaben.

— **Der Durchbruch des Simplontunnels.** Über den Durchbruch berichtet die Neue Zürcher Zeitung vom 24. Februar folgendes: „Gestern Abend 10 Uhr löste die vorletzte Sprengung wieder über 2 m. Heute Morgen 7 Uhr 45 Min. telephonierte es aus dem Berginnern: ‚Forato!' Eine große Gesellschaft unter Leitung des Ingenieurs Sulzer war bereits eingefahren; da telephonierte es zum zweitenmal: ‚Traforo!' Jetzt wußte man, daß es ernst gemeint. Auf der Rampe beim Zuge gings ans Gratulieren. Um 9 Uhr fuhr die Gesellschaft, unter der sich auch Professor Rosenmund-Zürich und seine Gehilfen befanden, ein, stiegen bei Traverse 4, wo tags zuvor eine Entgleisung stattgefunden hatte, um und fuhren weiter. Als man sich der letzten Strecke näherte, drückte eine furchtbare Hitze entgegen; es wurde dringend vor dem Weitergehen gewarnt. Ingenieure Beißner, Brandau, Professor Rosenmund und seine beiden Assistenten Gudel-Zürich und Lacroix-Genf drangen aber bis zur Durchbruchstelle vor. Aus einer 60 cm breiten und etwa 1 m langen Spalte stieß 41 ° heißes Wasser aus dem Nordstollen herüber. Der Südstollen lag nur ½ m unter dem Nordstollen. Der Sprengschuß hatte schief aufwärts die Verbindung hergestellt. Der gleiche Mineur Bedassa, der den ersten Schuß vor sechs Jahren geladen, hatte auch den entscheidenden letzten getan. Das Wasser aus dem Nordstollen drang so mächtig hervor, daß es etwa 80 cm hoch die ganze Breite des Stollens füllte und erst durch zweiten und dritten Druck abgeleitet ward. Infolge der vorzüglichen Vorbereitung verlief alles ganz programmgemäß. Leider aber hatten gerade an diesem kritischen Morgen aus noch nicht ganz aufgeklärten Gründen die Kühlinstallationen versagt. Die Folge davon war eine unerhörte Hitze im Stollen. Man nimmt an, daß das plötzlich herausstürmende Wasser in der Lokomobile das Feuer löschte und so eine Lage schuf, die ein Menschenleben gekostet hat und fast zur Katastrophe geworden wäre. Trotz der Mahnung des Ingenieurs Beißner müssen einzelne der Herren sich zu weit vorgewagt haben, und sie verloren in der kolossalen Hitze das Bewußtsein. Unter schwierigen Umständen wurden zwei Herren, Ingenieur Bianchо und Gressi, Vertreter der Unternehmung in Domodossola, ein sehr korpulenter Herr, etwa 45 Jahre alt, beim Zusammensinken aufgehoben, auf den Wagen gebracht und hinausgeleitet. Herr Gressi starb im Spital nach einer Stunde an Herzlähmung. Bianchо befindet sich etwas besser. Einige andere Betroffene erholten sich bald wieder. Sämtliche Arbeiter wurden sofort veranlaßt, die Stollen zu verlassen. Der Betrieb ist vorläufig, bis eine bessere Temperatur herrscht, eingestellt. Das Zusammentreffen der beiden Stollen an den beiden Seitenwänden ist vollständig geglückt. Die endgültigen Feststellungen durch Professor Rosenmund erfolgen morgen."

Die Arbeit im Tunnel wurde schon am 26. Februar früh wieder aufgenommen. Temperatur und Luft scheinen etwas gebessert. Zunächst werden die beschädigten Lufterneuerungs- und Kühlvorrichtungen wiederhergestellt. Ingenieur David, der am 25. Februar ebenfalls zur Durchbruchstelle vorgedrungen war, berichtet der „Gaz. de Lausanne", daß der Unfall, der dem Italiener Gressi das Leben gekostet, nicht nur dem Dampf und der Hitze, sondern vornehmlich den schädlichen Gasen zuzuschreiben gewesen sei, die aus der Wasserkammer des Nordtunnels mit ausströmten. Das Wasser enthalte schwefel-

saure Salze, die kohlensaures Kalkgestein angriffen, so daß giftige Kohlengase entstanden. Lastzüge brachten eine ganze Anzahl Halbtoter, gänzlich Bewußtloser aus dem Tunnel heraus. David selber verspürte Vergiftungsanzeichen und wandelte noch stundenlang nachher wie im Traume. Das ausströmende Wasser erreichte den Tunnelausgang um 1 Uhr 47 Minuten und hatte die Strecke mit einer Geschwindigkeit von 1,5 m in der Sekunde zurückgelegt. — Während der ganzen Bauzeit des Tunnels ist die Zahl der Unfälle verhältnismäßig gering gewesen. Vom Bohrpersonal auf der Südseite gab es während der ganzen Zeit, wie die „Freie Deutsche Presse" mitteilt, nur 2 Tote. Auf der Südseite war die Gesamtzahl der Toten während der Bauzeit 15, davon sind aber nur 5 wirklich durch unvorherzusehendes Unglück gestorben. Bei den anderen lagen verhängnisvolle Außerachtlassungen bestehender Vorschriften vor. Die Zahl der Toten auf der Nordseite betrug im ganzen 24. Schwerere Verletzungen kamen auf der Nordseite im ganzen 133 vor, doch sind alle Verletzten bis auf einen Invaliden wieder ohne Nachteil geheilt worden. Die Arbeiterzahl war im Mittel 2500—3700. Von der Nordseite haben die italienischen Arbeiter während der ganzen Bauzeit 2,1 Millionen Franken nach Hause gesandt, von der Südseite wohl noch beträchtlich mehr.

— **Obstruktionsbewegung der italienischen Eisenbahner.** Hierzu geht uns von unserem ständigen italienischen Berichter noch folgende Mitteilung zu: „Die Kommission der 45 Vertreter der italienischen organisierten Eisenbahner wurde am 24. und 25. Februar in Rom versammelt, um namens der Eisenbahnverbände zum Gesetzentwurf für den Staatsbahnbetrieb Stellung zu nehmen. Jeder, der die Stimmung der Mehrzahl der Vertreter nur annähernd kannte, konnte keine Ungewißheit über den zu fassenden Entschluß haben. Die durch das obige Gesetz den Angestellten gewährleisteten Vergünstigungen im Gehalt, in der Altersversorgung und Beförderung waren schon von vornherein als unzulänglich bezeichnet worden; das Streikverbot und die strafrechtliche Verfolgung der Übertreter wurde als eine unberechtigte Kürzung der bestehenden Rechte und Freiheiten aufgefaßt. Das für die Schlichtung der Streitigkeiten zwischen Verwaltung und Personal vorgesehene Schiedsgericht wurde wegen seiner Zusammensetzung geradezu als eine Verhöhnung angesehen. So beiläufig lauteten die Ansichten der meisten Abgeordneten, unter welchen besonders die süditalienischen für den sofortigen Ausstand waren. In der Sitzung vom 25. Februar wurde jedoch beschlossen, vorerst zur Mürbemachung der Regierung in eine allgemeine Obstruktionsbewegung einzutreten, d. h durch eine möglichst peinliche und möglichst langsame Verrichtung und Ausführung der einzelnen Obliegenheiten, immer jedoch in den Grenzen der bestehenden Vorschriften bleibend, den regelrechten Fortgang des Betriebes so weit als nur angängig zu verlangsamen und, wenn möglich, unmöglich zu machen. Mit der Obstruktion wurde in allen größeren Bahnhöfen tatsächlich in der Nacht vom 25. auf den 26. Februar auf Befehl der Herren Eisenbahner in Rom begonnen, und die Folgen machten sich alsbald durch große Verspätungen der Personenzüge und geradezu Stillegen von vielen Güterzügen schwer fühlbar. Die Lage wird bei Andauern sich immer schwieriger gestalten und bald den ganzen Verkehr lahm legen. Die angewandte Waffe ist, wenn sie besonders von den geschulteren Beamten gut durchgeführt wird, entschieden noch gefährlicher, als ein Ausstand, gegen welchen die Regierung durch die ‚Militarisierung' ein wirksames Mittel in der Hand hat, während diese gegen den Obstruktionismus wenig nützt."

Wir können mit dieser letzteren Auffassung nicht übereinstimmen. Die sogen. Obstruktion ist offenbar eine Verhöhnung jeder Disziplin und in ihrer Wirkung auf den Betrieb allerdings gefährlicher als ein offener Streik. Die „Militarisierung", d. h. der Ersatz der pflichtvergessenen Beamten durch Militärpersonen, müßte aber gegen die Obstruktion ebenso wirksam sein, wie gegen den Streik.

Inzwischen scheint die Lage sich zu bessern. Nach einem Telegramm aus Rom vom 1. d. M. hat der Minister Tedesco im Senat erklärt, die Befriedigung auch nur eines Teiles der Ansprüche des Personals würde 100 Millionen kosten. Die Regierung habe die Forderungen geprüft; sie habe den Gesetzentwurf betreffend Verstaatlichung der Eisenbahnen eingebracht, der viele Vorteile aufweist, die auch dem Eisenbahnpersonal zugute kommen würden. Gegen die Beamten, die sich der Obstruktion schuldig machten, werde von den Gesellschaften disziplinarisch vorgegangen. Übrigens ließen die Beamten von ihrem „Obstruktionismus" schon ab, man rechne auf eine allmähliche Wiederherstellung des Dienstes. Die Regierung werde ihre Pflicht tun. — Am 2. d. M. haben sich die Zustände weiter gebessert.

— **Eisenbahnbauten in Südbulgarien.** Die von der Sobranje bereits bewilligte neue Anleihe der Stadt Philippopel in der Höhe von 8 000 000 Fr. wird nach einem österreichischen Konsulatsbericht zum Teil zum Ankauf der zur Trassierung einer elektrischen Bahn erforderlichen Grundstücke verwendet werden. Diese Bahn, deren Konzession eine französische Vereinigung erworben hat, wird Philippopel mit dem 25 km südlich gelegenen Industrieort Stanimaka, der 14 000 Einwohner meist griechischer Abkunft zählt, verbinden. Der Bau einer größeren Linie in nördlicher Richtung nach Kazanlik (100 km) mit Abzweigungen nach Hissar und Karlovo, wie auch die Versorgung Philippopels und Stanimakas mit elektrischem Licht ist im Konzessionsplan inbegriffen.

— **Der Ausstand auf den russischen Eisenbahnen.** Unser regelmäßiger Berichter schreibt uns: „Schon vor etwa einem Monat machte sich eine Ausstandbewegung unter den Güterbodenarbeitern in Libau bemerkbart. Das war natürlich sehr störend, weil in Rußland auch die Massengüter eisenbahnseitig be- und entladen werden. In Libau wirkte dieser Ausstand, wie den Zeitungen zu entnehmen war, auf die Abwicklung des Getreideverkehres störend, und zwar umsomehr, als der Frost gleichfalls drohte, der Schiffahrt ein Hindernis zu bereiten. Der Ausstand wurde aber nach einiger Zeit beigelegt; das in großen Massen angesammelte Getreide wurde entladen und damit schienen die Verhältnisse auf den Eisenbahnen wieder geordnet. Aber bald traten wesentlich ernstere, den Verkehr in größerem Umfange störende Ausstände ein.

Nach Mitteilung der St. Petersburger Zeitung legten am 4./17. Februar sämtliche Beamten und Bahnarbeiter an der Moskau - Windau - Rybinsker Bahn auf der gesamten Strecke (2526 Werst [= 2695 km]) die Arbeit nieder, so daß kein einziger Zug auf der Linie verkehrte; ja noch mehr: die Züge, auch die Personen- und Postzüge, blieben auf den Stationen liegen, auf denen sie sich gerade befanden, als sie die aus Moskau abgesandte telegraphische Aufforderung zum Streik erreichte. In Moskau trafen nur noch der Postzug und drei Personenzüge ein und ein Personenzug wurde noch abgefertigt. Die Lage der unterwegs stecken gebliebenen Reisenden war keine erfreuliche; aber auch diejenigen Personen, welche am 4./17. Februar mit ihrem Gepäck, fertig zur Abreise gerüstet, auf dem Windauer Bahnhofe erschienen, befanden sich in wenig beneidenswerter Lage. Auf der Station herrschte wirres Durcheinander und eine Zeit hindurch auch Finsternis, da sich streikende Eisenbahnarbeiter zur Elektrizitätsstation begaben, wo sie die nichtstreikenden Arbeiter vertrieben und die Leitung unterbrachen. Schließlich begann es den Ausständischen doch vor den Folgen ihres Tuns bange zu werden und sie forderten durch ein Telegramm ihre Genossen auf den übrigen Stationen und an der Linie auf, wenigstens Personen- und Militärzüge zu bedienen und verkehren zu lassen; doch hatte dieses Telegramm keinen Erfolg. — Auf der Linie Moskau - Kasan (2077 Werst [= 2217 km]) traten alle Eisenbahntelegraphisten in den Ausstand; doch wurde deswegen der Verkehr nicht eingestellt. Die Züge wurden in Blockentfernung befördert, und zudem ersetzten die Stationsvorsteher und deren Gehilfen die in den Ausstand getretenen Beamten nach Möglichkeit.

Ebenso sind die Beamten der Moskau-Kiew-Woronesher Eisenbahn (2340 Werst [= 2496 km]) in den Ausstand getreten. Wie die ‚Birshew. Wed.' mitteilen, ist der Ausstand auf den Umstand zurückzuführen, daß das Gesuch der Agenten um Verbesserung ihrer Lage bis zur festgesetzten Frist keine Beantwortung gefunden hatte. Auf dem Moskauer Personenbahnhofe meldet ein Anschlag, daß der Verkehr der Züge und die Annahme von Gütern eingestellt worden ist. Aus Moskau wurden am 9./22 Februar keine Züge abgefertigt.

Vollkommen eingestellt war auch der Betrieb auf der Warschau-Wiener Bahn (697 Werst [= 743 km]), er wurde jedoch noch Verlauf von drei Tagen am 26. Februar wieder aufgenommen, nachdem — wie verlautet — die Verwaltung der Bahn den Forderungen der Beamten und Arbeiter entgegengekommen war.

Auch von der Wladikawkasbahn (2333 Werst [= 2489 km]) werden allerdings noch nicht verbürgte Nachrichten verbreitet, daß auch dort Beamte und Arbeiter, unzufrieden mit ihrer Lage, zum Teil bereits in den Ausstand getreten seien, zum Teil nur damit gedroht haben, es tun zu wollen, falls nicht auf ihre Wünsche Rücksicht genommen werde.

Alle diese Nachrichten beziehen sich nur auf die Privatbahngesellschaften. Wie steht es nun aber in den Staatsbahnbetrieben? Sind dort keinerlei Störungen vorgekommen? Darüber schweigen bisher die Berichter der Zeitungen, vielleicht verschweigen sie aber auch nur, was zuzugeben zur Zeit nicht erwünscht wäre Nur einige Andeutungen finden sich, daß es auch auf den Staatseisenbahnen nicht ganz glatt hergeht, und zwar wird mitgeteilt, daß die Angestellten der Moskau-Brester Bahn (1025 Werst [1093 km]) ihrer Verwaltung dieselben Forderungen vorgelegt, wie die der Windauer Bahn, ihre Tätigkeit jedoch nicht unterbrochen haben.

Interessant ist, daß der Präsident des Ministerkomitees Witte es angezeigt gefunden hat, an den Betriebsdirektor der Südwestbahnen (4123 Werst [= 4399 km]) in Erinnerung dessen, daß er vor Jahren an der Bahn die gleiche Stellung einge-

nommen hat, das nachfolgende Telegramm abzusenden: ‚Was geht bei Ihnen vor? Werden wirklich auch die Südwestbahnen, die sich in der Eisenbahnorganisation allgemein des Rufes der Ordnung und Disziplin erfreuen, ihren Traditionen untreu werden? Ich möchte glauben, daß meine früheren Dienstkameraden der Verlockung widerstehen werden. Mögen meine ehemaligen alten Dienstgenossen für das Wohl der Jüngeren sorgen und die Jüngeren Vertrauen zu den Alten fassen.‘ Danach scheint die Lage an den Südwestbahnen doch auch sehr gefährdet zu sein, denn andernfalls hätte wohl der Staatssekretär sich kaum dazu entschlossen, ein solches Telegramm abzusenden. Kurz, es scheint auch auf den Staatsbahnen bedenklich zu gären.

Ob der Ausstand auf den von Moskau ausgehenden Bahnen inzwischen beendet ist, darüber haben wir Nachrichten nicht gefunden, aber man darf es ja wohl annehmen, denn es wären die Rückwirkungen so gewaltige, daß das weit über den Bereich der Bahnen hinaus sich fühlbar machen würde. Immerhin fehlen bisher bestimmte Nachrichten.

Nach Schluß vorstehender Mitteilung lesen wir in russischen Zeitungen die Nachricht, daß über sämtliche russischen Eisenbahnen der Kriegszustand erklärt worden ist. Ein radikales Mittel ist das zweifellos, ob es aber zum Ziele führen wird, muß erst abgewartet werden. Namentlich kann man zunächst noch sehr daran zweifeln, ob die Anordnung folgerecht zur Durchführung gelangen wird.“

Soweit der Bericht. Siehe auch unsere Mitteilungen in Nr. 17 d. Ztg.

— **Die Getreideansammlungen auf den russischen Bahnen.** Alles auf den Fabriken hergestellte neue rollende Material von insgesamt 445 Lokomotiven und 5173 Wagen ist nicht, wie beabsichtigt wurde, für den Warenverkehr im europäischen Rußland, sondern einer Mitteilung der amtlichen „Torgowo-Prom. Gaseta“ zufolge zur Verstärkung der Sibirischen Eisenbahn verwandt worden. Damit ist wohl die letzte Hoffnung der Versender auf eine schnellere Beförderung der lagernden Getreidemassen (s. Nr. 17 S. 215 d. Ztg.) geschwunden, und sie werden wohl oder übel mit sehr weit hinausgeschobenen Lieferfristen rechnen müssen. Denn es ist noch nicht einmal alles im September 1904 angeführte Getreide befördert worden. Die Oktoberfrachten sind noch gar nicht in Angriff genommen worden. Um das auf den Bahnen lagernde Getreide vor dem Verderben zu schützen, haben sich die Eisenbahnen an den Minister der Verkehrsanstalten mit dem Gesuch um zeitweilige Abänderung der Regeln über die Einhaltung der Reihenfolge beim Versand der Getreidefrachten gewandt, und zwar in dem Sinne, daß vom 15./28. Februar d. J. ab den Eisenbahnen gestattet werde, dem bis zum 1./14. Februar zugeführten und unter freiem Himmel lagernden, mit Wagendecken bedeckten Getreide hinsichtlich der Reihenfolge der Abfertigung den Vorzug vor dem in gedeckten Niederlagen eingelagerten Getreide zu geben. Ferner soll bestimmt werden, daß das neu zugeführte, unter freiem Himmel lagernde Getreide nicht mehr als 25 % des in den gedeckten Speichern lagernden ausmachen darf. Nach dem 1./14. März aber soll die Zufuhr von Getreide auf die Stationen bei Überfüllung der dortigen gedeckten Lagerräume für eine bestimmte Zeit ganz verboten werden. Die „Torg.-Prom. Gas.“ schreibt hierzu, daß die beantragten Maßnahmen so einschneidende Änderungen der bestehenden Bestimmungen zur Folge haben würden, daß vor Entscheidung über sie der Minister eine besondere Konferenz zur Durchsicht des Gesuches berufen hat.

— **Erhöhung des Ladegewichts russischer Eisenbahnwagen.** Die Verwaltung der Eisenbahnen hat mit Genehmigung des Ministers der Verkehrsanstalten den Südbahnen des Donez-Bassins, wie die St. Petersburger Zeitung mitteilt, nachstehende Weisung gegeben: Behufs Erleichterung der Ausfuhr von Steinkohle, Erz und Flußspat wird gestattet, Güterwagen gewöhnlicher Bauart von einer Tragfähigkeit von 750 Pud mit 900 Pud zu beladen. Es wird hierbei darauf aufmerksam gemacht, daß es notwendig ist, darauf zu achten, daß die Wagenfedern unverletzt sind und die Ladung gleichmäßig im Wagen verteilt ist. Durch diese Maßnahme wird die Leistungsfähigkeit des rollenden Materials um 20 % erhöht; ob aber dadurch die Betriebssicherheit nicht gefährdet wird, ist wohl eine andere Frage.

Fremde Weltteile.

— **Bau von Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika im Jahre 1904.** Im Jahre 1904 wurden in den Vereinigten Staaten neue Eisenbahnstrecken in einer Gesamtlänge von 4168 englischen Meilen gebaut; hinter dem Vorjahre, das 5786 Meilen neuer Bahnen aufzuweisen hatte, blieb die Bautätigkeit um ungefähr 25 % zurück. Die neuen Strecken verteilen sich nach „The Railway Age“ auf 299 Linien in 43 Staaten und Territorien. Von diesen Staaten standen der Länge der neuen Strecken nach an der Spitze Missouri und Texas; Neubauten von über 200 Meilen Gesamtlänge hatten ferner aufzuweisen: Minnesota, Westvirginien, Mississippi, Pennsylvanien, Nevada und Kalifornien. Nach geographischen Staatengruppen gestaltete sich die Bautätigkeit wie folgt:

Gruppen	Zahl der Linien	Neubau Meilen	Gruppen	Zahl der Linien	Neubau Meilen
Neu-England . .	1	10	Golf und Mississippital . . .	68	678
Mittelstaaten . .	29	250	Südweststaaten .	55	1243
Mittelnordstaaten	37	458	Nordweststaaten	21	435
Südatlantische Staaten . . .	53	484	Pacificstaaten .	35	610

Hiernach war der Süden und Südwesten an dem Bahnbau noch am meisten beteiligt. Die Staaten westlich vom Mississippi haben 2446 Meilen, die östlich von diesem Strom und südlich vom Ohio gelegenen 1021 Meilen, beide Gruppen zusammen also 3467 Meilen neue Gleise ihren Bahnnetzen hinzugefügt.

In den Jahren seit 1887 erreichte die jährliche Ausdehnung des Bahnnetzes folgenden Umfang:

Jahr	Neubau Meilen	Jahr	Neubau Meilen	Jahr	Neubau Meilen
1887 . .	12 983	1893 . .	2635	1899 . .	4588
1888 . .	7 106	1894 . .	1949	1900 . .	4437
1889 . .	5 230	1895 . .	1803	1901 . .	5222
1890 . .	5 670	1896 . .	1848	1902 . .	5684
1891 . .	4 281	1897 . .	1880	1903 . .	5786
1892 . .	4 192	1898 . .	3083	1904 . .	4168

Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten soll nach „Poors Manual“ Ende 1903: 207 784 Meilen betragen haben und würde somit Ende 1904 auf rund 212 000 Meilen = 341 108 km ausgebaut sein. Bei dem Wiederaufleben der Geschäfte seit der Präsidentenwahl und den im großen und ganzen günstigen Aussichten für die nächste Zukunft wird 1905 voraussichtlich eine erhöhte Bautätigkeit der Eisenbahnen eintreten.

Rechtspflege.

— **Ist eine Bahnhofswirtschaft ein Eisenbahnunternehmen oder ein Gewerbebetrieb?** Von prinzipieller Bedeutung ist eine Entscheidung, die der Strafsenat des sächsischen Oberlandesgerichts in der Strafsache gegen einen Bahnhofsrestaurateur fällte. Der Beklagte sollte sich der Zuwiderhandlung gegen § 120 e Absatz 3 der Gewerbeordnung dadurch schuldig gemacht haben, daß er die in seinem Betrieb beschäftigten, noch nicht 16 Jahre alten Kellnerlehrlinge in der Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr früh beschäftigt und ferner unterlassen hat, ein Verzeichnis über die Ruhepausen, die er seinem Personal gewährt, zu führen. Das Schöffengericht hat den Angeklagten freigesprochen und das Landgericht die hiergegen von der Staatsanwaltschaft eingelegte Berufung verworfen. Der Angeklagte hatte vor der Berufungsinstanz geltend gemacht, er habe die Ruhezeiten für sein Personal soweit als möglich innegehalten; er hatte ferner behauptet, daß sein Betrieb ein Eisenbahnunternehmen sei, das nicht den Bestimmungen der Gewerbeordnung unterliege. Er habe nur die Verpflichtungen zu erfüllen, die ihm sein Kontrakt mit der Staatseisenbahn auferlege.

Das Landgericht ist dieser Auffassung beigetreten, indem es entschied, der Betrieb des Angeklagten sei ein Eisenbahnunternehmen, für welches die Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 23. Januar 1901 maßgebend sei, die auf Grund der Bestimmungen der Gewerbeordnung erlassen worden sei. Die Staatsanwaltschaft legte hiergegen Revision ein, in der die Nichtanwendung der §§ 120 e und 147 Ziffer 4 der Gewerbeordnung und die rechtswidrige Anwendung der Reichskanzler-Bekanntmachung gerügt wird. Der Staatsanwalt gab zu, daß die Rechtsprechungen in dieser Hinsicht auseinandergingen, betonte aber, es sei nicht einzusehen, warum der Bahnhofsrestaurateur anders als andere Wirte behandelt werden sollte. Der rigorose Standpunkt, den die Vorinstanzen einnehmen, könne nicht gebilligt werden; die Annahme, daß die Bahnhofswirtschaften unter § 6 der Gewerbeordnung fallen, sei willkürlich und unzutreffend, schon deshalb, weil nicht festzustellen sei, ob reisendes oder nichtreisendes Publikum dort verkehre. Die Bahnhofswirtschaften hätten einen Doppelcharakter, und deshalb hätten die ortsgesetzlichen Bestimmungen betreffs Schließung der Wirtschaften für Einheimische auch auf sie Anwendung zu finden. Er beantrage deshalb, festzustellen, daß aus dem Umstande, daß die Bahnhofswirtschaft auch weiteren Kreisen des Publikums diene, diese unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung falle, und der Revision stattzugeben. Im anderen Falle würden weite Kreise der Wohltaten der Gewerbeordnung entzogen. Der Verteidiger stellte sich auf den Stand-

punkt des Landgerichts mit dem Hinzufügen, daß § 6 der Gewerbeordnung auf Eisenbahnunternehmungen Anwendung finde. Zu den letzteren gehöre aber eine Bahnhofswirtschaft, wie auch das Reichsgericht entschieden habe. Mehrere Oberlandesgerichte hätten sogar den Betrieb der Automaten auf den Bahnhöfen als Eisenbahnunternehmungen bezeichnet, und mit Recht, denn Aufgabe der Bahnverwaltung sei es, nicht nur für die Sicherheit der Reisenden zu sorgen, sondern auch für deren Bequemlichkeit und Wohlergehen. Es bleibe eine Einrichtung für das reisende Publikum, wenn auch das nichtreisende daraus Vorteil ziehe. Was aber von den Automaten gelte, gelte in noch höherem Maße von den Bahnhofswirtschaften, ganz einerlei, ob die Generaldirektion sie selbst bewirtschafte oder einen Dritten damit betraue. Hinzu komme, daß die Bahnhofswirtschaften nicht konzessionspflichtig seien. Es würde eine Härte sein, wenn in den Bahnhofswirtschaften die Ruhepausen für Gehilfen und Lehrlinge eingehalten werden müßten, denn der Verkehr richte sich nicht nach gesetzlichen Bestimmungen. Der Gesetzgeber habe gewollt, daß § 6 der Gewerbeordnung nicht nur auf Eisenbahnunternehmungen, sondern auch auf Hilfsbetriebe Anwendung finde. Das Oberlandesgericht Dresden hat das angefochtene Urteil aufgehoben und die Sache zur anderweiten Entscheidung an das Landgericht zurückverwiesen. In der Urteilsbegründung wurde betont, es sei in hohem Maße bedenklich, davon auszugehen, daß eine Wirtschaft, weil sie von der Bahn verpachtet werde, zu den Eisenbahnunternehmungen gehöre. Im vorliegenden Falle habe die Wirtschaft eine Doppelnatur, indem sie sowohl dem Reisenden wie jedem anderen Besucher diene. Schon mit Rücksicht auf diese Doppelnatur seien die Vorschriften der Gewerbeordnung zu beobachten.

Bücherschau.

— **Warneyers Jahrbuch der Entscheidungen auf dem Gebiete des Zivil-, Handels- und Prozeßrechts.** Dritter Jahrgang 1904. Leipzig, Roßbergsche Verlagshandlung. Preis 8 ℳ.

Der Plan dieses bereits in Nr. 23 S. 369 Jahrg. 1904 d. Ztg. eingehend besprochenen Unternehmens hat eine wichtige Erweiterung dadurch erfahren, daß es jetzt eine vollständige Übersicht der Literatur und Rechtsprechung der Jahre 1900 bis 1904 zu sämtlichen die Zivilrechtspflege betreffenden Reichsgesetzen gibt. Hierzu ist der Stoff aus 121 Zeitschriften und Sammlungen zusammengetragen und in sorgfältiger Weise bearbeitet worden. Für den Eisenbahnbeamten gewinnt das Buch dadurch besonderen Wert, daß jetzt auch die Eisenbahn-Verkehrsordnung und das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr ausgiebige Berücksichtigung gefunden haben. In betreff des letzteren sind namentlich auch die wichtigeren Entscheidungen der österreichischen, französischen und italienischen Gerichte in Betracht gezogen. Angesichts des Umfangs des 600 Seiten umfassenden Werks erscheint der gestellte Preis sehr billig bemessen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Gruppentarif II, Wechselverkehre mit der Gruppe II und Staatsbahn- und Privatbahn-Tiertarif.

Am 10. März d. J. wird die an der Strecke Berlin-Cottbus gelegene Haltestelle Groß-Besten, die gegenwärtig nur dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und beschränkten Stückgutverkehr dient, auch für den Wagenladungs-, Leichen-, Tier-, unbeschränkten Eil- und Frachtstückgut- und Privatdepeschenverkehr eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen. (549)

Halle a. Saale, den 27. Februar 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassauisch-oberhessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 wird die Station Trais-Münzenberg (der Butzbach-Licher Eisenbahn-Aktiengesellschaft) für den unbeschränkten Stückgutverkehr eröffnet.

München, den 24. Februar 1905. (550)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

2. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

Rumänische Staatseisenbahnen.

Infolge von Schneeverwehung war der Güterverkehr im Monate Januar l. J. auf folgenden Linien unterbrochen, und zwar:

Bucuresci-Fetesci vom 16./1. bis inkl. 23./1.,
Fetesci-Constanta vom 15./1. bis inkl. 24./1. und vom 28./1. bis inkl. 31./1.,
Ciulnita-Slobozia vom 15./1. bis inkl. 2./2.,
Faurei-Fetesci vom 15./1. bis inkl. 18./1.,
Bucuresci-Giurgiu vom 20./1. bis inkl. 25./1. und vom 28./1. bis inkl. 31./1.

Unter Bezugnahme auf § 11 Abs. 4 des Übereinkommens für gegenseitige Wagenbenutzung im Bereiche des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen bringen wir vorstehendes zur allgemeinen Kenntnis.

Bukarest, den 25. Februar 1905. (551)

3. Güterverkehr.

Der Umschlagsverkehr in Cosel Oderhafen wird am 1. März d. J. wieder eröffnet.

Kattowitz, den 28. Februar 1905. (552)
Königliche Eisenbahndirektion.

Erste k. k. priv. Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Eröffnung der Güteraufnahme an sämtlichen gesellschaftlichen Schiffsstationen.

Wir bringen zur Kenntnis, daß am 4. März l. J. mit der Güteraufnahme an und nach sämtlichen gesellschaftlichen Schiffsstationen — insoweit dieselben nicht bereits eröffnet sind — begonnen wird.

Güterfahrpläne und Stationsverzeichnisse sind bei der Direktion in Wien kostenfrei erhältlich.

Wien, am 1. März 1905. (553)
Die Direktion.

Österr.-ungar.-bayerischer Gütertarif.
Teil V, Heft 1 vom 1. Mai 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangt der Nachtrag III zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 1. Mai 1905.

München, den 26. Februar 1905. (554)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 werden die Verkehrsstellen der Lokalbahn Memmingen-Legau in den Tarif für den vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

München, den 24. Februar 1905. (555)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Die am Schlusse des I. Nachtrags zum Tarifheft 4 unter Ziffer VI vorgesehene Änderung des Stationsnamens Baar in Bar wird zurückgenommen; die Schreibweise dieses Stationsnamens ist nach wie vor „Baar“.

Karlsruhe, den 24. Februar 1905. (556)
Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Belgisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

An Stelle der bestehenden Frachtsätze treten mit Gültigkeit vom 15. April 1905 nachstehende, zum Teil erhöhte Frachtsätze der Abteilung C b des Ausnahmetarifs 47 (Wolle usw.) im Tarifheft 1 vom 1. Juni 1901 in Kraft:

Pernitz-Muckendorf-Hoboken 64,99 Fr.
„ „ -Pepinster 64,99 „
Pilsen-Pepinster . . . . . 47,00 „
für je 1000 kg.

Die beteiligten Verwaltungen und Stationen geben nähere Auskunft.

Cöln, den 24. Februar 1905. (557)
Königliche Eisenbahndirektion.

Übergangstarif für den Verkehr mit den Kleinbahnen Wermelskirchen-Burg und Engelskirchen-Marienheide.
(Gruppentarif III und Gruppenwechseltarife II/III und III/IV.)

Mit Gültigkeit vom 1. März 1905 wird in den vorbezeichneten Tarifen die Ermäßigung der Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstation um 2 ₰ für 100 kg im Übergangsverkehr von und nach den Kleinbahnen Wermelskirchen-Burg und Engelskirchen-Marienheide auf alle Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen, der allgemeinen

Ausnahmetarife 1—5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) sowie des besonderen Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) abgefertigt werden, ausgedehnt.
Elberfeld, den 23. Februar 1905. (558)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Die Station Berndorf-Fabrik der k. k. österr. Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. als Versandstation in den Ausnahmetarif 28 (Messingwaren usw.) des Tarifheftes 1 vom 1. Juni 1901 aufgenommen. Die beteiligten Verwaltungen und Stationen geben nähere Auskunft.
Cöln, den 24. Februar 1905. (559)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nassau-württembergischer Tierverkehr.
Mit Wirkung vom 15. März d. J. an werden die Stationen Vaihingen (Enz) und Enzweihingen der Nebenbahn Vaihingen-Sersheim-Enzweihingen in den Tarif für den vorgenannten Verkehr einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., 28. Februar 1905. (560)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband, Heft 2, treten am 6. März 1905 Frachtsätze des Ausnahmetarifs 19 (Holzstoff etc.) für Sendungen von Holoubkau nach Mügeln b. Pirna in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wienerstr. 4 II.
Dresden, den 2. März 1905. (561)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 15. März l. J. werden die Stationen Vaihingen (Enz) und Enzweihingen der württemberg. Nebenbahn Vaihingen-Sersheim-Enzweihingen in den badisch-württembergischen Tiertarif vom 1. April 1900 aufgenommen.
Karlsruhe, den 28. Februar 1905. (562)
Gr. Generaldirektion.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)
Der Artikel „Salmiakgeist (wässerige Lösung von reinem Ammoniak)" wird mit sofortiger Gültigkeit unter die Flüssigkeiten, welche in Kessel- oder anderen Gefäßwagen befördert werden dürfen, aufgenommen.
Straßburg, den 27. Februar 1905. (563)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ab 8. März 1905 treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verkehr direkte Sätze zwischen Nikolaiken und Riesa sowie zwischen Hochstüblau und Mehltheuer in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Dienststellen Auskunft geben.
Bromberg, den 2. März 1905. (564)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Verband.
Am 30. April d. J. treten in dem Verbandsgütertarife die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Grünthal ohne Ersatz außer Kraft. Soweit ein Bedürfnis zur Erstellung direkter Frachtsätze vorliegt, wird die Einführung derselben für die Folge im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbandsgütertarife erfolgen.
Breslau, den 1. März 1905. (565)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.
Am 10. März 1905 treten im obengenannten Tarifhefte für Schlempekohle bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachbezeichnete Frachtsätze in Kraft:

Nach \ Von	Breslau Märk.-Freib. Bhf.	Königszelt	Mochbern
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen		
Jungbunzlau B. N. B.	124	107	126
Jungbunzlau Ö. N.W. B.	—	107	—

Breslau, den 2. März 1905. (566)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.
Ausnahmetarif vom 1. 8. 1899.
Mit Gültigkeit vom 10. 3. d. J. werden die Stationen Belencin und Tuchorze des Eisenbahndirektionsbezirks Posen in den oben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.
Die Tarifkilometer sind von diesen Stationen zu erfahren.
Breslau, den 1. März 1905. (567)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.
Am 10. März 1905 treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 3 A (Holz) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

von \ nach	Posen a	Posen b
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Kunowitz = Louczka K. F. N. B.	132	132
Wall = Meseritsch K. F. N. B.	132	132

Breslau, den 1. März 1905. (568)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.
Mit Gültigkeit vom 10. März 1905 wird die Station Markowitz (Königliche Eisenbahndirektion Kattowitz) für den Übergangsverkehr von Gütern des Spezialtarifs III, des Ausnahmetarifs Nr. 23 B, E, J (Düngemittel) und des Ausnahmetarifs Nr. 66 C (Schwefelkies) von und nach der Kleinbahn Gleiwitz-Ratibor mit direkten Frachtsätzen in das obengegenannte Tarifheft aufgenommen.
An Fracht gelangen die Tarifsätze der Station Ratibor mit einem Zuschlage von 1 ₰ für 100 kg zur Erhebung.
Breslau, den 28. Februar 1905. (569)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.
Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Warmbrunn (Dir.-Bez. Breslau), Kalk Nord und Kalk Süd (Dir.-Bez. Cöln), Ratingen West (Dir.-Bez. Elberfeld) und Lehrte (Dir.-Bez. Hannover) in den Ausnahmetarif 7 für Eisen und Stahl, die Station Hennigsdorf (Dir.-Bez. Berlin) in die regelmäßigen Tarifklassen aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Altona, den 27. Februar 1905. (570)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.
Am 10. März 1905 treten im obengenannten Tarifhefte die nachbezeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 A (Getreide usw.) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Nach und von		Breslau Märk.-Freib. Bhf.	Breslau Odertorbhf.	Breslau O. S. Bhf.	Breslau Stadthafen	Cosel	Cosel Oderhafen	Oswitz	Pöpelwitz Umschlag
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen							
Frischau	St. E. G.	—	—	—	—	142	142	—	—
Kromau	St. E. G.	—	—	—	—	138	138	—	—
Misslitz	St. E. G.	—	—	—	—	142	142	—	—
Wolframitz	St. E. G.	170	174	170	174	141	141	175	173
Znaim	St. E. G.	—	—	—	—	151	151	—	—
Zwittau	St. E. G.	—	—	—	—	124	128	—	—

Breslau, den 26. Februar 1905. (571)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.
Die Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen Probstzella, Wertheim und Würzburg einerseits und der Station Diekirch der luxemb. Wilhelmsbahn anderseits treten am 1. März d. J. bezw., soweit Frachterhöhungen eintreten, ab 16. April d. J. außer Kraft.

Für die Abfertigung von Sendungen zwischen den genannten bayerischen Stationen und der Station Diekirch der Prinz Heinrichbahn gelten wie seither die Frachtsätze der Tarifhefte Nr. 6 und 11 des Deutsch-Prinz Heinrichbahn-Güterverkehrs.

München, den 27. Februar 1905. (572)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II vom 1. Februar 1899.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt unter „Abschnitt B Besondere Tarifvorschriften" folgende Zusatzbestimmung zu § 53 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Teils I B des D. E. G. T. in Kraft:

„Die den Mineralwassersendungen in Wagenladungen gegen den Einfluß der Kälte beigegebenen Schutzmittel, wie Stroh, Strohmatten, Dünger, Decken, Filztafeln, Tuchumhüllungen, mit heißem Wasser gefüllte Zylinder und dergl., werden wie die in §§ 51 und 52 der Allgemeinen Tarifvorschriften erwähnten Gegenstände behandelt und frachtfrei befördert."

München, den 28. Februar 1905. (573)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Schlan in die Abteilung B des Ausnahmetarifes 16 (für Erze usw.) des Tarifes Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1905 wird die Station Schlan in die Abteilung B des vorgenannten Ausnahmetarifes mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10 000 kg Ladegewicht.

Nach und von	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen				
		Bremen*) (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B*), Wilhelmsburg	Stettin*)	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
Schlan . .	k. k. Stb.	154	150	127	140	Siehe die Tabellen auf Seite 22 u. 23 des Tarifes Teil II, Heft 1.

*) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9 bezw. 11 des Tarifes Teil II, Heft 1.

Wien, am 24. Februar 1905. (574)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Nordwestdeutsch-bayerisch-österreichischer Personen- und Gepäckverkehr.

Die Abfertigung von Gütern aller Art auf Gepäckschein ohne Lösung von Fahrkarten kommt vom 1. April d. J. ab in Wegfall. Dagegen werden derartige Güter vom genannten Tage ab als Expreßgut auf Eisenbahn-Paketadresse abgefertigt.

Die Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Cassel, den 25. Februar 1905. (575)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Berlin-Magdeburg-Halle-Erfurt-thüringisch-sächsischer Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 16. April d. J. an erfolgt die Beförderung von Gütern, die sich zur Mitnahme im Packwagen eignen (Expreßgut), nur noch auf Paketadresse nach den Bestimmungen der §§ 39 bis 41 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und den zusätzlichen Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs, Teil I, sowie des Tarifs, Teil II, für den obengenannten Verkehr. Die Besonderen Bestimmungen des letzteren Tarifs zu § 32 Ziffer 11 und zu § 33 werden mit demselben Tage außer Kraft gesetzt. Hierdurch tritt eine Verteuerung um den Verkaufspreis der Paketadresse ein.

Dresden, am 1. März 1905. (576)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Cassel, Hannover und Magdeburg einerseits und Stationen der Braunschweigischen Landeseisenbahn anderseits.

Für obigen Verkehr wird mit dem 1. April d. J. ein neuer Tarif herausgegeben, in den die bisherigen Sätze unverändert wieder eingestellt sind. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind nach den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Hannover, den 23. Februar 1905. (577)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

5. Verdingungen.

Verdingung der Lieferung von 60 000 kg Holzkohlen aus Buchenholz (Meilerholzkohlen), 25 000 Stück Reiserbesen, 3300 kg Bindfaden, 800 kg Hanf, 30 000 Stück Fackeln (Harz- und Wachsfackeln), 120 000 Stück Lampenzylindern, 3000 kg Bleiplomben, 3000 kg kaustischer Soda und 25 000 großen Schachteln Streichhölzer.

Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau (Zimmer 33) eingesehen oder von demselben gegen Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Verschlossene Angebote mit der Aufschrift „Angebot auf Betriebsmaterialien" versehen sind bis 20. März 1905, vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist am 31. März d. J., abends 6 Uhr. (578)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Febr. 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Es sollen vergeben werden die Lieferungen von:

Los I: 3 360 000 kg Baustückkalk,
Los II: 4 450 000 kg Zement.

Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Baustückkalk bezw. Zement" bis zum Sonnabend, den 11. März d. J., vormittags 11 Uhr, postfrei an uns einzusenden. Lieferungsbedingungen nebst Angebotbogen sind von unserem Rechnungsbureau, hier, Louisenstr. Nr. 10, Zimmer 76 a, gegen portofreie Einsendung von 40 ₰ für das Los I und 50 ₰ für das Los II in bar zu beziehen.

Posen, den 25. Februar 1905. (579)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 4410 m rotem Plüsch in 2 Losen, 13 590 m grauem Plüsch mit braunen Streifen in 4 Losen, 290 m Teppichstoff, 31 200 m Gardinenstoff (Wollenzeug), 700 m blauem Tibet, 2370 kg Wollgarn zu Schmierdochten, 6350 kg Maccobaumwolle bezw. ungewaschener Schafwolle in je einem Lose, 220 500 Stück Schmierpolstern in 7 Losen, 1000 kg Pferdehaaren, 10 400 kg Waldwolle, 600 m hanfenen Gurten, 11 500 m gewöhnlichen Gurten, 9000 m roter Naht- und Plattschnur, 26 300 m graubrauner Naht- und Plattschnur, 1000 kg Hutnetzschnur aus Manilahanf, 2200 kg Federschnur, 290 kg Rundschnur, 315 kg Sägeschnur in je einem Lose, 3540 kg grauem Bindfaden in 4 Losen, 100 kg blauem Bindfaden in 2 Losen, 1500 Stück Bindestricken in einem Lose, 11 060 m Fensterzugborden in 3 Losen, 8730 Stück Quasten zu Fensterzügen in 3 Losen, 50 700 Stück Vorhangringen aus Horn in einem Lose für die Direktionsbezirke Berlin, Stettin, Danzig, Königsberg i/Pr., Bromberg, Halle a/S. und Magdeburg. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 21. März 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 18. März 1905 an die im Angebotbogen genannten Werkstätten einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 1 ℳ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 21. April 1905.

Berlin, den 27. Februar 1905. (580)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf ausgemusterter Lokomotiven.

An ausgemusterten Lokomotiven stehen 7 Stück zum öffentlichen Verkauf.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 14. März d. J., vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einzusenden.

Mainz, den 28. Februar 1905. (581)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 19. | 8. März 1905. | **XLV. Jahrgang.**

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 7 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Aus dem Personal-Etat der preußischen Staatsbahnen für 1905.

Jeder Jahresvoranschlag eines großen Betriebes pflegt ein besonderes Gesicht zu haben. Tüchtige und umsichtige Betriebsleiter verfahren nach großzügigen Gesichtspunkten. Das hat zur Folge, daß nicht von Jahr zu Jahr dieselben Maßnahmen in unveränderter Gestalt wiederkehren, sondern daß vielmehr jedem Jahre seine besondere Aufgabe zugewiesen wird, diese alsdann aber in umfassender Weise zur Durchführung kommt.

Diesen Eindruck machen auch die Etats der preußischen Staatseisenbahnverwaltung, des größten geschlossenen Betriebes der Welt. Zeigte beispielsweise der Etat für das Jahr 1903 als besondere Neuerung die Bereitstellung erhöhter Mittel für eine nach festem Plane geordnete Einführung des schweren Oberbaues auf den Schnellzugstrecken und für die Vervollkommnung der der Betriebssicherheit dienenden Anlagen, so trat in dem Etat des Jahres 1904 das Bestreben des leitenden Ministers in den Vordergrund, den Fuhrpark auf eine solche Höhe zu bringen, daß er auch den größten Anforderungen gewachsen ist. Beide Maßnahmen konnten natürlich ihren vollen Abschluß nicht in dem kurzen Zeitraum eines Jahres finden, sie wirken noch fort; aber sie nehmen in dem neuen Etat für das Jahr 1905 nicht mehr den ersten Platz ein. Dieser gebührt vielmehr, wie bei einem Einblick in die umfangreichen Erläuterungen des Anschlags klar hervortritt, den neuen Maßnahmen im Personaletat. Diese Neuerungen sind in der Tat für eine Reihe von Dienstklassen und nicht minder für den Dienst selbst von großer Bedeutung.

Eine der wichtigsten dieser Maßnahmen ist die Neuordnung des Bahnmeisterberufs. Gab es bisher schon im Bahnhofsdienste für die Dienstleiter je nach dem Geschäftsumfange des Bahnhofs Verwalter (1500—2700 ℳ), Vorsteher 2. Klasse (1800—3000 ℳ) und Vorsteher 1. Klasse (2400—4200 ℳ), alle außerdem mit freier Dienstwohnung oder Wohnungsgeldzuschuß, so stand der Bahnmeisterberuf zurück; denn er hatte nur die beiden Klassen: der Bahnmeister, die dem Verwalter, und der Bahnmeister 1. Klasse, die dem Vorsteher 2. Klasse gleichstanden. Mit Recht beanspruchen die Bahnmeister eine gleiche Ordnung ihrer Laufbahn wie die der Bahnhofsbeamten. Durch die Schaffung einer neuen Beamtenklasse — Oberbahnmeister mit dem Einkommen der Vorsteher 1. Klasse — ist im Etat 1905 die Gleichstellung der Bahnmeisterlaufbahn mit der Laufbahn des Bahnhofspersonals herbeigeführt. Diese Gleichstellung ist umsomehr berechtigt, als bei einer modernen Verkehrsanstalt, wie bei der Eisenbahn, der Dienst in steter organisatorischer Fortentwicklung begriffen ist, namentlich auch in technischer Beziehung. Das gilt ganz besonders für den Bahnmeisterdienst, nachdem vor einigen Jahren die Telegraphenmeistereien aufgehoben sind und den Bahnmeistern auch das technische Telegraphen- und Sicherheitswesen übertragen worden ist.

Im Etat 1905 kommt die Neuordnung so zum Ausdruck, daß eingestellt waren bezw. sind

	1904	1905
Oberbahnmeister	0	150
Bahnmeister 1. Klasse . .	748	800
Bahnmeister	1716	1564
zusammen	2464	2514

Es kommen also am 1. April dieses Jahres 150 Bahnmeister 1. Klasse zur Beförderung zum Oberbahnmeister und 202 Bahnmeister zur Beförderung zum Bahnmeister 1. Klasse, außerdem 50 Bahnmeisterdiätare zur Anstellung als Bahnmeister. Dazu tritt natürlich das Aufrücken infolge des natürlichen Abgangs durch Pensionierung usw.

Mit der Erhöhung der Stellenzulagen, die weiter unten noch erörtert wird, bedeutet die im Etat für 1905 enthaltene Verbesserung der Verhältnisse der Bahnmeister — nach dem

Beharrungszustand berechnet — einen Mehraufwand von $^1/_2$ Million Mark für das Jahr. Man wird dabei in der Annahme nicht fehl gehen, daß, wenn die Maßregel sich bewährt, im Laufe der Jahre die Beförderungsstellen mit der zunehmenden Bedeutung des technischen Dienstes noch vermehrt und so die Aussichten zum Aufrücken in die besser dotierten Stellen noch verbessert werden.

Eine zweite Maßnahme von Bedeutung ist die große Vermehrung der Beförderungsstellen im Bahnhofs- und Abfertigungsdienste. Nicht weniger als rund 800 solcher Beförderungsstellen sind neu auf den Etat gebracht, darunter — unter Vermehrung um fast $^1/_3$ der bisherigen Zahl — allein 300 Stellen für Stationsvorsteher 1. Klasse, Güterexpeditionsvorsteher und Stationskassenrendanten. Es handelt sich hier um eine so große Vermehrung von Stellen, die eine Verbesserung des Aufrückens von geringer besoldeten Beamten in die besser und am höchsten besoldeten Stellen zur Folge hat, wie sie bei der preußischen Staatseisenbahnverwaltung bis jetzt einzig dasteht. Freilich hatten die Dienststellen, für die diese Etatsstellen bestimmt sind, durch den stetig gewachsenen Verkehr und den schwieriger gewordenen Betrieb einen Umfang und eine Bedeutung angenommen, die es sachlich nur als gerechtfertigt erscheinen ließen, die Beamten besser zu stellen. Damit wird das Verdienst des leitenden Ministers, mit einem Schlage die Beförderungaussichten des Personals so wesentlich verbessert zu haben, nicht geschmälert.

Eine Neuerung, die der Etat vorsah, die Inhaber der neu auf den Etat gebrachten Stellen 2. Klasse je nach ihrer dienstlichen Verwendung nicht Vorsteher 2. Klasse, Güterexpedient, Einnehmer zu nennen, sondern ihnen vielmehr die einheitliche Bezeichnung eines Oberassistenten zu geben, hat nicht den Beifall der beteiligten Beamten gefunden; sie wollen lieber den alten, ihnen lieb gewordenen Amtstitel behalten, und Minister v. Budde hat ohne Zögern zugestimmt, daß es in dieser Beziehung beim alten bleibt.

Unter Einschluß der Betriebskontrolleure, die ebenfalls aus dem Stationspersonal hervorgehen, gibt der Vergleich der beiden letzten Etats folgendes Bild:

	1904	1905
Betriebskontrolleure	75	78
Stationsvorsteher 1. Klasse Güterexpeditionsvorsteher Stationskassenrendanten	920	1 220
Stationsvorsteher 2. Klasse Güterexpedienten Stationseinnehmer	2 760	3 259
Stationsverwalter Eisenbahnassistenten (für den Außendienst)	12 213	11 426
zusammen	15 968	15 983

Aus dieser Übersicht geht die wesentliche Verbesserung der Beförderungsaussichten des Personals, sodann aber auch weiter hervor, daß die — in Unkenntnis der Dinge — ausgesprochene Befürchtung, es sollten Assistentenstellen gegen Weichenstellerstellen umgetauscht, also die Anstellungsverhältnisse der Diätare verschlechtert werden, unbegründet ist.

Am 1. April d. J. werden 3 Vorsteher 1. Klasse zu Betriebskontrolleuren, 303 Vorsteher 2. Klasse, Expedienten und Einnehmer zu Vorstehern 1. Klasse, Güterexpeditionsvorstehern und Stationskassenrendanten und 802 Stationsverwalter und Assistenten zu Vorstehern 2. Klasse, Güterexpedienten und Einnehmern befördert werden, so daß die Anwärterlisten stark zusammenschmelzen.

Da die Vermehrung der höheren Stellen keinen Zugang an Personal, sondern lediglich eine höhere Bewertung bereits vorhandener Dienstgeschäfte bedeutet, so tritt bei den Assistenten eine gleich große Verminderung der Stellen ein; nur infolge von Umwandlung einiger Haltestellen in Stationen sind 15 neue Verwalterstellen auf den Etat gebracht. Tritt dadurch keine erhebliche Vermehrung der Stellen 3. Klasse des Außendienstes ein so sind doch die Aussichten der Stationsdiätare auf etatsmäßige Anstellung nicht gering, weil diese Diätare bei der Besetzung vakant gewordener Stellen nicht nur des Außen-, sondern auch des Bureaudienstes berücksichtigt werden.

Eine dritte außerordentliche Maßnahme, die ebenfalls den mittleren Außenbeamten zugute kommt, besteht in der ganz enormen Verstärkung des Stellenzulagefonds. Während bisher nur rd. 1 Million Mark für diese Zwecke ausgeworfen waren, sind in dem Etat 1905 fast $2^1/_2$ Millionen Mark angesetzt. Es ist erfreulich, daß es dadurch möglich wird, in ausreichenderem Maße den mittleren Außenbeamten in den schwierigen und anstrengenden Dienststellungen eine besondere Zuwendung für die erhöhten Dienstleistungen zuteil werden zu lassen. Man kann zwar im Zweifel sein, ob es nicht vielleicht günstiger gewesen wäre, anstatt dieser Stellenzulagen eine Erhöhung des Gehalts der in Frage kommenden Beamten eintreten zu lassen. Es wird aber zu bedenken sein, daß eine Erhöhung des Gehalts einzelner Klassen mehr oder weniger berechtigte Berufungen einer großen Anzahl anderer Beamten in der Staatsverwaltung nach sich gezogen hätte. Schon diese Stellenzulagen durchzubringen, wird dem Eisenbahnminister kaum leicht geworden sein, zumal die preußische Staatsregierung nach den wiederholten Erklärungen einem Herausgreifen einzelner Beamtenklassen aus dem Besoldungsstatus widerstrebt. Im übrigen wird man in der Tat zugeben müssen, daß die Einrichtung der Stellenzulagen doch auch gewisse Vorteile vor einer allgemeinen Erhöhung des Gehalts einer ganzen Beamtenklasse bietet. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß insbesondere im Eisenbahnbetriebe die Anforderungen, die an die Beamten gleicher Gattung in den verschiedenen Verkehrsgebieten gestellt werden, ganz außerordentlich verschieden sind. Es erscheint daher nur als Akt ausgleichender Gerechtigkeit, daß der Beamte, der in einer schwierigen und aufreibenden Stellung tätig und dazu zumeist auch noch in teuren Industriehauptorten stationiert ist, höhere Bezüge erhält, als ein vielleicht auf einer Nebenbahn in einfachen Verhältnissen tätiger, in billiger Landgegend wohnender Bediensteter.

Aus dem Rahmen des Herkömmlichen tritt ferner als Maßnahme von hervorragender Bedeutung die Schaffung neuer Beamtenstellen für die Rottenführer und die Schirrmänner hervor. Sowohl in betriebstechnischer als in wirtschaftlicher und nicht zuletzt in sozialer Hinsicht bedeutet diese neue Maßnahme einen großen Fortschritt. Gerade auf dem Gebiete der betriebssicheren Unterhaltung der Bahn kommt es darauf an, daß die Arbeiten mit der größten Sorgfalt ausgeführt und überwacht werden, und gerade hier kommen Unterlassungen oder minder sorgfältige Arbeit manchmal recht teuer zu stehen. Es ist daher kein Mittel zu gut, um auf diesem Gebiete Verbesserungen durchzuführen. Ohne Zweifel wird die Schaffung der Beamtenstellung als Rottenführer mit eine Gewähr dafür bieten, daß die Bahnunterhaltungsarbeiten bis in alle Einzelheiten mit der größten Sorgfalt ausgeführt werden.

Nicht minder nützlich und vorteilhaft erscheint die Schaffung von Schirrmännerstellen; handelt es sich hier doch um ein Personal, dessen Dienst zu dem schwierigsten, gefährlichsten, aufreibendsten und verantwortungsvollsten des gesamten Eisenbahndienstes zu rechnen ist. Die sorgfältige Auswahl des Rangierpersonals, dem die Bewegung der Wagen auf den großen Personen-, Güter-, Umlade- und Sammelbahnhöfen obliegt, kann nicht sorgfältig genug erfolgen. Die Bewältigung des stark angewachsenen Betriebes und Verkehrs, die schnelle Durchführung der Züge, der beschleunigte Wagenumlauf sind nur möglich, wenn dieses Personal auf dem Posten ist und gewandt, rasch und sicher arbeitet. Ein Versagen an einer Stelle hat sofort schwere Stockungen zur Folge.

Leider sind ja, wie allgemein bekannt, gerade im Rangierdienste die meisten Unglücksfälle zu beklagen. So ist denn die neue Maßnahme, die diesem Personal ein rasches Aufrücken in

eine Beamtenstelle ermöglicht, nur gut zu heißen. Es ist zu hoffen, daß die weitsichtige und wohlwollende Maßregel sowie auch die gleichzeitig den Rangiermeistern durch Abkürzung der Aufrückungszeit zum Höchstgehalte zuteil gewordene Verbesserung dazu beitragen wird, ein gewandtes und in jeder Beziehung zuverlässiges Personal seßhaft zu machen und an die Verwaltung zu fesseln. Ein seßhaftes Personal arbeitet sicherer als ein häufig wechselndes. Selbstverständlich ist auch in sozialpolitischer Hinsicht die Neuschaffung dieser Beamtenstellungen mit Freuden zu begrüßen. Erhalten doch nicht weniger als 5021 bisherige Arbeiter die Vorteile der Beamtenstellung und ein sicheres Brot.

Dem Vernehmen nach ist beabsichtigt, im nächsten Jahre weitere 1800 Rottenführerstellen auf den Etat zu bringen, so daß dann etwa $^2/_3$ der bisherigen Vorarbeiter sich in etatsmäßigen Beamtenstellen befinden würden.

Auch im übrigen weist der neue Etat eine ganz erhebliche Zahl neuer Etatsstellen auf, an denen fast alle Dienstklassen beteiligt sind. Es sind zum Teil ganz gewaltige Zahlen, die in Zugang erscheinen, z. B. im Weichenstellerdienst allein 1721, bei den Schaffnern und Bremsern 1650, im Lokomotivdienst 1552 und bei den Zugführern 567. Die Mehraufwendung, die durch Vermehrung der Etatsstellen bedingt wird, ist für 1905 auf rund $1^3/_4$ Millionen Mark veranschlagt, wobei indessen zu berücksichtigen ist, daß die Wirkung der Stellenvermehrung größtenteils erst in den späteren Jahren voll in die Erscheinung treten wird. Nimmt man hierzu noch die der Stellenzulagen für die unteren Beamten mit über $^1/_2$ Million, die ansehnliche Verstärkung des Remunerationsfonds mit 365 000 ℳ, die vorgesehenen Lohnerhöhungen für Arbeiter mit rd. 2 Millionen, die erhebliche Mittel erfordernden Maßnahmen zur Verbesserung der Wohlfahrtseinrichtungen und der Vermehrung der Wohnungen, insbesondere für die unteren Klassen, so wird man sagen können, daß der Eisenbahnetat 1905, was die Fürsorge für das Personal anlangt, von keinem Etat der früheren Jahre übertroffen wird.

Das Personal hätte daher allen Anlaß, der Verwaltung sich dankbar zu erweisen; da es aber nicht möglich ist, die Wünsche aller Kategorien zu erfüllen, so wird sich die Verwaltung mit dem Bewußtsein begnügen müssen und auch können, das erreichbar Beste geleistet zu haben.

H . . .

Feuerschutzanlagen in Waldungen.

Hierüber hat, wie wir schon in Nr. 15 S. 227 kurz mitteilten, der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten im Einvernehmen mit dem Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten eingehende Vorschriften erlassen, die wir nachstehend zum Abdruck bringen:

Vorschriften über die Anlage und Behandlung der Feuerschutzstreifen an den Haupt- und Nebeneisenbahnen innerhalb der Waldbestände.

Vorbemerkung. Die Vorschriften finden im preußischen Staatsgebiete allgemein Anwendung auf neu zu erbauende Haupt- und Nebeneisenbahnen; bei den schon im Betriebe oder in der Bauvorbereitung befindlichen Bahnen gleicher Art sind die Aufsichtsbehörden berechtigt, einschränkende Bestimmungen zu treffen.

1. Allgemeines. Der einstweilen nicht genügend zu verhütende Auswurf glühender Kohlen aus den Lokomotiven und der von Jahr zu Jahr an Ausdehnung und Lebhaftigkeit gewinnende Betrieb der Eisenbahnen lassen einen sorgfältigen Schutz der Forsten vor der ihnen von den Eisenbahnen drohenden Feuersgefahr immer dringlicher erscheinen. Die besten Schutzanlagen sind mit Holz bestandene Streifen von hinreichender Breite, durch welche die glühenden Kohlenstückchen nicht hindurch, über welche sie nicht hinwegfliegen können. Der Boden dieser Streifen ist frei zu halten von brennbaren Stoffen, die bei entstehendem Feuer — und solches entsteht im Walde immer im Bodenüberzug — große Hitze und hoch aufschlagende Flamme erzeugen, wie Heide, Wacholder, hohes trocknes Gras, Rohhumusmassen, abgefallene trockne Zweige, trocknes Gestrüpp usw. Eine vollständige Beseitigung des Bodenüberzuges auf den bestandenen Streifen ist nicht erforderlich und im Interesse der Erhaltung der Bodenkraft auch nicht erwünscht, dagegen sind die Bäume bis zu einer Höhe von 1,5 m von allen trocknen Ästen und, soweit grüne Äste bis tief auf den Boden hinunterhängen, auch von diesen zu befreien. Nur die grünen Äste der am bahnseitigen Rande der Schutzstreifen stehenden Stämme sind niemals zu beseitigen. Um das Überlaufen der häufigen Böschungsfeuer in den Bestand des Schutzstreifens zu hindern, ist zwischen diesem und der Böschung ein 1 m breiter Wundstreifen dauernd frei von allen brennbaren Stoffen zu halten. Die Breite des bestandenen Streifens selbst ist auf 12 bis 15 m zu bemessen und von der hinter ihm liegenden zu schützenden Forst durch einen dauernd und vollständig frei von brennbaren Stoffen zu haltenden Wundstreifen von 1,5 m Breite zu trennen. Die beiden Wundstreifen längs der Eisenbahnböschung und längs des zu schützenden Waldes sind je nach der Größe der Gefahr in Abständen von 20 bis 40 m durch 1 m breite Wundstreifen miteinander zu verbinden. Auf trocknen und armen Standorten, für welche die Gefahr besonders groß ist, werden Schutzstreifen am besten mit der Kiefer aufgeforstet, deren früh sich entwickelnde Borke sie besonders widerstandsfähig gegen Lauffeuer macht, während sie als immergrüner Baum die Funken zu jeder Jahreszeit mit gleicher Sicherheit auffängt. Für bessere Standorte kommt auch die Fichte in Betracht. Dasselbe gilt von den Laubhölzern, die auf armen und trocknen Böden meist nur kümmerlich sich entwickeln und hier den gefährlichen Gras- und Heidewuchs weniger gut unterdrücken als die Kiefer.

2. Ausführung. A. Neuanlage von Schutzstreifen. Neuanlagen sind nur auszuführen, insoweit die aufzuwendenden Kosten in einem richtigen Verhältnis zur Größe der abzuwendenden Gefahr stehen, und können z. B. bei kleinen Feldhölzern, ausgeharkten Bauernforsten mäßigen Umfanges usw. unterbleiben. Beim Neubau von Bahnen ist der Bestand längs des Bahnkörpers nur so weit abzutreiben, wie dies für die Übersichtlichkeit der Strecke und die Sicherheit des Bahn- und Telegraphenbetriebes vor überfallendem Holz erforderlich ist. Je breiter die Bahngasse durch den Wald gelegt wird, desto leichter und weiter werden die glühenden Kohlen seitwärts in den Bestand getrieben. Beiderseits der Bahn wird der vorhandene Bestand in der oben angegebenen Weise zu einem bestandenen Schutzstreifen umgewandelt. Die vorgeschriebenen Wundstreifen können durch befahrene Wege, vorhandene Wassergräben oder jährlich mit Seradella anzusäende Streifen ersetzt werden. Wo trockner Moor- oder Torfboden sich findet, kommt Besandung der Wundstreifen in Frage. Der bestandene Schutzstreifen ist in der Regel nicht breiter anzulegen, wie oben unter 1. angegeben. Ist der Bestand noch nicht hoch genug, um die Funken aufzufangen, oder das Gelände dem Winde besonders ausgesetzt, so ist die Anlage eines zweiten, nötigenfalls eines dritten Parallelschutzstreifens hinter dem ersten, nicht aber eine Verbreiterung dieses ersten Streifens am Platze. Bestände, die an der Außenseite einer Kurve oder gegenüber von Blößen und neben hohen Bahndämmen liegen, sind besonders gefährdet und können ebenfalls die Anlage eines zweiten Parallelschutzstreifens an der gefährdeten Bahnseite erfordern. Ist der von der Bahn durchschnittene Bestand hoch und sturmgefährdet, so wird mit Rücksicht auf die Sicherheit des Bahn- und Telegraphenbetriebes der Bestand soweit erforderlich abgetrieben und die abgetriebene Fläche bis an den Wundstreifen längs der Bahnböschung sofort wieder aufgeforstet.

B. Behandlung schon vorhandener Schutzanlagen. Es ist sorgfältig zu prüfen, ob die vorhandenen Schutzanlagen nach ihrer Art den beabsichtigten Zweck erfüllen können. Bejahendenfalls sind sie, und zwar im ersten Frühjahre, unmittelbar nach Weggang des Schnees oder bis zu dieser Zeit durch vollkommenes Wundmachen der vorgeschriebenen Wundstreifen (oder Gräben), durch Befreien der Stämme von allen trocknen Ästen bis zu einer Höhe von 1,5 m und von allen zu tief herabhängenden Ästen sowie durch Entfernen aller leicht brennbaren und im Entzündungsfalle die Entwicklung einer hochaufschlagenden Flamme und starker Hitze ermöglichenden Stoffe vom Boden des bestandenen Schutzstreifens in guten Zustand zu bringen. — Ältere Laubholz- und andere ungefährdete Bestände auf hinreichend frischem Boden, in denen eine Zündung durch glühende Kohlen nicht zu befürchten, werden unter Umständen durch die Unterhaltung

eines Wundstreifens längs der Bahnböschung genügend geschützt. — Die durch Anbau von Hackfrüchten und grün zu gewinnenden Futterkräutern (nicht von Getreide) landwirtschaftlich genutzten Streifen können vorläufig unverändert beibehalten werden, wenn hinter ihnen ein bestandener Schutzstreifen von genügender Breite liegt. — Liegen vor einem gefährdeten Bestande nur kahle Schutzstreifen, so ist der Waldrand in einen vorschriftsmäßigen bestandenen Schutzstreifen alsbald umzuwandeln.

Ungenutzte kahle Schutzstreifen sind allmählich unter Belassung eines Wundstreifens längs der Eisenbahnböschung aufzuforsten und zwar in der Regel durch die Kiefer mittels Pflanzung in der Bahn gleichlaufenden Reihen. Mit einjährigen Kiefern wird in einem Verbande von 1,2 : 0,5 m, mit verschulten dreijährigen Kiefern oder mit Wildlingsballen in einem Verbande von 1,3 : 1,3 m gepflanzt. Der Boden zwischen den Reihen wird jährlich im Frühjahr einmal durch Hacken wund gemacht, bis die Pflanzen die Höhe von etwa 1 m erreicht haben. War die Fläche vor der Aufforstung vollständig umgepflügt, so läßt sich diese Arbeit auch mit der Pferdehacke ausführen. Im Bedarfsfalle ist das Hacken im Laufe des Sommers noch einmal zu wiederholen.

Beginnt das Absterben der unteren Äste, so müssen die trocknen und absterbenden Äste abgeschnitten und von der Fläche entfernt werden. Nach Abschluß der Nachbesserungsperiode wird in den Pflanzreihen durch Beseitigung der etwa überzähligen Stämmchen ein Pflanzenabstand von durchschnittlich 1 m hergestellt. Kann der Boden bei eintretendem Schluß der Pflanzung nicht mehr gehackt werden, so wird das vorgeschriebene Wundstreifennetz über die Fläche gelegt (s. lfd. Nr. 1). Der Schutzstreifen in dem hinter der Kultur liegenden älteren Bestande ist so lange zu erhalten, bis der vorliegende Aufforstungsstreifen die erforderliche Höhe erreicht hat und seinerseits als Schutzstreifen wirken kann. Sollen an Stelle der Kiefern junge Laubhölzer gepflanzt werden, so ist das Wundmachen des Bodens ebenfalls notwendig.

3. **Betrieb.** Die Wundstreifen sind dauernd wund zu halten und jährlich wenigstens einmal im Frühling sofort nach Schneeabgang oder bis zu dieser Zeit von Nadeln, Laub usw. zu reinigen (soweit sie nicht gegrubbert und mit Seradella besät werden). Dasselbe gilt von den Hackstreifen zwischen den jungen Pflanzenkulturen auf den Schutzstreifen. Die Bestände der Schutzstreifen sind sorgfältig von allen abgestorbenen Ästen bis zu 1,5 m am Stamme herauf, desgleichen von tief auf den Boden herabhängenden Ästen, auch wenn sie noch grün sind, zu befreien und häufig zu durchforsten, doch muß sich die Durchforstung meist auf Beseitigung der trocknen Stämme beschränken und dem Waldmantel jeder grüne Stamm und Zweig erhalten bleiben. Alle abgefallenen trocknen Zweige sind vom Boden der Schutzstreifen zu entfernen, ebenso sich einstellender stärkerer Gras- oder Heidewuchs usw. Der Bestand auf dem Schutzstreifen ist in einem 60- bis 80 jährigen Umtriebe zu bewirtschaften. Muß er verjüngt werden, so darf das niemals gleichzeitig auf beiden Seiten, sondern nur einseitig der Bahn und niemals gleichzeitig mit der Verjüngung des dahinter liegenden Bestandes geschehen. Der Bestand auf der zweiten Seite der Bahn darf erst verjüngt werden, wenn die Anpflanzung auf der ersten verjüngten Seite genügende Höhe — Höhe des Lokomotivschornsteines — erreicht hat. Die gleiche Höhe muß der hinter dem altbestandenen Schutzstreifen angelegte junge Bestand erreicht haben, ehe der Schutzstreifen selbst abgetrieben werden darf. Bis der auf dem Schutzstreifen angelegte junge Bestand eine Höhe von etwa 3 m erreicht hat, ist hinter ihm ein bestandener Schutzstreifen von etwa 12 bis 15 m Breite zu unterhalten.

Für die Ausführung vorstehender Vorschriften sind außerdem Bestimmungen getroffen, aus denen wir hier das Wichtigste mitteilen:

A. Für Staatseisenbahnen in fiskalischen Forsten gilt folgendes: Bei der Neuregelung der Bestimmungen über Feuerschutzanlagen handelt es sich nicht um eine sofortige Beseitigung der bisherigen Einrichtungen, sondern um eine allmähliche Ergänzung und Ersetzung durch Anlagen nach der den Vorschriften zugrunde liegenden Kienitzschen Methode. Die Maßregeln, die unverzüglich zu treffen sind, bestehen daher im wesentlichen in der sorgfältigen Durchführung der Vorschriften über die Freihaltung der Schutz- und Wundstreifen von brennbaren Stoffen bei entsprechender Überwachung der ausführenden Organe. Zu diesem Zwecke ist bis zum 15. d. M. eine gemeinsame Bereisung der in Betracht kommenden Eisenbahnstrecken durch Beamte der Eisenbahn- und der Forstverwaltung vorzunehmen. Die örtliche Prüfung soll auch für die folgenden Jahre bis zu dem gleichen Termin wiederholt werden. Die Tätigkeit der Kommissionen soll sich 1. auf die Prüfung eines ordnungsmäßigen Zustandes der vorhandenen Anlagen, 2. auf die Prüfung der Zweckmäßigkeit und Notwendigkeit neuer Anlagen besonders nach Kienitzschem System erstrecken. Über den Befund ist eine Verhandlung aufzunehmen und in je einer Ausfertigung der Königlichen Eisenbahndirektion und der Königlichen Regierung vorzulegen, die über das weitere befinden werden. Weiter wird die Verteilung der Kosten der Forstschutzanlagen zwischen Eisenbahn- und Forstverwaltung geregelt. Dann heißt es: „Mit allem Nachdruck ist darauf zu halten, daß die der Eisenbahnverwaltung obliegenden Arbeiten mit der größten Sorgfalt ausgeführt werden; die erste Behandlung der Schutz- und Wundstreifen muß alljährlich tunlichst bis zum Zeitpunkt der Frühjahrsbereisung beendet sein. Die bei der örtlichen Prüfung sich etwa noch als notwendig herausstellenden Ergänzungsarbeiten sind mit Beschleunigung fertigzustellen.“

B. Bei Staatseisenbahnen in nichtfiskalischen Forsten sind im allgemeinen dieselben Maßregeln wie oben für notwendig zu erachten. Wegen Behandlung der Feuerschutzstreifen haben sich deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen mit den Königlichen Regierungen in Verbindung zu setzen. Diese sind angewiesen, auf Ersuchen der Eisenbahnverwaltung zur Prüfung der Anlagen höhere Forstbeamte zur Verfügung zu stellen. In welcher Weise die einzelnen Anlagen zweckmäßig in Stand zu setzen und neu auszuführen und wie die Kosten zu verteilen sind, bleibt im übrigen den Verhandlungen der Königlichen Eisenbahndirektionen mit den Grundbesitzern überlassen. C. Bei Privateisenbahnen in fiskalischen Forsten wird die Herstellung und Unterhaltung der Feuerschutzanlagen und die fortlaufende Kontrolle über deren Zustand in gleicher oder doch möglichst ähnlicher Weise zu regeln sein, wie bei den Staatseisenbahnen. Zur Herbeiführung eines vorschriftsmäßigen Zustandes der Anlagen werden sich deshalb die Königlichen Regierungen nach Benehmen mit den Eisenbahnkommissaren mit den betreffenden Bahnverwaltungen in Verbindung setzen. D. Bei Privateisenbahnen in nicht fiskalischen Forsten gelten hinsichtlich des anzustrebenden Zustandes der Feuerschutzanlagen die Bestimmungen unter C. mit der Maßgabe, daß die nötigen Anordnungen durch die Eisenbahnkommissare unter Zuziehung Königlicher, durch die zuständige Regierung abzuordnender Forstbeamten und nach Benehmen mit den beteiligten Bahnverwaltungen und Grundbesitzern getroffen werden. E. Bei Kleinbahnen wird die Sicherung der Waldungen es voraussichtlich nicht nötig erscheinen lassen, Feuerschutzstreifen in demselben Umfange anzulegen, wie längs der Staats- und Privateisenbahnen. Die Königlichen Regierungen sind jedoch angewiesen, innerhalb der fiskalischen Forsten den Zustand etwaiger Schutzanlagen zu prüfen und im Benehmen mit den beteiligten, bei der Staatsaufsicht mitwirkenden Königlichen Eisenbahndirektionen festzustellen, in welcher Weise unter sinngemäßer Beachtung der neuen Vorschriften eine ausreichende Sicherung der Staatswaldungen gegen die von den Kleinbahnen ausgehende Brandgefahr herbeizuführen ist.

Der Erlaß schreibt nun die zur Ausführung der getroffenen Anordnungen zu erstattenden Berichte vor und schließt mit folgender Mahnung: „Ich vertraue, daß die Königlichen Eisenbahndirektionen und die Herren Eisenbahnkommissare bestrebt sein werden, den Zustand der Feuerschutzstreifen, vornehmlich innerhalb der fiskalischen Forsten, baldigst zu einem ihrem Zweck entsprechenden zu gestalten, und daß auch besonders die Vorstände der Betriebsinspektionen bemüht sein werden, durch wiederholte Besichtigung der örtlichen Anlagen und schleunigste Abstellung etwaiger Mängel zur Verminderung der Feuersgefahr beizutragen. Zu diesem Zwecke wird es auch geboten sein, die Beachtung der anderweit erlassenen Brandschutzvorschriften, wie z. B. über Brandwachen, Sicherungsvorrichtungen gegen Funkenauswurf usw., genau zu überwachen.“

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Staatsverträge zwischen dem Deutschen Reiche und Rußland wegen der Eisenbahnanschlüsse bei Skalmierzyce und Herby** vom 6. Dezember 1904 werden, nachdem der Austausch der Ratifikationsurkunden, wie wir in Nr. 11 S. 166 d. Ztg. berichteten, am 3. Februar d. J. erfolgt ist, im Eisenb.-Verordn.-Blatt veröffentlicht. In Ergänzung der von uns in Nr. 97 S. 1507 Jahrg. 1904 d. Ztg. hierüber bereits gebrachten Angaben teilen wir nachstehend die Bestimmungen des ersteren Vertrages in betreff des Grenzüberganges mit:

„Die in Rußland geschäftsansässige Warschau - Wiener Eisenbahngesellschaft hat sich verpflichtet, ihre in breiter russi-

scher Spurweite (1,524 m = 5 Fuß englisches Maß) angelegte Eisenbahnlinie Warschau-Lodz-Kalisch bis zur preußisch-russischen Landesgrenze bei Skalmierzyce zu verlängern und hier an die in deutscher Vollspur (1,435 m) hergestellte, von der Königlich preußischen Staatsbahnverwaltung betriebene Eisenbahn Ostrowo-Skalmierzyce anzuschließen. Die für den Betrieb mit Lokomotiven einzurichtende Verbindung zwischen beiden Eisenbahnen soll in der Weise ausgeführt werden, daß zunächst nur ein Gleis in der Spurweite der Warschau-Kalischer Eisenbahn in den preußischen Staatsbahnhof Skalmierzyce und ein Gleis in der Spurweite der preußischen Staatseisenbahn in den Bahnhof Kalisch der Warschau-Kalischer Eisenbahn eingeführt wird. Der auf russischem Staatsgebiete liegende Teil der Verbindungsstrecke von Kalisch bis zur Landesgrenze, und zwar sowohl die in russischer als auch die in deutscher Spurweite anzulegenden Gleise sollen mit allen sonst erforderlichen Anschluß- und Übergangsanlagen von der Warschau - Wiener Eisenbahngesellschaft auf deren Kosten hergestellt werden. Zwecks Übergabe, Umladung und Verzollung der nach Rußland einzuführenden Güter soll in der Nähe der Landesgrenze bei dem russischen Orte Szczypiorno (nicht weiter als 1,75 km von der Landesgrenze) ein besonderer Bahnhof angelegt und mit allen für den Übergangsverkehr erforderlichen Einrichtungen ausgestattet werden. Betreffs des Güterverkehrs ist vereinbart, daß die Übergabe, Umladung und Verzollung der Güter in der Verkehrsrichtung nach Rußland auf dem Bahnhofe Szczypiorno, in der Richtung nach Preußen auf dem Bahnhofe Skalmierzyce stattfinden soll. Dementsprechend werden zum Zwecke der Übergabe, Umladung und Verzollung der auf eine Station des Nachbarlandes abgefertigten Güter die Güterzüge der preußischen Staatseisenbahn auf dem schmaleren (preußischen) Gleise in den russischen Bahnhof Szczypiorno, die Güterzüge der Warschau - Wiener Eisenbahngesellschaft auf dem breiteren (russischen) Gleise in den preußischen Bahnhof Skalmierzyce eingeführt werden."

„Im Interesse der Erleichterung des Verkehrs wird preußischerseits zugelassen, daß die für Kalisch (Ort) bestimmten Güter, soweit nicht nach den russischen Zollvorschriften oder aus sonstigen Gründen eine Ausladung in Szczypiorno vorgenommen werden muß, ohne Umladung in den deutschen Güterwagen bis Kalisch befördert werden, und daß die in Kalisch (Ort) in der Richtung nach Preußen zum Versand aufgegebenen Güter auf dem Bahnhofe Kalisch in deutsche Güterwagen verladen werden."

Bei Besprechung dieser Bestimmung hatte das Berl. Tagebl. der Meinung Ausdruck gegeben, daß bei Abschluß dieses Vertrags die deutschen Interessen nicht überall genügend gewahrt seien. Es ist dort die Befürchtung ausgesprochen, daß diese Bestimmung eine Umgehung der Vereinbarungen über den Umladeverkehr ermögliche, weil die Kalischer Spediteure bereits in Aussicht genommen hätten, die zur Umladung bestimmten Güter sämtlich nach Kalisch (Ort) leiten zu lassen.

Diese Befürchtung ist nach einer halbamtlichen Äußerung der Nordd. Allg. Ztg. unbegründet. Es sei dabei übersehen, daß nach den Bestimmungen des Staatsvertrages ohne Rücksicht auf den Ort der Umladung die Verzollung sämtlicher in der Verkehrsrichtung nach Rußland abzufertigender Güter, also auch der für Kalisch (Ort) bestimmten Lokogüter, auf dem nahe der russischen Grenze unweit der preußischen Grenzstation Skalmierzyce neu anzulegenden russischen Bahnhofe Szczypiorno stattfinden müsse, und daß für die geschäftliche Tätigkeit der Spediteure der Schwerpunkt in ihrer Mitwirkung bei der Verzollung liege, während die Vornahme der Umladung diese weniger berühre.

Der Vertrag sieht ferner vor, daß alle weiteren Bestimmungen betreffs der Handhabung des Betriebs sowie der Abfertigung des Personen- und Güterverkehrs durch einen besonderen Vertrag geregelt werden sollen, der auch zugleich Bestimmungen über die Benutzung der Betriebsmittel und des Betriebspersonals der einen Verwaltung durch die andere sowie bezüglich der Ausscheidung der auf die beiden Eisenbahnverwaltungen entfallenden Anteile an den Fahr- und Frachtgeldern treffen wird.

Der Vertrag wegen des Eisenbahnübergangs bei Herby bestimmt im Art. 1:

„Die Spurweite der Herby-Czenstochauer Bahn beträgt 1,067 m (3 Fuß 6 Zoll engl. Maß), die der Strecke Lublinitz-Herby 1,435 m. Die Regierungen sind übereingekommen, eine Verbindung zwischen diesen beiden Bahnen zuzulassen. Demgemäß gestatten sie die Weiterführung der Gleise der preußischen Staatseisenbahn in den russischen Bahnhof Herby und die Weiterführung der Gleise der Herby-Czenstochauer Bahn in den preußischen Bahnhof Herby sowie auch die Herstellung der sonst erforderlichen Übergangsanlagen auf ihrem Gebiete. . . . . . . Die Förmlichkeiten wegen der zollamtlichen Revision und Abfertigung des Passagiergepäcks sowie der ein- und ausgehenden Güter sollen seinerzeit durch beiderseitige Kommissare noch näher verabredet werden."

— **Der preußische Eisenbahnetat in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses.** Am 28. Februar d. J. wurden die dauernden Ausgaben der Eisenbahnen erledigt und vom Extraordinarium die Ausgaben für die Bezirke der Direktionen Altona und Berlin. In Übereinstimmung mit dem Minister beseitigte die Kommission den neuen Titel der „Oberassistenten", mit welchem 4900 Beamte versehen werden sollten. In verschiedenen Petitionen war gegen diesen neuen Amtscharakter aus beteiligten Kreisen Einspruch erhoben worden. Der Minister bemerkte, daß die von den Zeitungen gebrachte Notiz über die Einführung einer Galauniform für Bahnhofsbeamte jeder Grundlage entbehre. Die bisherige Galakleidung der Stationsvorsteher I. Kl. sei sehr teuer gewesen und selten getragen worden. Statt der Galauniform sei jetzt den Stationsvorstehern I. Kl., Güterexpeditionsvorstehern und Stationskassenrendanten erlaubt, bei feierlichen Gelegenheiten zu ihrer Dienstkleidung einen Zweimaster aufzusetzen. Die Petitionen der Beamten auf Erhöhung der Gehälter wurden nicht verhandelt und sollen in einer späteren Sitzung der Budgetkommission verhandelt werden. — Der Minister wies darauf hin, daß in den letzten zehn Jahren die Anstellungsverhältnisse der höheren Techniker bei den Eisenbahndirektionen sich sehr gebessert haben. Die vom jetzigen Minister eingeführten sogenannten Überraschungskommissionen haben sich nach seiner Mitteilung durchaus bewährt. — Seit 1895 ist die Gesamtsumme der Stellenzulagen um 196 % erhöht. — Der Minister hat für Schienen und eiserne Schwellen einen dreijährigen Vertrag geschlossen, so lange der Stahlwerksverband dauert, der für zwei Jahre ein Wahlrecht einräumt. Die Verwaltung hat sich in diesem Jahre für Fortsetzung des bestehenden Vertrages entschieden, wonach 112 ℳ für die Tonne Schienen bezahlt werden und 105 ℳ für die Tonne Schwellen. Die Kohlen sind in diesem Jahre mit demselben Preise bezahlt wie im vorigen. Der Minister bemerkte, daß grundsätzlich für den Fall eines Streiks für sechs Wochen Kohlen in Vorrat gehalten werden. In bezug auf die Kohlennot infolge des Streiks erklärte er, daß die Eisenbahnverwaltung durchaus nicht in Verlegenheit gekommen sei; nur seien die aus Schlesien und England bezogenen Kohlen selbstverständlich der größeren Fracht wegen teurer. — Eingehende Erklärungen gab der Minister über die Fortschritte des schweren Oberbaus in den durchgehenden Gleisen sowie über die steigende Deckung des Holzschwellenbedarfs aus dem Inlande ab. — Die Petition eines Erfinders von stoßfreien Doppelschienen wurde der Regierung als Material überwiesen. — Auf Anfrage erklärte ein Vertreter der Staatsregierung, daß der Hamburger Bahnbau im ganzen 64 000 000 ℳ koste, von denen Hamburg 20 000 000 ℳ zahlt. Für die Umgestaltung der Bahnanlagen bei Spandau wurden als erste Rate 500 000 ℳ bewilligt. — Für die Herstellung eines Verkehrs- und Baumuseums in Berlin bewilligte die Budgetkommission als erste Rate 400 000 ℳ. Die nun folgenden Mitteilungen über dieses neu einzurichtende Museum decken sich mit dem, was in unserem Leitaufsatz in Nr. 5 d. Ztg. mitgeteilt ist. — Ferner teilte der Minister mit, daß der Sommerfahrplan eine reiche Zahl von Zugverbesserungen, namentlich auch im Osten, aufweisen werde.

Am 2. d. M. erledigte die Budgetkommission den Rest des Extraordinariums der Eisenbahnverwaltung. Die für die Erweiterung des Bahnhofs in Biebrich geforderte erste Rate von 300 000 ℳ wurde auf Antrag des Ministers gestrichen, weil neue Momente eine Änderung des Projektes erwünscht erscheinen lassen. Eine Petition auf Umbau des Rheinbahnhofs in Biebrich wurde durch diese Streichung für erledigt erklärt. Auf Anfrage gab der Minister nähere Auskunft über die Brandschäden durch Funkenflug in dem verflossenen trocknen Sommer. Während in den fünf Jahren von 1899 bis 1903 durchschnittlich eine Ausgabe von 285 000 ℳ der Eisenbahnverwaltung infolge Brandschadens durch Funkenflug erwachsen ist, wird dieser Betrag für das Jahr 1904 voraussichtlich auf 3—4 000 000 ℳ steigen. Hierbei ist namentlich die Herrschaft Primkenau beteiligt, Besitz des Herzogs Ernst Günther zu Schleswig-Holstein, und der Brandschaden bei Hammer in Oberschlesien. Beim Brandschaden in Hammer ist die Ursache nicht völlig sicher nachweisbar, jedoch hat der Minister auch hier Funkenflug als Ursache anerkannt. Die Entschädigungsfrage für Primkenau, wo etwa 20 000 Morgen Wald vernichtet sind — hier liegt fraglos Funkenflug vor —, ist noch im Gange. Die Eisenbahnverwaltung hat unter Inanspruchnahme der landwirtschaftlichen Verwaltung den ganzen abgebrannten Wald übernommen. — Der Baubericht nebst den Rechenschaftsberichten wurden durch Kenntnisnahme für erledigt erklärt. — Eine Petition um Wiederaufnahme des Trajektbetriebes Rüdesheim-Bingerbrück usw. wurde der Regierung zur Erwägung überwiesen. Nach den Erklärungen des Ministers scheint jedoch ein Erfolg der Petition nicht in Aussicht zu stehen.

Aus den von dem Herrn Minister abgegebenen Erklärungen werden wir in nächster Nummer auf Grund des amtlichen Berichts das Wichtigste ausführlich wiedergeben.

— **Die zweite Beratung des Etats der preußischen Staatseisenbahnverwaltung** im Abgeordnetenhause hat am 6. d. M. begonnen. Staatsminister v. Budde gab an diesem Tage über eine Reihe von Punkten, u. a. die Betriebsmittelgemeinschaft und die Personentarifreform, wichtige Erklärungen. Wir werden darüber in nächster Nummer ausführlicher berichten.

— **Aus den Verhandlungen des preußischen Landeseisenbahnrats** vom 9. Dezember 1904, über die wir in Nr. 98 S. 1523 Jahrg. 1904 kurz berichtet haben, teilen wir nachträglich auf Grund der uns zugegangenen Verhandlungsschrift noch folgendes mit: Betreffs der Gewährung einer Frachtermäßigung für Steinkohlen und Koks nach dem Sieg-, Lahn- und Dillgebiet hatte bereits der Ausschuß des Landeseisenbahnrats sich in seiner Sitzung vom 18. November 1904 gutachtlich dahin ausgesprochen, daß beim Sieg-, Lahn- und Dillgebiet ganz außergewöhnliche Verhältnisse vorlägen, welche die Anwendung von Ausnahmemaßregeln rechtfertigen würden, und daß aus solchen Maßregeln für den unteren Lennebezirk sowie für die mittelrheinischen und die Eschweiler-Aachener Eisenwerke eine unmittelbare Gefahr nicht entstehen würde. Bei den Verhandlungen wurde dargelegt, die Notlage des Siegerlandes sei daran zu erkennen, daß von der jährlichen Eisenerzförderung die Menge von 50000 t nicht abgesetzt werden könne, daß ebenso der Roheisenabsatz stocke und die Hochöfen nur gedämpft betrieben würden, und daß die Arbeiter wegen unauskömmlicher Lohnbezüge nach anderen Bergbaubezirken verzögen. Bezüglich des Lahn- und Dillgebiets wurde geltend gemacht, daß von den vier vorhandenen Hochöfen nur drei und diese nur gedämpft betrieben würden. Kein Hüttenwerk würde zu gedämpftem Betriebe übergehen, wenn es nicht unbedingt nötig wäre, im vorliegenden Falle zur Beschäftigung der Arbeiter und zur Aufrechterhaltung des Bergbaues. Der Landeseisenbahnrat bejahte hiernach die Frage über das Vorhandensein einer Notlage des Eisenerzbergbaues und der Eisenindustrie für das Sieggebiet mit Einstimmigkeit, mit Stimmenmehrheit für das Gebiet der Lahn und Dill und für das oberschlesische Gebiet und empfahl die Einführung eines Streckensatzes von 1,25 ₰ für das Tonnenkilometer. — Betreffs der Übernahme der Haftpflicht für die Beschädigung unverpackter und unvollständig verpackter Eisengußwaren durch die Eisenbahn hatte sich bereits der Ausschuß gegen den auf eine solche Maßnahme abzielenden Antrag der ständigen Tarifkommission ausgesprochen, welcher die Übernahme einer solchen Haftpflicht gegen einen Zuschlag befürwortete, der 10 % der Fracht nicht übersteigen solle. Demgegenüber hatte der Ausschuß geltend gemacht, daß seiner Natur nach ein solches Nebengeschäft nicht zu den Verkehrsaufgaben der Eisenbahn gehöre. Ein wirtschaftliches Bedürfnis für die Versicherung durch die Eisenbahn könne nicht anerkannt werden, weil die Möglichkeit der Privatversicherung bestehe und auch benutzt werde. Die Berechnung der Versicherungsgebühr nach dem zu erhebenden Frachtbetrage, für die ein passender Maßstab noch nicht gefunden sei, stoße auf Bedenken. Berufungen zu gunsten anderer leicht zerbrechlicher Gegenstände, wie Glas-, Ton- und Porzellanwaren, würden nicht ausbleiben. Von den Kommissaren des Ministers der öffentlichen Arbeiten wurde noch mitgeteilt, daß die Wertsumme der jährlich zu Bruch gehenden Eisengußwaren, die der Verein Deutscher Eisengießereien auf nur 40000 ℳ veranschlagt habe, einer nachträglich eingegangenen Mitteilung eines Sachverständigen zufolge den zehnfach höheren Betrag, also etwa 400000 ℳ, ausmachen werde. Der Landeseisenbahnrat beschloß hiernach die Ablehnung des Antrags der ständigen Tarifkommission.

— **Wagendienst bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Um die Gestellungsverhältnisse der gedeckten Güterwagen während der Zeit des hohen Bedarfs noch weiter zu verbessern, macht ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Februar d. J. an die Königlichen Eisenbahndirektionen auf folgendes aufmerksam: 1. Das Bedürfnis an Kurswagen ist dauernd zu beobachten. Insbesondere sind auch die Eilgutkurswagen auf ihre Notwendigkeit hin zu prüfen. Die Ausnutzung der Packwagen für die Stückgutbeförderung, namentlich auf Nebenbahnen, ist möglichst anzustreben. Es ist besonders darauf zu halten, daß die Stationen die für die Kurswagen bestimmten Güter tatsächlich nur in diese verladen und nicht etwa eigenmächtig besondere Wagen in die Züge einstellen. Für die Zeit der Wagenknappheit ist auf Vereinigung der für den gewöhnlichen Verkehr vorgesehenen Kurswagen Bedacht zu nehmen. Diese Vereinigung ist nicht der Entscheidung der einzelnen Stationen zu überlassen, sondern planmäßig festzulegen und in die Beförderungsvorschriften aufzunehmen. 2. Es bleibt zu prüfen, ob nicht vorübergehend die vereinzelte Beschränkung, wonach bei dem Vorhandensein von je 2000 kg Orts- und Umladegut getrennte Wagen abzurichten sind, aufzuheben ist. 3. An dem Wagenbedarf der größeren Stückgutversandplätze wird sich vielfach eine Ersparnis erzielen lassen sowohl durch Zusammenlegung der Kurswagen (zu 1), als auch durch spätere Deckung, namentlich soweit solche abends aus den Beständen der Ladegleise noch zu ermöglichen ist, und durch gesteigerte räumliche Ausnutzung der Wagen. Es ist mit Strenge darauf zu halten, daß das geschieht. Die Wagenbureaus müssen bei den Anforderungen sorgfältig hierauf achten, auffällige Wahrnehmungen bei der Königlichen Direktion zur Sprache bringen und nötigenfalls bei ihren Dispositionen von den Anforderungen der größeren Versandstellen einen entsprechenden Abzug machen. Der Zustand, daß zu Zeiten von Wagenmangel der Tagesbedarf für Stückgut am Schuppen steht, auch wenn zur Zeit Verladungen gar nicht in Frage kommen, schädigt die Ausnutzung der Wagen. Daß endlich gewohnheitsmäßig für Stückgut mehr angefordert wird, als nötig ist (wie vereinzelt beobachtet wird), kann den Wagenbureaus bei der nötigen Aufmerksamkeit nicht entgehen. 4. Vom Wagenbureau und von den mit der örtlichen Aufsicht betrauten Beamten ist nachzuprüfen, ob den Verteilungsverfügungen, namentlich auch soweit es sich um die Abgabe von Wagen trotz eigenen Bedarfs handelt, rechtzeitig und in vollem Umfange entsprochen wird, ob die Absendung der abzugebenden Wagen stets mit den vorgeschriebenen Zügen erfolgt und der eigene Bedarf, soweit er erfahrungsgemäß aus dem späteren Zulauf oder aus den auf der Station noch freiwerdenden Wagen gedeckt werden kann, nicht vorzeitig aus den bereits verfügbaren Beständen entnommen wird. Das Wagenbureau hat die nach der täglichen Wagenverteilung für die einzelnen Stationen sich ergebenden Ausfälle mit den am nächsten Tage telegraphisch gemeldeten Zahlen der nicht gestellten Wagen fortlaufend zu vergleichen; auch ist es, wie wiederholt bemerkt wird, selbstverständlich, daß die telegraphischen Meldungen auf Grund der monatlichen Verwendungsnachweisungen nachgeprüft werden. Von den Stationen ist, soweit dies nicht schon geschieht, in den Telegraphendienstbüchern neben den Aufträgen des Wagenbureaus die Art der Erledigung unter Angabe von Tag, Zug und Stunde des Wagenausgangs anzugeben. Die Stationsvorsteher haben sich täglich davon zu überzeugen, ob und wie die Verteilungsverfügungen ausgeführt worden sind; daß dies geschehen, haben sie neben den vorbezeichneten Eintragungen zu vermerken. Die Richtigkeit der letzteren ist bei den örtlichen Prüfungen durch Vergleichung mit den Zugführeraufschreibungen festzustellen.

— **Der Sommerfahrplan für den Berliner Stadt-, Ringbahn- und Vorortverkehr** trägt, wie die Berl. N. Nachr. mitteilen, den Wünschen der Bevölkerung, insbesondere der Vorortbewohner, in weitestem Maße Rechnung. Die in ihm vorgesehenen neuen Züge ergeben eine Zugvermehrung in fast demselben erheblichen Umfange, wie sie bereits in den vorhergehenden zwei Jahren bei Einführung des Sommerfahrplans eingetreten ist. In dieser Hinsicht dürften die nachfolgenden Zahlen von Interesse sein, die gleichzeitig ein Bild von dem gewaltigen Verkehr geben, der täglich im Bezirke der Berliner Eisenbahndirektion zu bewältigen ist. In der Sommerfahrplanperiode (1. Mai bis Ende September 1902) wurden im Stadt-, Ringbahn- und Vorortverkehr von Berlin 241789 Züge befördert und 5614948 Zugkm zurückgelegt. Dagegen werden nach dem Sommerfahrplan dieses Jahres 304398 Züge mit 7257326 Zugkm befördert werden. Die Leistungen an Zugkilometern haben hiernach in den letzten drei Jahren um etwa 35 % zugenommen. Die größte Zunahme der Betriebsleistungen ist entsprechend der rasch fortschreitenden Verkehrsentwicklung im Vorortverkehr auf der Strecke Berlin-Erkner eingetreten. Im Sommer 1902 verkehrten auf dieser Strecke an den Werktagen 70 Züge mit einer täglichen Leistung von 1601 Zugkm; in diesem Sommer werden werktäglich 130 Züge mit 2822 Zugkm, an den Sonntagen sogar 203 Züge mit 4332 Zugkm verkehren. Vom 1. Mai ab werden übrigens aus Betriebsrücksichten nicht mehr die von und nach Nieder-Schöneweide-Johannisthal-Grünau, sondern die von und nach Erkner fahrenden Vorortzüge über die Stadtbahn nach und von Potsdam durchgeführt werden. Auf der Wannseebahn verkehrten im Sommer 1902 werktäglich 216 Züge mit 3556 Zugkilometern, in diesem Sommer werden 284 Züge mit 4498 Zugkilometern befördert werden. Auf den Stadtgleisen der Stadtbahn wurden damals werktäglich zwischen Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof 560 Züge mit 6160 Zugkm gefahren, jetzt sollen 754 Züge mit 8294 (Sonntags sogar 779 Züge mit 8569) Zugkilometern zur Beförderung gelangen; für die Südringstrecke Potsdamer Bahnhof-Halensee-Charlottenburg endlich wird die Anzahl der Züge von 204 auf 246, die der Zugkilometer von 1800 auf 2349 steigen. Um sich eine Vorstellung von dem Umfange des Betriebs zu machen, der an einem verkehrsreichen Sonntag im Berliner Direktionsbezirk zu bewältigen sein wird, sei bemerkt, daß an einem solchen Tage im Stadt- usw. und Vorortverkehr etwa 2590 Züge mit rund 61000 Zugkm zu fahren sein werden. Der von diesen Zügen insgesamt zurückzulegende Weg entspricht annähernd dem $1\frac{1}{2}$ fachen des Erdumfanges.

— **Zunahme des Verkehrs auf den Stadtgleisen der Berliner Stadtbahn.** Im Anschluß an vorstehende Mitteilung veröffentlichen wir nachstehende interessante Zusammenstellung, die den außerordentlichen Aufschwung des Verkehrs in Berlin seit 1895 zeigt:

Jahr	es wurden über die Stadtgleise der Stadtbahn befördert rund Züge	durchschnittliches Lokomotivgewicht in Tonnen	durchschnittliches Wagengewicht eines Zuges in Tonnen
1895	155 000	40	113
1896	167 000	40	113
1897	180 000	40	113
1898	182 000	40	113
1899	192 000	41	113
1900	196 000	41	113
1901	200 000	41	113
1902	205 000	41	113
1903	208 000	41	113
1904	263 000	45	140

Die auffallende Zunahme vom Rechnungsjahr 1903 zu 1904 beruht auf dem Umstand, daß seit 1. Mai 1904 die Vorortzüge Potsdam-Erkner und umgekehrt über die Stadtgleise geleitet werden, während sie früher auf den Ferngleisen verkehrten. Abgesehen hiervon betrug die Zunahme in acht Jahren 34,2 %, also in jedem Jahre durchschnittlich 4,28 %.

Die Änderung des Lokomotivgewichts ist darauf zurückzuführen, daß die Stadtbahnmaschinen ein Durchschnittsgewicht von nur 41 t haben, während die stärkeren Vorortmaschinen 59 t wiegen.

Das Durchschnittsgewicht eines Stadtbahnzuges, das bei 9 Wagen nur 113 t erreichte, hat sich zu Beginn des Jahres 1904 bei Verwendung von 10 Wagen durch Höherlegung der Kasten auf die bei allen anderen Betriebsmitteln vorgeschriebene Höhe, Anbringung der Luftdruckbremse und der Kurzkupplung auf 133 t erhöht, während das mittlere Gewicht eines Vorortzuges zu 166 t berechnet ist. Unter Zugrundlegung der Verhältniszahl 4:1 zwischen den Stadtbahnzügen und Vorortzügen ermittelt sich das zu rund 140 t angegebene Zuggewicht. (Auf der verkehrsreichen Nordringstrecke fahren in den Morgen- und Abendstunden schon Züge mit 13 Wagen!)

In einem Stadtbahnzuge konnten früher bei 9 Wagen etwa 350 Reisende Platz finden, jetzt rund 400, wogegen die Vorortzüge etwa 450 Sitzplätze enthalten. Pl.

— **Mangel an gedeckten Güterwagen.** Wegen eingetretenen Mangels an diesen Wagen hat die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen die Zone für Rückbeladung fremder Deckelwagen von 150 auf 30 km herabgesetzt. Gleichzeitig bringt sie sämtlichen Bahn- und Güterstationen angesichts des gesteigerten Frühjahrsverkehrs in Erinnerung, daß die Be- und Entladung der Güterwagen sowie deren Beförderung im beladenen wie leeren Zustande zu beschleunigen ist, ferner, daß die Reparaturen und Desinfektionsgeschäfte raschest vorzunehmen und die gedeckten fremden Wagen tunlichst auszunutzen seien.

— **Das bayerische Verkehrsministerium und die Beamten-Konsumvereine.** Der Allgemeine Gewerbeverein München hat vor kurzem das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten gebeten, in einer Entschließung an die beteiligten Stellen zum Ausdrucke bringen zu wollen, daß die Staatsregierung den Betrieb der Warenverteilungsstelle des Bayerischen Verkehrsvereins als eine unerfreuliche Wirtschaftserscheinung, die das gute Einvernehmen zwischen Bürger und Beamten beeinträchtigt, betrachtet und diese deshalb ernstlich mißbilligt. Hierauf ist unterm 26. Februar d. J. folgende Entschließung des Staatsministeriums an den Verein ergangen:

„Die Erhebungen über den Betrieb der sogen. Warenverteilungsstelle des Bayerischen Verkehrsvereins haben ergeben, daß dieses Unternehmen ein auf die Mitglieder des genannten Vereins beschränkter Konsumverein ist. Verfolgbare Anhaltspunkte für die Annahme, daß der Verein auch an Personen verkauft, die nicht durch die besondere Legitimationskarte sich als Mitglieder ausweisen, haben sich bis jetzt nicht gewinnen lassen. Angesichts dieser Sachlage bieten mir die dienstlichen Vorschriften keine Handhabe, gegen den Betrieb der Warenverteilungsstelle einzuschreiten."

„In Übereinstimmung mit dem von der Staatsregierung schon bisher eingenommenen Standpunkt erblicke ich aber in der Bildung von Konsumvereinen durch staatliche Beamte und Bedienstete eine unerfreuliche Erscheinung, weil die Tätigkeit solcher Vereine von dem gewerblichen Mittelstande, auf dessen Erhaltung und Förderung sich die Bestrebungen von Regierung und Landtag seit Jahren vereinigen, als eine Schädigung seiner Erwerbsinteressen empfunden werden muß. Die Beamten und Bediensteten setzen sich durch ihre Absonderung in solchen Vereinen zu weiten Kreisen des erwerbstätigen Volkes in einen ausgesprochenen wirtschaftlichen Gegensatz, dessen Rückwirkungen auch in dienstlicher Hinsicht nicht erwünscht sein können. Ich muß die Gründung eines solchen Vereins in München um so tiefer bedauern, als ich einen wirtschaftlichen Notstand, der die Beamten und Bediensteten gerade hier auf diesen Weg der Selbsthilfe drängen könnte, nicht für gegeben erachte. Ich habe nicht unterlassen, die Beamten und Bediensteten der Verkehrsverwaltung von dieser meiner Auffassung in Kenntnis zu setzen. v. Frauendorfer."

— **Beirat der württembergischen Verkehrsanstalten.** Am 27. Februar fand unter dem Vorsitz des Staatsrats v. Balz eine Sitzung des Beirats der Verkehrsanstalten statt, in der über die von der Generaldirektion der Staatseisenbahnen bei dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, beantragten Fahrplanänderungen für den Sommerdienst 1905 sowie über die Aufnahme von Arbeitervertretern in den Beirat beraten wurde. Die Vorschläge für den Sommerfahrplan fanden im allgemeinen die Billigung des Beirats, der sich für die auf verschiedenen Linien vorgesehenen Verbesserungen befriedigt äußerte; bei einigen aus der Mitte des Beirats geäußerten Wünschen wurde von den Vertretern der Eisenbahnverwaltung weitere Prüfung und tunliche Berücksichtigung zugesagt. Eine endgültige Stellungnahme zu der Frage betreffend die Aufnahme von Arbeitervertretern in den Beirat fand nicht statt, da die Mitglieder des Beirats es für angezeigt erachteten, zuvor noch die Ansichten der Handelskammern und des Gesamtkollegiums der Zentralstelle für die Landwirtschaft einzuholen. Es wurde deshalb der Wunsch ausgedrückt, diese Angelegenheit auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung zu setzen.

— **Allgemeine Berliner Omnibusgesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1904 kann eine Dividende von 15 % (im Vorjahre 14 %) verteilt werden. Im Berichtsjahre wurden 86 000 000 (im Vorjahre 60 000 000) Fahrgäste befördert. Die Gesellschaft erreichte damit für 1904 die höchste verhältnismäßige Verkehrszunahme aller größeren Verkehrsunternehmungen in Berlin. Dies Ergebnis bestärkt die Verwaltung in der Überzeugung, daß nicht das Verkehrsmittel selbst es war, das sich überlebt hatte, sondern daß die unzeitgemäßen, den Ansprüchen auf Bequemlichkeit und schnelle Fortbewegung in keiner Weise entsprechenden Betriebseinrichtungen die Schuld trugen, daß der Omnibus in den letzten Jahren in den Hintergrund gedrängt worden war. Die Verwaltung will in ihren Bestrebungen, hierin Wandel zu schaffen und die Gunst des Publikums immer mehr zu gewinnen, nicht nachlassen und weitere neue Fahrverbindungen schaffen. Es soll auch in wenigen Monaten ein Probebetrieb mit sechs neu erbauten Motorwagen versucht werden. Im Berichtsjahre werden wiederum 85 Einspänner-Omnibusse in Betrieb gesetzt, weitere 120 bis 200 Stück sollen im laufenden Jahre folgen. Die Aussichten für das neue Geschäftsjahr werden nach den monatlichen Einnahmeausweisen als weiter günstig bezeichnet. Die Verwaltung ist der Überzeugung, daß der Aufschwung der Gesellschaft dauernd sein werde.

So weit der Geschäftsbericht. Unseres Erachtens sind es zwei Hauptgründe, die den Aufschwung des Omnibusbetriebes in Berlin begründen: zunächst der billige Fahrpreis von 5 ₰ für kurze Strecken bis zu etwa 1 km Länge, während auf den Straßenbahnen auch für die kleinste Strecke 10 ₰ entrichtet werden müssen. Weiter wächst mit der zunehmenden Dichtigkeit des Verkehrs gewisser Hauptstrecken (Potsdamer Straße, Leipziger Straße, Friedrichstraße usw.) die Wettbewerbsfähigkeit des Omnibus gegen die Straßenbahnen, weil jener sich auch im Gedränge immer noch einigermaßen frei bewegt, während die Wagen dieser an die Schienen gebunden und daher fortwährenden Stockungen unterworfen sind, die bekanntlich in verkehrsreichen Stunden und Strecken das Fahren auf der Straßenbahn immer unerquicklicher machen.

— **Personalnachrichten.** Das Mitglied der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, Oberfinanzrat Dr. jur. Otto, ist vom 1. d. M. ab unter Ernennung zum Geheimen Finanzrat und vortragenden Rat in das Finanzministerium berufen. Dem Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Leipzig I, Betriebsoberinspektor Winter, ist der Titel und Rang als Eisenbahndirektor verliehen.

Österreich.

— **Mehrerfordernis für die Alpenbahnen.** Der zur Beratung hierüber eingesetzte Unterausschuß des Eisenbahnausschusses hielt am 2. d. M. eine Sitzung. Der Obmann erklärte, daß er den Abg. v. Skene im Hinblicke auf dessen am 9. Februar im Abgeordnetenhause gehaltene Rede, worin er das

Mehrerfordernis bei den Alpenbahnen mit großer Schärfe kritisierte, zu der heutigen Sitzung eingeladen habe.

Abg. v. Skene nahm alsbald das Wort, um zu erklären, daß er bei seiner Rede im Abgeordnetenhause nur seiner Abgeordnetenpflicht nachgekommen sei, auf die Gefahren hinzuweisen, in welche die Staatsfinanzen und der öffentliche Kredit durch die überstürzte Art geraten, mit welcher bei Ausführung der Investitionen vorgegangen wurde. Persönliche Beweggründe hätten da nicht mitgespielt. Seine Angriffe hätten nur dem Eisenbahnminister als dem „verantwortlichen Redakteur" des Baues der Alpenbahnen gegolten. Er gab zu, daß, wenn die vom Minister im Unterausschuß gegebenen Aufklärungen schon in der vorausgegangenen Sitzung des Vollausschusses bekannt gegeben worden wäre, er seine in der Zwischenzeit im Plenum des Hauses gemachten Ausführungen in wesentlicher Weise gemildert haben würde. Im übrigen hätten die Ausführungen des Ministers im Unterausschusse ihm den Eindruck einer Verteidigungsrede auf mildernde Umstände gemacht, und er glaube den Zweck seines Auftretens im Abgeordnetenhause bereits größtenteils erreicht zu haben, wenn der Minister in seiner letzten Rede offen erklärte, daß die Regierung nun ernstlich erwogen habe, daß in Zukunft dem Parlament nur fertige Einzelpläne über Bahnbauten zur Genehmigung vorgelegt werden sollen.

Er beharre aber auf seiner Ansicht, der Minister habe die ihm bewilligten Kredite überschritten und das Haus nicht rechtzeitig auf die veränderte Sachlage aufmerksam gemacht. Tatsächlich sei aktenmäßig Ende 1902 der größte Teil der Einzelpläne fertig und die bevorstehende große Überschreitung daher dem Minister bekannt gewesen. Daraufhin hätte er dem Parlament darüber Bericht erstatten müssen. Über die Notwendigkeit erhöhter Leistungsfähigkeit usw. mußte sich die Regierung schon im Mai 1901, vor Einbringung der Regierungsvorlage, klar sein. Ein namhafter Teil des Mehrbedarfs sei den nicht genügenden technischen Vorarbeiten und Erhebungen zuzuschreiben. Daß eingehende Vorarbeiten Geld kosten, sei wohl wahr, aber ebenso wahr sei es, daß gerade im gegebenen Falle, wo das geologische Gutachten schwierige Bodenverhältnisse besonders hervorhob, eingehende Vorarbeiten sich reichlich bezahlt gemacht hätten. Insbesondere in der Wocheiner Strecke und im Bacatale seien die geologischen Verhältnisse sehr ungünstig, und den Bewohnern des Tales sei es längst bekannt, daß auf dessen beiden Seiten Rutschboden vorhanden sei. Dies hätte früher festgestellt werden können. Dadurch wären die kostspieligen Trassenverlegungen gegen den ursprünglichen Entwurf erspart worden und man hätte rechtzeitig gewußt, daß 14 Tunnel mehr nötig seien, als im Hauptplan vorgesehen war. Hätte man vorher den Ingenieuren Bohrungen aufgetragen, so wären die ersteren Berechnungen im Voranschlage ziemlich richtig geblieben. Dasselbe gelte für die kostspieligen nachträglichen Fundierungen und Schutzbauten. Bei Durchsicht der Akten ersehe man, daß seit dem Beginne des nicht richtig vorbereiteten Baues diesem beinahe tagtäglich die unangenehmsten bauerschwerenden Überraschungen entgegentraten, welche sofortige, meist sehr teure Änderungen der vorhandenen Pläne erforderten.

Redner ging darauf zur Besprechung der Bauvergebungen über und richtete folgende Fragen an die Regierung: 1. Sind bei dem Tunnelbau durch den Übergang auf andere Profile als jene, welche bei Vergebungsverhandlungen als maßgebend in Betracht kommen, von den Unternehmern höhere Einheitspreise erzielt worden, und hat sich das Baugeschäft für diese hierdurch wesentlich vorteilhafter gestaltet? 2. Wurden durch nachträgliche Zugeständnisse der Baudirektion in der Richtung, daß beispielsweise in einzelnen Losen anstatt des nach der Ausschreibung in Aussicht genommenen Bruchsteinmauerwerkes die Ausführung des Baues in Betonmauerwerk genehmigt wurde, ebenfalls zum Vorteile der Unternehmer höhere Einheitspreise erzielt? 3. Warum wurde für einzelne größere Bauwerke, die infolge der Trassenveränderung nach Ausarbeitung der Einzelpläne nötig waren, keine öffentliche Ausschreibung veranlaßt?

Nach Einsicht in die Akten und nach rein sachlicher Prüfung komme Redner zu folgenden Schlüssen: Die übereilte Inangriffnahme des Baues hatte die größten Schwierigkeiten für die Ausführung zur Folge. Hätte der Eisenbahnminister gerade mit Rücksicht auf die bekannten Schwierigkeiten beim Bau anderer Gebirgsbahnen die Vorentwürfe früher gewissenhafter prüfen lassen und, um hierzu Zeit zu haben, selbst noch nach Bekanntwerden der ersten größeren Trassenanstände im Jahre 1902 die Hinausschiebung des Baubeginnes verlangt, dann wäre die vielen traurigen Überraschungen bei diesem Baue erspart geblieben. Nicht die österreichischen Ingenieure und ihre Kunst, welche bei der Überwindung der unerwartet auftauchenden Hindernisse geradezu Großartiges geleistet haben, treffe in diesem Falle ein Verschulden. Der Fehler liege darin, daß man ihnen nicht rechtzeitig den Auftrag erteilte und die Zeit ließ, gründliche Vorarbeiten vorzunehmen.

Der Eisenbahnminister stellte vor allem mit Befriedigung fest, daß auch der Abg Skene die Leistungen der technischen Organe von jenem Tadel freisprach, der in seiner im Plenum des Hauses gehaltenen Rede durchklang. Hiernach verstärkte sich seine Überzeugung, daß der springende Punkt die Frage sei: Hätte man vor Mai. 1904 die Vorlage unterbreiten können? Der Minister erklärt, diese Frage entschieden verneinen zu müssen, denn selbst der Zeitpunkt, in welchem die Einzelpläne fertiggestellt waren, wäre noch immer nicht der geeignete gewesen, das Haus über die Höhe der anzufordernden Kosten vollständig zu unterrichten. Immer hätten die Vergebungen abgewartet werden müssen, um eine völlig abschließende Kreditbewilligung ansprechen zu können. Eine stückweise Vorlage bei einer so großen, eine einheitliche Linie umfassenden Kreditforderung erscheine dem Minister aus den verschiedensten Gründen ausgeschlossen. Da nun wichtige Bauvergebungen erst in der zweiten Hälfte 1903 erfolgt seien und erst durch deren Ergebnis ein endgültiger Überblick über das Ganze gewonnen werden konnte, erscheine der Termin der Vorlage gerechtfertigt. Der vom Abg. Skene gewünschte Vorgang hätte zur Folge gehabt, daß in dem Zeitpunkte, als man die Notwendigkeit eines Mehrerfordernisses erkannte, die Bauvorbereitungsarbeiten hätten eingestellt werden müssen. Solche Unterbrechungen hätten nicht nur die Kosten um ein Unendliches gesteigert, sondern auch von allen Seiten mit Recht den heftigsten Tadel hervorgerufen, nicht nur von der Industrie, welche während ihrer Bedrängnis mit den Aufträgen sicher rechnete, sondern auch von allen Interessenten, insbesondere auch der Arbeiterschaft, und sei der Vorgang der Regierung der gebotene und einzig richtige gewesen.

Der Eisenbahnbaudirektor Sektionschef Wurmb beantwortete die vom Abg. Skene gestellten Fragen. Er stellte fest, daß die Einzelpläne für die Alpenbahnen von den Eisenbahnbauleitungen mit der größten Sorgfalt ausgearbeitet, im Eisenbahnministerium eingehend überprüft, sodann kommissionell behandelt worden seien und erst nach dieser Vorbereitung die Aufstellung der Vergebungsunterlagen, die Ausschreibung und darauf die Bauvergebung erfolgte, ein Vorgang, welcher sich ganz jenem an die Seite stelle, wie er bei Privatbauten geübt werde. Die im Laufe des Baues vorgenommenen Änderungen seien lediglich auf Widerwärtigkeiten zurückzuführen, welche sich ergaben, trotzdem geologisch bedenklich befundenen Strecken nach Tunlichkeit aus dem Wege gegangen wurde.

Es sei abweichend von dem früheren Vorgange bei den Alpenbahnen den Unternehmern keine Preisliste zur Stellung des Angebots vorgelegt worden, sondern es seien in den Ausschreibungsbehelfen nur Arbeitsgattungen und Arbeitsmengen enthalten gewesen, und dem Unternehmer sei es überlassen worden, die Einheitspreise selbst zu berechnen. Bei den Tunnelbauten im besonderen seien unter Bedachtnahme auf die voraussichtlichen Schwierigkeiten Angebote auf 18 Tunnelprofile eingeholt worden, von welchen das letzte jene Ausmaße erhielt, welche bei den ungünstigsten Verhältnissen anzuwenden gewesen wären. Die ungünstigen Verhältnisse, welche insbesondere beim Karawankentunnel und bei einem oder dem anderen der kleineren Tunnel auftraten, drängten zur Aufstellung viel stärkerer Tunnelbauten und zwangen zur Vereinbarung neuer Preise für diese. Es werfe sich die Frage auf, warum nicht gleich bei der ursprünglichen Ausschreibung solche verstärkte Bauten einbezogen wurden. Darauf sei zu erwidern, daß hierdurch das Bild des ganzen Tunnelbaues verwirrt worden wäre und die Unternehmer die Besorgnis hätten hegen müssen, daß die bauleitenden Organe ganz ungewöhnliche Schwierigkeiten voraussetzen, wodurch selbstverständlich für die ganzen Tunnelbauten höhere Preise angeboten worden wären. Redner verweist darauf, daß die Preise für die neu vereinbarten Tunnelarten vollkommen im Verhältnisse stehen zu den ursprünglich angebotenen Preisen und mit Rücksicht auf die Schwierigkeiten, mit welchen die Bauten verbunden sind, geradezu als gering angesehen werden müssen.

In Beantwortung der zweiten Frage führte der Eisenbahnbaudirektor aus, daß auf der ganzen Strecke von Klagenfurt bis Triest wiederholt statt Mauerungen aus Bruchsteinen solche aus Beton durchgeführt wurden, weil an einzelnen Stellen entsprechende Bausteine mangelten oder mindestens zu jener Zeit nicht rechtzeitig beschafft werden konnten. Redner ging dann auf eine Reihe von Einzelheiten der Bauausführung ein.

Zur dritten Frage übergehend, bemerkte Redner, es liege in der Natur der Sache, daß in erster Linie bei Änderungen der Trasse in den einzelnen Losen dem Unternehmer dieser Lose dieser Bau übertragen werde, sofern seine Preisansprüche den Verhältnissen entsprechend gestellt werden. Dies habe in den gegebenen Fällen überall zugetroffen.

Der Abg. v. Skene wies darauf hin, daß seine Fragen, wie die Antwort der Regierung zeige, begründet waren. Tatsächlich seien zum Teil größere Profile beim Tunnelbau angewendet worden, als in den Angeboten enthalten waren, und zwar infolge des großen Gebirgsdruckes. Weiter sei — wegen

Mangels an Bausteinen im Bacatale — Zementmauerwerk anstatt Bruchsteinmauerwerk im Einvernehmen mit der Bauleitung ausgeführt worden. Dies sei durch die schwierigen Bodenverhältnisse gerechtfertigt gewesen und hatte rechnungsmäßig verhältnismäßig keinen bedeutend höheren Gewinn für die Unternehmer zur Folge. Auch einzelne Bauwerke seien ohne öffentliche Ausschreibung vergeben worden, weil man den ersten Unternehmern des betreffenden Loses sonst bedeutenden Ersatz für den Entgang der Arbeiten infolge der Planänderung hätte leisten müssen. Ein Sandkörnchen, das ins Rollen komme, werde oft zur Lawine, und so haben kleine Abweichungen in der Vergebung der Arbeiten, wie sie durch den ungewöhnlichen Bauvorgang beinahe unvermeidlich waren, zu beunruhigenden Gerüchten Veranlassung gegeben. Die erteilten Antworten zeigen mit großer Offenheit, daß auch bei diesem Baue einzelne Vorkommnisse sich ereigneten, welche in der Öffentlichkeit bedeutend aufgebauscht und zu Unzukömmlichkeiten gestempelt wurden. Soweit die Einsicht in die Akten Aufschluß gebe, müsse man auch in diesem Falle bekennen, daß nur dem Mangel an Vorarbeiten und den außergewöhnlichen Bauverhältnissen die Schuld hierfür zuzumessen sei. Redner nimmt die Antwort der Regierung auf seine Fragen zur Kenntnis. Anfragen anderer Abgeordneter über Einzelheiten der Bauausführung wurden ebenfalls vom Eisenbahnbaudirektor Wurmb eingehend beantwortet.

Auf eine Frage, wie es komme, daß der Bahnhof Triest im generellen Plan mit zwei Millionen Kronen erscheine, während er nunmehr auf $9^1/_2$ Millionen Kronen veranschlagt sei, führte der Eisenbahnbaudirektor aus, daß zur Zeit der Aufstellung des generellen Entwurfs kein entsprechendes Planum für eine Stationsanlage zur Verfügung gestanden habe, zur damaligen Zeit auch kein weitergehendes Programm für den Ausbau des Hafens vorgelegen habe. Durch das neue große Hafenbauprogramm habe sich das Bedürfnis nach einer gänzlichen Umgestaltung der Station San Andrea-Triest ergeben, und aus dieser neuen Umgestaltung ergeben sich die bedeutenden Mehrkosten.

Der Obmann erklärte hierauf, die Fragestellung der einzelnen Mitglieder unterbrechen zu wollen, und richtete an den Eisenbahnminister die Einladung, über die militärischen Anforderungen Aufklärungen zu geben, zu welchem Behufe die Sitzung für vertraulich erklärt wurde.

Nachdem diese Aufklärungen vom Eisenbahnminister und dem Sektionschef Wurmb in ausführlicher Weise gegeben worden waren, wurde die Sitzung geschlossen.

— **Die Bilanzaussichten der Südbahn.** Bekannt ist, daß das Geschäftsjahr 1904 nach der vorläufigen Ermittlung der Einnahme mit einer Steigerung derselben von rund 3,8 Millionen Kronen abgeschlossen hat. Diese Ziffer dürfte sich infolge der noch ausstehenden Richtigstellungen für die Monate November und Dezember auf etwa 4 Millionen Kronen erhöhen. Schwieriger ist derzeit die Bezifferung der Mehrausgaben. Daß die Betriebskosten gewachsen sein müssen, ist klar, da die Bewältigung des wesentlich gesteigerten Verkehrs größere Aufwendungen erforderte. Man kann damit rechnen, daß höchstens 65 % der Mehreinnahmen von den Mehrausgaben aufgezehrt werden. Danach würde ein Mehrerfordernis an Ausgaben im Betrage von etwa 2,6 Millionen Kronen zu gewärtigen sein. Die günstigen Betriebsergebnisse des Vorjahres werden auch dem Staate insofern zugute kommen, als sich der für das Jahr 1904 zu entrichtende Teilbetrag der Kaufschillingsrückzahlung gegenüber dem Vorjahre erheblich erhöhen wird. Dieser Rückzahlungsbetrag dürfte dem Betrage von 8 Millionen Kronen nahe kommen. Da der Kaufschillingsrest sich im Vorjahre auf rund 43 Millionen Kronen belief, so ist, wenn die Verkehrsentwicklung der Südbahn die bisherige Richtung einhält, dessen vollständige Abstattung in wenigen Jahren zu gewärtigen.

— **Eisenbahnfachkurs in Innsbruck.** Die Direktion der Innsbrucker Handelsakademie plant die Errichtung eines besonderen einjährigen Eisenbahnfachkurses an dieser Anstalt. Der neue Kurs verfolgt den Zweck, den Hörern eine gründliche technische und tunlichst auch praktische fachliche Ausbildung für den mittleren Eisenbahndienst zu geben. Er soll mit der Innsbrucker Handelsakademie derart verbunden sein, daß er von ihrem Aufsichtsrate erhalten und beaufsichtigt wird. Der Direktor der Handelsakademie hätte zugleich leitender Direktor des Kurses zu sein. Der Lehrkörper soll aus einem Fachvorstande und der erforderlichen Anzahl von Lehrkräften bestehen. Das Eisenbahnministerium überwacht den Kurs durch ein in den Aufsichtsrat der Akademie zu entsendendes Mitglied.

Die Hörer sind entweder ordentliche oder außerordentliche. Die Voraussetzung für die Aufnahme als ordentlicher Hörer ist entweder die Vollendung der Studien an einer Oberrealschule oder einem Obergymnasium sowie die Ablegung einer Aufnahmeprüfung aus den Gegenständen, welche in dem an der Innsbrucker Handelsakademie für Schüler mit zurückgelegten Mittelschulstudien bestehenden kommerziellen Fachkurse gelehrt werden, oder die Beendigung dieses kommerziellen Fachkurses oder eines gleich oder ähnlich eingerichteten Kurses an einer anderen Handelsakademie, oder endlich die Zurücklegung der Studien an einer Handelsakademie.

Als außerordentliche Hörer werden nach Maßgabe des verfügbaren Raums Eisenbahn*bedienstete* aufgenommen, welche nur einzelne Gegenstände oder Übungen besuchen wollen und hierzu die Genehmigung ihrer vorgesetzten Verwaltung besitzen.

Der Kurs soll vom 1. Oktober bis zum 30. Juni dauern und wöchentlich 32 Unterrichtsstunden umfassen.

In den Lehrplan sind folgende Gegenstände aufgenommen: Eisenbahngesetzkunde (4 Stunden wöchentlich), Telegraphen-, Signal- und Blockwesen (4 Stunden), Verkehrsdienst (5 Stunden), Waren- und Materialkunde samt Übungen (2 Stunden), Eisenbahntariflehre (4 Stunden), Transportdienst mit Übungen (6 Stunden), Eisenbahnbuchhaltung und Rechnungsdienst (4 Stunden), Eisenbahngeographie (3 Stunden).

Zu Weihnachten und Ostern sollen in allen Gegenständen Fortgangsprüfungen stattfinden; am Schlusse des Unterrichtes soll eine Abgangsprüfung unter dem Vorsitze eines Vertreters des Eisenbahnministeriums abgehalten werden, worüber ein Zeugnis unter Berücksichtigung des Ergebnisses der Fortgangsprüfungen ausgestellt werden soll.

Das Unterrichtsgeld soll für ordentliche Hörer mit 260 Kr. für den Jahreskurs, für außerordentliche Hörer mit 5 Kr. für jede wöchentliche Stunde bemessen werden.

— **Gesangverein österreichischer Eisenbahnbeamten.** In den allgemeinen Audienzen, welche Se. Majestät der Kaiser am 27. Februar d. J. erteilte, wurde auch eine Abordnung des Gesangvereines österreichischer Eisenbahnbeamten in Wien empfangen. Die Abordnung war erschienen, um dem Kaiser den Dank für die Verleihung der großen goldenen Medaille anläßlich des 25jährigen Jubiläums des Vereins zu überbringen. Der Kaiser erkundigte sich mit regstem Interesse bei jedem einzelnen Mitgliede der Abordnung nach den Verhältnissen des Vereins und entließ diese in huldvollster Weise.

Übrige europäische Länder.

— **Die französischen Staatsbahnen.** Nach den in Nr. 16 d. Ztg. besprochenen Parlamentsverhandlungen ist die französische Abgeordnetenkammer nochmals auf das Budget der Staatsbahnen und der Eisenbahnkonventionen zurückgekommen. Am meisten Interesse verdiente dabei die grundsätzlich ausgesprochene Stellungnahme des neuen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Gauthier, zu gunsten des Staatsbahnbetriebs. Vorher, als die aus der Initiative der Kammer hervorgegangenen Anträge betreffs Rückkaufs der Westbahn usw. besprochen wurden, hatte er sich zurückhaltender gezeigt. Dann aber, als im Unterschied zu früheren Jahren ein dem Staatsbahnsystem wenig günstiger Kommissionsbericht erstattet war, nahm sich Minister Gauthier nicht nur energisch des bisher so stiefmütterlich behandelten kleinen Staatsbahnnetzes an, sondern erklärte auch direkt, er sei mit dem Berichterstatter Abg. Beauregard nicht einverstanden und sei selbst ein „alter Freund und überzeugter Anwalt der Staatsbahnen, die er oft genug zu verteidigen Gelegenheit gehabt habe". Der Minister ließ sich dabei über die unglückliche Entstehung und Lage der französischen Staatsbahnen aus. Ihre Wiege sei nicht aus Seide und Samt gewoben worden, es sei ein wahrer „Narrenmantel" (manteau d'Arlequin) gewesen, zusammengesetzt aus den „disparatesten" Linien. Im Laufe ihres Bestehens seien sie auf tausend Schwierigkeiten gestoßen; gegenwärtig sei das Staatsbahnnetz im Osten, Norden und Süden von mächtigen Eisenbahngesellschaften umgeben, welche ihm einen Teil seines Verkehrs wegnähmen. Es habe keinen Bahnhof in Paris, keinen Bahnhof in Bordeaux; es könne keinen Zug, keinen Tarif schaffen ohne die Zustimmung der Orléansbahngesellschaft. Abg. Beauregard habe in seinem Bericht die schwache Rente des Staatsbahnnetzes, 1,5 %, den bedeutenden Renten der großen Gesellschaften gegenübergestellt. Er habe aber vergessen, in seine Berechnung die den Gesellschaften vorgeschossenen 4 Milliarden einzubeziehen. Mit einem verhältnismäßig gleichen Vorschuß würde die Staatsbahnrente 3 % betragen. Der Minister schloß mit der abermaligen Versicherung: er bleibe ein überzeugter Anhänger (partisan convaincu) des Staatsbahnbetriebs. Es ergibt sich demnach der eigentümliche und Konflikte nicht ausschließende Zustand, daß der Ministerpräsident Rouvier sich — als früherer Finanzminister — als grundsätzlichen und eifrigen Gegner der Verstaatlichung und des Staatsbetriebs erklärt hat, während der neue Fachminister Gauthier die entgegengesetzte Stellung behauptet. Übrigens entstand schon vor ein paar Jahren tatsächlich ein

kleiner Konflikt zwischen dem damaligen Marineminister Pelletan als Freund und dem Finanzminister Rouvier als Gegner der Staatsbahnen, wobei letzterer obsiegte. Betreffs des für die Beurteilung der französischen Staatsbahnen natürlich wichtigen finanziellen Ergebnisses sind die Meinungen und Behauptungen der Gelehrten und Parteipolitiker längst weit auseinander gegangen. Während nach amtlichen Schriftstücken ihr der Zinsberechnung zugrunde zu legendes Anlagekapital für Anfang 1903 nur 660,5 Millionen Franken betragen haben soll, rechnet jetzt der Kommissionsberichterstatter Beauregard nicht weniger als 925 Millionen für den 1. Januar 1903 und 946,5 Millionen für den 1. Januar 1905 aus. Danach soll sich dann, da die für das laufende Jahr vorgesehene Reineinnahme nur 12 Millionen betrage, ein Fehlbetrag von über 30 Millionen ergeben! Abg. Beauregard beziffert die Gesamtsumme der jährlichen Fehlbeträge von 1885 bis 1903 auf mehr als 500 Millionen Franken. Danach würde keine der sechs großen französischen Privatbahngesellschaften eine so schwere Schuld an den Staat haben, während die Nordbahn und die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn diesem gar nichts mehr schuldeten. Der jetzige Kommissionsberichterstatter kommt, nachdem er solche Zahlen hat aufmarschieren lassen, zu dem Ergebnis: „Es ist also unmöglich, zu sagen, daß der Betrieb des Staatsbahnnetzes für den Staatsschatz eine weniger belastende Sache bilde, als der Betrieb durch die Gesellschaften. Das Gegenteil ist die Wahrheit.“ Bekanntlich läßt sich mit Zahlen alles beweisen und mit der Statistik der allergrößte Mißbrauch treiben, wie einmal ein bekannter englischer Nationalökonom die boshafte Steigerung aufstellte: lie, damned lie, statistic (Lüge, verdammte Lüge, Statistik). Jedenfalls hat der Kollege des Abg. Beauregard, welcher früher jahrelang als Berichterstatter der Kammerkommission fungierte, Abg. Bourrat, in Übereinstimmung mit anderen Anhängern des Staatsbahnsystems wie Pelletan, Klotz usw. herausgerechnet, daß die Verstaatlichung und der Staatsbetrieb für Frankreich finanziell und wirtschaftlich ungeheuer viel nützlicher und einträglicher sein würden, als das jetzige Privatbahn- oder gemischte System, nach welchem der Staat den Eisenbahngesellschaften ein bestimmtes Gelderträgnis gewährleistet und alljährlich bedeutende Summen draufzahlt. Wie außerordentlich wenig lebensfähig das französische Staatsbahnnetz von vornherein angelegt ist, hat auch Abg. Beauregard anerkannt, indem er der unter ungünstigsten Umständen arbeitenden Staatsbahnverwaltung Lob aussprach. Bekanntlich wurde 1878 das kleine französische Staatsbahnnetz nur als eine Art Notbehelf geschaffen, indem der Staat eine Anzahl unsystematisch gebauter und zusammengewürfelter Privatbahnen, die vor den Bankrott standen, übernahm. Die Konzessionen, welche 1878 der Staat zurückkaufen mußte, betrafen, wie jetzt Minister Gauthier bemerkte, Linien, die mehr für die Spekulation gebaut waren, als für den Dienst der betreffenden Landesteile. Wie wenig man 1878 von der eigentlichen Absicht ausging, dauernd sich dem Staatsbahnsystem zuzuwenden, ging aus der Erklärung des damaligen Ministers der öffentlichen Arbeiten, Freycinet, hervor, welcher sagte: „Der Ankauf der betreffenden Linien sei durch die Notwendigkeit geboten; aber die Frage der endgültigen Betriebsart bleibe offen. In Erwartung eines Einvernehmens mit den großen Gesellschaften müsse der Staat wohl jene Linien in Betrieb nehmen, aber dieser einstweilige Betrieb verpflichte nicht für die Zukunft.“ Zu Anfang der 80 er Jahre des vorigen Jahrhunderts wurde dann der allgemeine Kampf in Frankreich, ob Staatsbahn- oder Privatbahnsystem, lebhafter, aber 1883 zu gunsten des Privatbahnsystems entschieden. Die neuen „Konventionen“ von 1883 verlängerten den sechs großen Gesellschaften die Konzessionen unter Gewährleistung einer gewissen Dividende durch den Staat auf sehr lange Zeit, bis 1950—1960. Das kümmerliche, durch Zufall entstandene Staatsbahnnetz aber blieb bestehen. Es umfaßt noch 2916 km, gegen 34 751 km der sechs großen Privatnetze.

— **Ein neues Bodenseedampfschiff.** Am 2. d. M. fand die Schlußprobefahrt und gleichzeitig die Übergabe des neuen, von der Firma Escher, Wyß & Cie. in Zürich erbauten schweizerischen Salonbootes „St. Gallen“ an die Organe der schweizerischen Bundesbahnen statt. Das stattliche Schiff, das mit allen Vorteilen der neuesten Technik ausgerüstet ist, stellt einen Wert von 280 000 Fr. dar. Die Zahl der Bodensee-Personendampfer beträgt nunmehr 32, wovon 6 auf Bayern entfallen.

— **Erweiterung des Bahnhofs Bern.** Dem Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen wird laut Berner Tageblatt demnächst ein Plan für den vollständigen Umbau des Berner Güterbahnhofs zugehen. Der Plan der Generaldirektion verlegt den ganzen Frachtverkehr nach Weiermannshaus. Dem jetzigen Güterbahnhof würde nur der Eilgutverkehr und der Viehverkehr bleiben. Der Ostausgang des Personenbahnhofs würde dadurch verbreitert, daß die große Schanze auch auf der Nordseite abgegraben würde. Wichtige Erleichterungen sind dabei auch für den Verkehr nach der Thuner Linie und dem Oberland vorgesehen.

— **Die Vitznau Rigibahn** hatte laut Jahresbericht im Jahre 1904 seit ihrem 33 jährigen Bestehen den zahlreichsten Verkehr und die größten Einnahmen, nämlich 548 444 Fr. Die Aktionäre erhalten 10 % Dividende.

— **Die beiden letzten Opfer des Simplontunnels.** Das feierliche Ereignis des Durchschlages, schreibt die Schweiz. Bauztg., sollte nicht vorübergehen, ohne seine Opfer zu fordern. Ungeachtet der Absicht der Tunnelbauunternehmung, den Zugang zur Durchschlagstelle außer dem dabei beschäftigten Personal zunächst niemandem zu gestatten, konnte nicht verhindert werden, daß eine Anzahl von Personen, die in mehr oder weniger amtlicher Stellung in Iselle anwesend waren, auf die Nachricht vom erfolgten Durchschlag hin um 9 Uhr in den Tunnel einfuhren und bis an die Durchschlagstelle zu gelangen suchten. Unweit der letzteren sahen sich viele genötigt, umzukehren, und manche konnten nur mit Hilfe der Arbeiter den Zug wieder erreichen. Unter diesen befand sich Carlo Grassi, ein 50 jähriger Angestellter der Bauunternehmung, in Domodossola wohnhaft, der, bald nachdem er den Tunnelausgang erreicht hatte, das Bewußtsein verlor und nach einer Stunde den Geist aufgab. In gleich bedauerlichem Zustand langte der 45 jährige Königlich italienische Eisenbahninspektor, Ingenieur Cavaliere Bianco, wieder in Iselle an; zuerst schien er sich dank der ihm sofort von anwesenden Ingenieuren und vom Personal der Unternehmung zugewendeten Pflege zu erholen; noch am 25. Februar nachmittags ließ er selbst seinen Angehörigen ein beruhigendes Telegramm zukommen. Am Abend des gleichen Tages verschlimmerte sich sein Zustand aber wieder und um 10 Uhr starb auch er. Es scheint, daß der Aufenthalt in der mit warmen Dünsten geschwängerten Luft und der Umstand, daß die Ventilation vor Ort gerade versagt hatte sowie daß sich im Nordstollen offenbar in großer Menge giftige Gase angehäuft hatten, die mit dem heißen Wasser nach dem Südstollen überströmten, an dem Unglück die Schuld tragen. Bei beiden Toten stellten die Ärzte Kohlenoxydvergiftung fest. Auch manche andere Teilnehmer der Fahrt hatten Mühe, sich von deren Folgen, Schwächeanfällen und Übelkeiten, zu erholen. Die Unternehmung hatte veranlaßt, daß nach dem Durchschlag sämtliche Arbeiter schleunigst den Tunnel verließen; bald nach 1 Uhr mittags fuhr am 24. Februar der letzte Arbeiterzug aus dem Tunnel aus, so daß die außergewöhnlichen Umstände, unter denen der Durchschlag vor sich ging, außer den zwei genannten keine weiteren Opfer gefordert haben.

— **Die Obstruktion auf den italienischen Eisenbahnen.** Welche unglaublichen Zustände die „Obstruktion“ gezeitigt hat, zeigt folgender an sich ergötzliche Bericht der Köln. Ztg. aus Rom, 28. Februar d. J.: „Eile mit Weile ist in der Praxis eigentlich stets das Gepräge des italienischen Eisenbahnbetriebes gewesen, wenigstens im Vergleich zu anderen Ländern, wo das Gefühl für den Wert der Zeit mehr in alle Schichten der Bevölkerung gedrungen ist. Neu ist aber die bewußte und absichtliche Erhebung jener weisen Lehre zum maßgebenden Grundsatz für den Eisenbahnbetrieb, die Italien seit dem 25. Februar seinen ferrovieri, dem niederen Bahnpersonal, zu verdanken hat, indem diese in Gnaden geruhten, das Land vorläufig mit dem allgemeinen Eisenbahnerausstand zu verschonen, dafür aber mit der Eisenbahnobstruktion zu beschenken. Man wird sich von dieser Erfindung, die aus dem Haupt eines Bahnbeamten namens Scalzotto entsprungen sein soll, nicht leicht eine klare Vorstellung machen können, bevor man sie in Wirksamkeit gesehen hat. Sollte man in zwei Worten einen Begriff davon geben, so ließe sich etwa sagen: Wenn sonst im Eisenbahnbetrieb das Wesentliche ist, daß alles mit Dampf geht, so ist jetzt die Losung: Mit Gegendampf! Aber wie die Erfindung im einzelnen funktioniert, das begreift man auch so noch nicht, ebensowenig wie man Marconis drahtlose Telegraphie versteht, bevor man den Draht, ohne den telegraphiert wird, einmal selbst gesehen hat. Die Augen allein trügen nicht, sagte ich mir, und ging zum Hauptbahnhof in Rom, um die Obstruktion am Werk zu sehen.

Zu meiner größten Überraschung schien sie auch schon von dem Automaten für Bahnsteigkarten Besitz ergriffen zu haben, denn er verschlang zwar mein 20 Centimes-Stück bereitwilligst, weigerte sich aber standhaft, eine Fahrkarte dafür herauszugeben. So blieb mir nichts übrig, als es am Schalter mit irgend einer billigen Fahrkarte für einen der Nachbarorte zu versuchen. Ich fand den Schalter von einer Menschenmenge umlagert, die mit den Verdammten in Dantes Hölle um die Wette brüllte, aber unerschütterlich ruhig blieb der Schalterbeamte in Ausübung seiner Obstruktion. Er verlangte von jedem zuerst die Bereitschaft des abgezählten Fahrgeldes, und jedem einzelnen erklärte er dann auf die Bemerkung, das sei doch nie verlangt worden, in längerer Rede, die Dienstvorschrift berechtige und verpflichte den Beamten zu dieser Forderung, ganz besonders aber in Fällen, wo starker Andrang am

Schalter sei; denn es sei doch sonnenklar, fügte der höfliche Obstruktionist hinzu, daß das Wechseln und Herausgeben immer Zeit koste und die Abfertigung der übrigen Wartenden verzögere. Um zu beweisen, wie richtig diese Behauptung sei, ließ er sich dann dazu herbei, auch den Rest herauszugeben, betrachtete aber zuvor mit größter Geduld den ihm vorgelegten Papierschein an allen Ecken und von beiden Seiten, hielt ihn gegen das Licht, fragte den Reisenden, ob der Schein auch wirklich echt sei, legte ihn dann noch einem Kollegen zur Begutachtung vor und entschloß sich endlich, ihn anzunehmen. Dann rechnete er sich schriftlich mit aller Gründlichkeit den herauszugebenden Rest aus und zählte ihn endlich ganz bedächtig dem Reisenden vor, der vor Ungeduld von einem Bein aufs andere hüpfte und von der hinter ihm harrenden schreienden Menge gedrängt und gestoßen wurde. Als der Verkauf der Fahrkarte mit aller sorgsamen Gewissenhaftigkeit vollzogen war, die man etwa auf den Handel mit Goldschmuck oder mit Präzisionsmaschinen verwendet, begann bei dem nachrückenden Reisenden das Spiel von neuem in derselben Weise, ohne Rücksicht darauf, ob der Zug abging oder nicht.

In Wirklichkeit ging er nicht ab. Denn unter der Abfahrtshalle herrschte die Obstruktion ebenso wie im Schalterraum und an den Durchgängen. Die Portiers lasen den Inhalt einer jeden Fahrkarte bis zum letzten Buchstaben herunter und beäugten sie mißtrauisch von allen Seiten, bevor sie dem ungeduldigen Reisenden die Durchlochung und den Durchgang gewährten, und war er endlich auf dem Bahnsteig vor seinem Zug angelangt, der fahrplanmäßig schon lange draußen sein mußte, so fiel er neuen Hindernissen zum Opfer. Vordem hatte sich niemals jemand darum gekümmert, ob das Handgepäck der Reisenden den Bestimmungen über den zulässigen Umfang genügte. Jetzt aber infolge der vorgeschriebenen Obstruktion erinnerten sich auf einmal alle Schaffner, daß das Handgepäck des einzelnen Reisenden den Umfang von 50 × 25 × 30 cm und das Gewicht von 20 kg nicht überschreiten darf, und begannen mit dem Zentimetermaß die verschiedenen Schachteln, Kasten und Taschen nachzumessen, die in das Netz über den Sitzplätzen verstaut werden sollten. Natürlich führt diese Kontrolle in den meisten, wenn nicht in allen Fällen zu Weiterungen und Streitigkeiten, deren Schlichtung vom Stationsvorsteher verlangt wird. Der ist aber gerade jetzt ununterbrochen unabkömmlich, denn die Obstruktion des Personals beschäftigt ihn gleichzeitig an allen Ecken und Kanten des Betriebs. Bekanntlich muß jeder Zug vor der Abfahrt nachgesehen werden, ob die Wagen selber, die Radreifen, die Kupplung, die Bremsvorrichtung, die Heizung, Beleuchtung und wer weiß was sonst noch in gutem Zustand sind. Da nun das Geheimnis der Obstruktion in der gewissenhaftesten und buchstäblich getreuesten Befolgung der Dienstvorschriften besteht, so besichtigen die damit betrauten Angestellten den Zug so gründlich, als solle er bei einer Parade vorgeführt werden und nicht heute binnen 20 Minuten, sondern morgen oder übermorgen abgehen. Alle Augenblicke kommt einer und hat einen Schaden oder Fehler gefunden, der Stationsvorsteher soll entscheiden, und da die einzelnen Ressortbeamten jede Verantwortung für die schadhafte Laterne oder Heizungsröhre ablehnen, so bleibt nichts anderes übrig, als für Abhilfe oder Ersatz zu sorgen. Das kostet Zeit, und wer das italienische Eisenbahnmaterial aus Erfahrung kennt, der weiß, daß es viel Zeit kostet, und der Zug kann einfach nicht zur fahrplanmäßigen Stunde abgehen, mag das Publikum soviel schreien und toben, wie es will.

Aber auch wenn der Zug endlich reisefertig ist, so kommt er noch lange nicht aus dem Bahnhof heraus, denn die Weichensteller, Signalwärter und andere Streckenbeamte machen in ihrer Art auch Obstruktion. Mit Hilfe einer buchstäblichen Auslegung der Dienstvorschriften bringen sie es ohne Mühe dahin, daß die Ein- und Ausfahrtgleise niemals sofort frei sind, wenn es erfordert wird, daß einfahrende Züge immer eine Weile vor den Signalen halten müssen und dadurch wieder den ausfahrenden den Weg versperren usw. Ist einmal der Fahrplan in Unordnung gebracht, was schon am ersten Tage der Obstruktion nach wenigen Stunden glänzend gelungen war, so ist kein Halten mehr, und Verspätungen von zwei Stunden schon bei der Abfahrt sind in Rom am zweiten Tag die Regel gewesen. Man kann sich ohne Mühe nach dem Gesagten ausmalen, wie es mit den Güterzügen geht, wenn schon die Personenzüge mit ihren festen Fahrplänen, Anschlüssen, Postkursen usw. in der angegebenen Weise leiden müssen. Das lebende Reisegut kann doch wenigstens seinem Ingrimm über die Verzögerung Luft machen und hier und da vielleicht einem in Obstruktion versunkenen Bahnbeamten mit seinem Zorngebrüll auf die Sprünge helfen, aber das leblose Reisegut hält geduldig still und läßt alles über sich ergehen, so daß bald die Bahnhöfe voll von Güterzügen liegen werden, die wegen gewissenhafter Befolgung der Dienstvorschriften nicht fahren können.

Die Zustände, die durch die Obstruktion im Eisenbahnbetrieb geschaffen werden, haben etwas Tragikomisches, denn bei allen ernsten Schäden, die sie im Gefolge haben können, liegt doch auch viel unfreiwilliger Humor darin, und die Römischen Witzblätter haben sich diese Seite der Sache sogleich zunutze gemacht. Der Capitan Fracassa hat mit einem ‚Gesang des Eisenbahners' aufgewartet, deren Schlußverse die der Obstruktion zugrunde liegende Weltanschauung des Bahnpersonals treffend mit den Worten darstellen: Nulla è la ferrovia, ma tutto è il ferrovier (Die Eisenbahn ist nichts, der Eisenbahner alles). An der falschen Voraussetzung, die in dieser Anschauung liegt, dürfte aber die Obstruktion nach kurzer Zeit von selbst zugrunde gehen; denn das Bahnpersonal, das in beständiger Berührung mit dem reisenden Publikum ist, kann dieses nicht ungestraft auf die Dauer zum Narren halten. Aber auch wenn das Publikum sich nicht gegen die naive Frechheit der Eisenbahner auflehnte, werden diese selbst durch die Erschwerung ihres Dienstes, die sie sich durch die selbst geschaffene Verwirrung auferlegen, voraussichtlich bald zur Besinnung gebracht werden und von der Obstruktion in Gestalt einer ‚gewissenhaften Befolgung der Dienstvorschrift' ablassen."

Mit ihrer bisher unerhörten und im höchsten Grade frivolen Taktik, den Verkehr durch Obstruktion, durch genaueste und schikanöse Befolgung des Reglements und durch Langsamkeit der Verrichtungen usw. lahmzulegen, haben die italienischen Eisenbahner bedauerlicherweise wenigstens einen äußerlichen oder politischen Erfolg zu verzeichnen, wie ja die ganze Bewegung wesentlich politisch-sozialistische Triebfedern hatte. Am Sonnabend, den 4. d. M. reichte zuerst Ministerpräsident Giolitti seine Entlassung ein und unmittelbar darauf das ganze Ministerium. Giolitti begründete seinen Rücktritt zwar mit seinem schwachen Gesundheitszustand; aber da augenblicklich die großen Eisenbahnvorlagen, welche den größten Teil des italienischen Eisenbahnnetzes in den Staatsbetrieb zurückbringen und die Verhältnisse der Eisenbahnangestellten unter erheblicher materieller Besserstellung neu regeln, den Eckpunkt des politischen Kampfes und den Ausgangspunkt der „Obstruktion" bilden, so läßt sich nicht leugnen, daß die Abdankung des Kabinetts als ein Triumpf der Aufständischen erscheint. Alsbald nach deren Bekanntwerden hat denn auch das Agitationskomitee des Eisenbahnpersonals in Verbindung mit drei von der sozialistischen Gruppe entsandten sozialistischen Abgeordneten und den Präsidenten der Arbeiterbörsen in Rom, Neapel, Florenz, Mailand und Turin infolge des Rücktritts der Regierung beschlossen, die Obstruktion aufzugeben. In dem betr. Beschluß heißt es: Eben, wo man kräftige und endgültige Beschlüsse zum wirksameren Druck auf die Regierung fassen wollte, sei die Nachricht von der „Flucht" des Ministeriums und damit der prophezeite Sieg gekommen.

Die Eisenbahner sind auf diese Weise unverdient in den Schein des Erfolges gelangt, denn tatsächlich war unter der wachsenden Entrüstung des Publikums die Obstruktion schon größtenteils aufgegeben. Am 3. d. M. waren die Führer der Bewegung zu einem „Referendum" des Eisenbahnpersonals geschritten; von 63000 teilnehmenden Personen hatten sich 41000 gegen und nur 14000 für den Ausstand erklärt und 8000 sich der Stimmabgabe enthalten. Der Senat hatte sich fast einstimmig scharf gegen die Obstruktion ausgesprochen und eine von der Regierung genehmigte Tagesordnung angenommen, wonach das Haus darauf vertraut, daß die Regierung durch eine wirksame Intervention der gegenwärtigen mißlichen Lage ein Ende machen und Mittel finden werde, um die Wiederholung ähnlicher Vorfälle in irgend einem öffentlichen Betriebe zu verhindern. Das Ministerium mag aber wohl in der Kammer nicht genügenden Rückhalt gesehen haben. Sozialistische Führer hatten sich verpflichtet, das Koalitionsrecht der Eisenbahner aufrecht zu erhalten. Bekanntlich ist in einer Regierungsvorlage nach dem Vorgang von Holland, den Vereinigten Staaten, Australien zwar ein Schiedsgericht für Streitfragen vorgesehen, und vor diesem sind sogar die Verbände des Personals als Partei zugelassen, also die Organisation anerkannt; zugleich aber wird die Abrede von mehr als drei Personen behufs Störung oder Einstellung des Eisenbahnbetriebes, gleichviel ob durch das Mittel des Ausstands oder durch böswillige Anwendung des Reglements (Obstruktion), unter Strafe gestellt. Dadurch erklärten die Sozialisten die ganze Organisation als bedroht. Es fragt sich nun, ob die Regierung diese Bestimmungen der Gesetzvorlage durchbringen wird oder sie auch nur aufrecht erhält.

— **Motorwagen mit Dampfbetrieb in England.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen hierüber in Nr. 98 Jahrg. 1904 d. Ztg. entnehmen wir „Railr. Gaz." weiter folgendes: Die Große Westbahn hat sechs neue Linien für Dampfmotorwagendienst ihren schon vorhandenen beiden Linien hinzugefügt. Eine solche fährt zwischen Park Royal und Acton, führt über West Ealing und verbindet die Landschaft um Ealing mit ihrer Bevölkerung und dem schönen „Brent Valley", das von der neuen Greenfordlinie durchfahren wird. Außerdem fahren, jedoch nur an Sonntagen, Motorwagen zwischen Kensington (Addison Road Station) an der West London-Bahn und West

Ealing über die obengenannte Linie. Addison Road Station nimmt nicht viele Reisende auf, aber die nächste Station, Uxbridge Road, liegt nahe dem Shepherds Bush (Endbahnhof der „Twopenny tube") und berührt den durch diese Linie gebrachten starken Verkehr. Diese Motorwagen sollen eine neue Anziehungskraft im Wettbewerb mit den London United tramways ausüben, die auf demselben Platze enden und an schönen Sonntagen ein sehr gutes Geschäft machen. Der Tarif beträgt für Hin- und Rückfahrt auf allen diesen Linien von jeder Station oder Haltestelle aus einen Sixpence (= 0,50 ℳ). Jeder Zug besteht aus zwei Motorwagen, zwischen denen ein Raucherwagen III. Klasse läuft. Dieser Wagen hat keine Abteile, die Sitze befinden sich an den Seiten und Enden, in der Mitte sind meist zwei Tische. — Außerdem ist ein Motorwagendienst zwischen Plympton, 5 Meilen östlich von Plymouth, und Saltash, 5 Meilen westlich von dieser Stadt, eingerichtet. Die Wagen überschreiten den Tamarfluß auf der berühmten Albertbrücke, die 1859 von Brunel erbaut wurde.

Auch in Cornwall ist ein teilweiser Motorwagendienst in einer Länge von fast 9 Meilen zwischen Gwincar Road und Helston eingerichtet. Weiter sind in Nordwales zwei Motorwagen im Betrieb, von denen einer die $12^1/_4$ Meilen lange Hauptlinie von Wrexham nach Gobowen fährt, dann sehr bald $7\frac{1}{2}$ Meilen bis Ruabon zurückkehrt und von dort eine 45 Meilen lange Fahrt durch hügeliges, gebirgiges Land nach Dolgelley in Merionethshire macht. Von dort kehrt er nach halbstündigem Aufenthalt nach Wrexham zurück und hat somit nachmittags 4 Uhr eine Tagesleistung von $114\frac{1}{2}$ Meilen erreicht. Die nur $12\frac{1}{2}$ Meilen lange Lambourn Valley-Eisenbahn von Newbury nach der kleinen Stadt Lambourn an den Wittshire-Hügeln wird jetzt auch durch Motorwagen bedient. Sie machen fünf Fahrten täglich, was einer Tagesleistung von 125 Meilen gleichkommt. Die angegebenen Zahlen geben, wie „Railr. Gaz." hervorhebt, einen guten Begriff von der Leistungsfähigkeit der Dampfmotorwagen.

— **Eisenbahnbauten in Rußland.** 1. Mit dem Bau der neuen Eisenbahn Nikolajew-Chersson soll im März begonnen werden. 2. Zwecks Verhütung der sich alljährlich wiederholenden Güteransammlungen auf der Ssamara-Slatouster Eisenbahn hat das Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen, ein zweites Gleis auf der Strecke Kropatschewo-Miass zu bauen. 3. Am 1./14. Februar ist der zeitweilige Personen- und Warenverkehr auf der Strecke Dubna-Lichwin der Tula-Lichwinsker Schmalspurbahn in einer Ausdehnung von 57 Werst eröffnet worden. 4. Die Frage des Baues einer neuen Eisenbahnlinie im Dnjepr-Rayon mit einem Ausgangspunkt beim Hafen Skadowsk oder Chorly ist, da man sich bisher darüber nicht klar werden konnte, welcher Richtung der Vorzug zu geben ist, wiederum der Kommission für neue Eisenbahnen übergeben.

Die Wladikawkas-Eisenbahn hat beschlossen, um den Getreidestockungen in Zukunft vorzubeugen, ein zweites Gleis zu bauen. Vor allem soll ein zweites Gleis zwischen den Stationen Sarjetschnaja und Kawkaskaja und von Mineralnyja Wody bis Prochladnaja gebaut werden. Die Baukosten sind auf 11 691 000 Rbl. berechnet. Ferner sollen die Werkstätten vergrößert und die Wasserversorgung verbessert werden, was auf 5 000 000 Rbl. veranschlagt worden ist; der Knotenpunkt in Baladshary soll erweitert werden usw.

Fremde Weltteile.

— **Eröffnung russisch-asiatischer Eisenbahnen.** Der Transport von Privatgütern auf der Orenburg-Taschkenter Bahn ist freigegeben, aber nur für Wagenladungen unter Ausnutzung der ganzen Tragfähigkeit des Wagens oder bei Bezahlung der Fracht nicht laut Tarif für das tatsächliche Gewicht der Sendung, sondern für die ganze Tragfähigkeit des Wagens.

Die Verwaltung der Eisenbahnen machte im „Sbornik Tarifow" bekannt, daß am 1./14. Januar d. J. der zeitweilige Personen- und Warenverkehr auf der Strecke Baikal-Kultuk der Baikalumgehungsbahn und der zeitweilige Personenverkehr auf der Strecke Kultuk-Tanchoi derselben Eisenbahn eröffnet ist.

— **Die Eisenbahnen Japans** werden in Nr. 16 und 17 des Zentralbl. d. Bauverw. von den Regierungsbaumeistern Dr.-Ing. Blum und Giese in einem längeren Aufsatze besprochen. In Nr. 72 und 73 Jahrg. 1904 d. Ztg. sind über den gleichen Gegenstand Ausführungen derselben Verfasser gebracht, die sich jedoch im wesentlichen auf den Personenverkehr beschränkten und die wir daher noch durch einige Mitteilungen über die baulichen Einrichtungen ergänzen wollen.

Auf den japanischen Bahnen ist der Unterbau meist sehr sorgfältig ausgeführt. Die Böschungen sind gut befestigt und vielfach durch Steinpackungen usw. entwässert; die Bahngräben sind ziemlich häufig ausgemauert, besonders dort, wo bei dem zweigleisigen Ausbau die Breite knapp geworden ist. Wegeübergänge in Schienenhöhe sind selten und dann immer bewacht; meist sind die Wege überführt, was selten große Schwierigkeiten macht, da bei dem ganz geringen Fuhrwerkverkehr sehr starke Anrampungen zulässig sind. Die Überführungsbauwerke sind fast immer aus Holz mit Holzstützen oder als Sprengewerke ausgeführt. Der Oberbau besteht aus Breitfußschienen auf hölzernen Querschwellen in Kiesbettung, entspricht also der deutschen und amerikanischen Bauweise. Aber auch hier ist englischer Einfluß noch zu verspüren; so liegen auf dem Bahnhof Yokohama in einigen Nebengleisen noch Doppelkopfschienen. Die Befestigung geschieht in recht einfacher Weise durch Nägel. Unterlagsplatten fehlen fast durchweg selbst auf den Stoßschwellen. Der Abstand der Schwellen ist mit 75 bis 85 cm ungefähr so groß wie bei uns. Auf fast allen Linien ist der schwebende gegenüberliegende Stoß mit Flachlaschen und vier Schrauben angewendet. Die Bahnhofsanlagen der japanischen Eisenbahnen sind im allgemeinen sehr einfach. Außer in den großen Städten bestehen die Bahnhöfe aus dem Hauptgleis und einem Kreuzungsgleis, an denen die beiden hohen Außensteige liegen.

Die Bahnsteigsperre ist in Japan auf allen Stationen durchgeführt. Die Zugänge zum Bahnsteige sind an der bahnseitigen Wand der Halle angeordnet, und außerdem sind oft unmittelbare Zugänge von dem Warteraum aus vorgesehen, so daß auch hier eine Trennung der Reisenden I. und II. Klasse von denen III. Klasse erzielt wird. Wenn die Sperre am Warteraum fehlt, so ist in der gemeinsamen Bahnsteigsperre außer an ganz kleinen Stationen immer ein besonderer Durchgang für die Reisenden I. und II. Klasse angeordnet. Die Anlagen erinnern vielfach an Einrichtungen, wie sie bei uns infolge nachträglicher Einführung der Bahnsteigsperre getroffen wurden. Selbst auf recht kleinen Stationen sind besondere Ausgänge vorhanden, die neben dem Gebäude liegen, so daß die ankommenden Reisenden das Empfangsgebäude nicht zu betreten brauchen. Die Abmessungen der zwischen 30 und 76 cm hohen Bahnsteige in der Längenrichtung sind reichlich, da sie selbst auf kleinen Stationen volle Zuglänge haben; die Breitenmaße sind aber oft recht knapp und gehen bis auf 2 m herab. Ihre Verbindung ist selbst bei kleinen Stationen schienenfrei; Gleisüberschreitungen würden auch bei der unbehilflichen Kleidung der Japaner und ihrer großen Unachtsamkeit zu gefährlich sein. Bahnsteigtunnel sind nur selten und finden sich wohl nur an Stellen, an denen die Bahn auf einem Damm liegt, so daß die ganze Geländegestaltung zur Anlage von Tunneln herausforderte. Dagegen sind Bahnsteigbrücken fast an jeder Station zu finden. Sie bestehen meist aus leichten Gitterträgern mit untenliegender Gehbahn und sind in der Regel überdacht und häufig auch seitlich verschalt.

Da der Japaner gegen Regen sehr empfindlich ist, heftige Regen aber sehr häufig sind, so sind die Bahnsteige in der Regel mit Überdachungen versehen, die auf dem Bahnhofe zu Osaka aus Eisen, sonst aber durchweg aus Holz hergestellt sind. Die Sicherungseinrichtungen erinnern an englische Vorbilder. Einfahrsignale sind fast überall vorhanden und oft mit Vorsignalen (distant signals) verbunden, während Ausfahrsignale häufig fehlen und auch nicht unbedingt vorgeschrieben sind. Auf den meisten Stationen werden die Signale und die für den Zugverkehr wichtigen Weichen von dem Bahnsteig aus bedient, wo die Stellhebel sehr oft ganz im Freien angebracht sind.

— **Kamerunbahn.** Wie die B. B.-Ztg. meldet, soll mit dem Bau der Kamerunbahn bestimmt noch in diesem Sommer begonnen werden. Das Kamerun-Eisenbahnsyndikat, das im November 1902 eine Konzession vom Reichskanzler erhielt, konnte das nötige Kapital nicht aufbringen; nunmehr ist aber die Firma Lenz & Cie. dafür eingetreten, nachdem sie an Ort und Stelle die Verhältnisse hat untersuchen lassen. Da auch diese Firma nicht das ganze Risiko übernehmen will, ist eine Vorlage in Ausarbeitung, durch welche eine Teilgarantie vom Deutschen Reiche verlangt wird. Der Entwurf soll der vorgenannten Quelle zufolge dem Reichstage in diesem Monat zugehen. Die Bahn soll 160 km lang werden, die Kosten sind auf 16 000 000 ℳ berechnet.

— **Bahnprojekt in Deutsch-Südwestafrika.** Wie die B. B.-Ztg. meldet, hat die Expedition, welche mit den Vorarbeiten für den geplanten Bau einer Eisenbahn von Windhuk nach Rehoboth und Ketmanshoop betraut war, die Rückreise nach Deutschland angetreten, nachdem sie in vier Monaten ihre Aufgabe vollendet hat. In den nächsten Tagen wird sie in Berlin eintreffen und sofort an die Ausarbeitung ihres Berichtes gehen. Es wird dann an die Ausarbeitung einer Vorlage gegangen werden, die schon in Aussicht gestellt wurde,

als die geforderte Summe von 200 000 ℳ. für Vorarbeiten für die Eisenbahn vom Reichstage abgelehnt wurde. Jetzt wird man dem Vernehmen nach weiter gehen und in den bezüglichen Gesetzentwurf zugleich die Kosten für den Bau der Eisenbahn und zwar sogleich bis nach Keetmanshoop aufnehmen. Die Linie soll mit Rücksicht auf den späteren Anschluß an die Kapbahnen eine Spurweite von 1,067 m erhalten. Eine Ergänzung erhält die neue Linie dadurch, daß von militärischer Seite der Bau einer Bahn von Lüderitzbucht über Kubus nach Keetmanshoop in Aussicht genommen ist (250 km). Nach Ostern wird die Bahnvorlage wohl an den Deutschen Reichstag gelangen.

— **Rollmaterial für die Baltimore- und Ohiobahn.** Wie aus Newyork gemeldet wird, beschloß die vorgenannte Eisenbahngesellschaft den Ankauf von 250 Lokomotiven und 10 000 Frachtwagen für mehr als 12 000 000 D.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der vom Ministerialdirektor, Wirkl. Geh. Rat Dr.-Ing. Schroeder geleiteten Februarsitzung des Vereins sprach Professor Cauer unter Vorführung zahlreicher, größtenteils nach eigenen Aufnahmen gefertigter Lichtbilder über Betriebseinrichtungen der englischen Eisenbahnen. Nach einigen einleitenden Bemerkungen über die Vorliebe der Engländer für das Einfache und praktisch Handgreifliche und nach kurzer Schilderung der ziemlich weitgehenden Einheitlichkeit der Betriebseinrichtungen, die durch die eingreifende Wirksamkeit des Board of Trade und die eigenen Vereinbarungen der Eisenbahnen zustande gekommen ist, wurden zunächst die Personenstationen behandelt. Ihre Ausbildung sei durch die Droschkenstraßen im Innern der Bahnhofshallen, die Bahnhofshotels, die Paketbeförderung, die eigenartige englische Gepäckbeförderung von der deutschen sehr verschieden. In den großen Städten herrsche bei den Bahnhöfen die Kopfform vor, die den wettbewerbenden Bahnen gestatte, möglichst tief in das Innere der Städte vorzudringen. Der Redner hob dann in einer Besprechung der Sicherungseinrichtungen deren Hauptunterschiede vor den deutschen hervor. Die verantwortliche Fürsorge für den Zugfahrdienst spielt sich im wesentlichen zwischen den Signalwärtern und Lokomotivführern ab, wogegen die Tätigkeit der Stationsbeamten und Zugführer ganz zurücktritt. Auch der Güterverkehr zeigt ein von dem deutschen ganz verschiedenes Bild. Bemerkenswert sind u. a. die auf verschiedene Ursachen zurückzuführende schnelle Beförderung der Stückgüter, die weitgehende Teilung der Verkehrsarten bei der Abfertigung und die Pflege einzelner Verkehrsarten durch die wettbewerbenden Verwaltungen, die infolgedessen geringere Bedeutung der Umladungen und der Rangierbahnhöfe, unter denen aber die schon ziemlich alten Bahnhöfe Sholden und Edge-Hill als so vorzüglich angelegt bezeichnet werden, daß sie noch heute für die Erfüllung ihrer Aufgaben ausreichen. Wenn auch im einzelnen nicht viel von den englischen Einrichtungen in den ganz abweichenden Rahmen der deutschen Einrichtungen übertragen werden kann, auch weil diese wegen der folgerichtigen wissenschaftlichen Behandlung in technischer Beziehung vielfach vollkommen sind, so kann doch, wie der Vortragende zum Schluß hervorhob, die dem englischen Eisenbahnfachmann eigene freie Behandlung technischer Fragen ohne jede dogmatische Befangenheit uns lehrreich sein, um uns vor Ausartungen unserer an sich vorzuziehenden wissenschaftlichen Pflege der Technik zu bewahren.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. Saale. Am 10. März d. J. wird die an der Strecke Berlin-Cottbus gelegene Haltestelle Groß-Besten, die gegenwärtig nur dem Personen-, Gepäck-, Expreßgut- und beschränkten Stückgutverkehr dient, auch für den Wagenladungs-, Leichen-, Tier-, unbeschränkten Eil- und Frachtstückgut- sowie Privatdepeschenverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Einschränkung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Großherzogl. oldenburgische Eisenbahndirektion. Die Kopframpe auf der Station Bloh ist außer Betrieb gesetzt worden. Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, können in Bloh nicht mehr abgefertigt werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. Saale. Der Station Sandersdorf ist die Bezeichnung Sandersdorf, Kreis Bitterfeld beigelegt worden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Zagórzany-Gorlice gelegenen Haltestelle Maryampol wird vom 1. Mai d. J. ab in Glinik maryampolski abgeändert werden.

Verwechslung von Stationen.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Es wird darauf aufmerksam gemacht, daß die an der Linie Bruck a. M.-Leoben gelegene Station Niklasdorf und die an der Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste gelegene Station Mühlbach vielfach mit gleichlautenden Stationen anderer Bahnverwaltungen verwechselt werden, was zu Güterverschleppungen und Verzögerungen in der Ablieferung Veranlassung gibt. Es wird ersucht, darauf zu achten, daß bei Aufnahme von Sendungen nach Niklasdorf oder Mühlbach in die hierfür vorgesehene Spalte der Frachtbriefe — im Sinne der „zusätzlichen Bestimmungen" (Punkt 4 zu § 44) des Vereins-Betriebsreglements — auch die Empfangsbahn eingetragen wird.

Vereins-Kilometerzeiger.

Zu dem Kilometerzeiger Nr. 60 (k. k. priv. Böhmische Nordbahn) ist der Nachtrag I, zum Kilometerzeiger Nr. 111 (schwedische Eisenbahnen) der Nachtrag V und zur „Sammlung von Vereinskilometerzeigern" der Nachtrag II herausgegeben worden.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 36 (Königliche Eisenbahndirektion zu Elberfeld) ist neu herausgegeben und zum Güterwagenparkverzeichnis Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen) der Nachtrag IV erschienen. Durch das neu herausgegebene Verzeichnis Nr. 36 wird das im Juli 1898 ausgegebene Verzeichnis gleicher Nummer aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. III 212 vom 2. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 7. März d. J.).

Nr. III 213 vom 2. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 7. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr. Mit Wirkung vom 15. März d. J. an wird die Abfertigungsbefugnis der bis jetzt nur für den Stückgüterverkehr eröffneten Station Böckingen auf die Abfertigung von Wagenladungsgütern ausgedehnt.

Die für den Güterverkehr bestehende Abfertigungsstelle führt vom gleichen Zeitpunkt ab die Bezeichnung „Böckingen Güterbahnhof".

Stuttgart, den 28. Februar 1905. (582)

Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

2. Nachruf.

Am 2. d. M. ist

der Grossherzogl. hessische Eisenbahndirektor **Klöss**

Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion in Darmstadt

verschieden.

Der Verstorbene, dessen Ableben wir tief betrauern, war von 1863 bis 1897 bei der vormaligen hessischen Ludwigseisenbahn, zuletzt als Obergüterinspektor, tätig. Mit der Übernahme dieser Privatbahn in die Staatsverwaltung trat er in den Dienst der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Er hat sich durch eifriges Streben, strenge Pflichterfüllung und erfolgreiche Arbeit ein treues Andenken auch über den Tod gesichert.

Mainz, den 3. März 1905. (583)

Der Präsident
und die Mitglieder der Königl. preußischen und Großh. hessischen
Eisenbahndirektion Mainz.

3. Fahrplanänderungen.

Vom 1. April d. J. ab verkehren die Züge 991 und 992 an allen Werktagen wie folgt:

Zug 991 ab Coburg 3.51
„ Creidlitz 4.00 bis 4.01
„ Meschenbach 4.08
„ Siemau-Scherneck 4.15
„ Großheirath 4.21
an Rossach 4.26.
Zug 992 ab Rossach 4.47
„ Großheirath 4.54
„ Siemau-Scherneck 5.01
„ Meschenbach 5.09
„ Creidlitz 5.15 bis 5.18
an Coburg 5.27.

Von demselben Zeitpunkte ab verkehren Mittwochs und Sonnabends
Zug 992 ab Coburg 5.30 an Tiefenlauter 5.47,
Zug 993 ab Tiefenlauter 6.05 an Coburg 6.22.

Erfurt, im März 1905. (584)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesamtverkehr in der Strecke Itzkany-Suczawa vom 14. bis 17. Februar l. J. unterbrochen.

Auf nachstehenden Strecken wurde der Gesamtverkehr wieder aufgenommen: Datschitz - Zlabings am 9. und Nowy-Targ-Suchahora am 23. Februar l. J.

Wien, am 27. Februar 1905. (585)

5. Güterverkehr.

Staatsbahngütertarif, Gruppen I/II.

Mit sofortiger Gültigkeit wird unter der Nummer S 27 a ein neuer Ausnahmetarif für Eisenvitriol von oberschlesischen Stationen nach Stettin Ort und zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau Berlin, Bhf. Alexanderplatz.

Berlin, den 6. März 1905. (586)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Tierverkehr, Reichsbahn-Saarbrücken.

Mit sofortiger Gültigkeit sind die Stationen Kirchberg (Hunsrück) und Sohren der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in den Tierverkehr einbezogen worden.

Auskunft über die Frachtberechnung geben die Dienststellen.

Straßburg, den 2. März 1905. (587)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Gegenstand „Kieselerde (kieselhaltiger Sand)“ in den Ausnahmetarif 52 für Asphalterde usw. des Tarifhefts 8 (Verkehr Baden-Pfalz) aufgenommen worden. Hinsichtlich der für diesen Frachtgegenstand geltenden besonderen Bestimmungen geben die Dienststellen Auskunft. Ferner wird die Gültigkeit des Ausnahmetarifs 48 für Kupfervitriol und Schwefel des gleichen Tarifheftes auf weitere 5 Jahre verlängert.

Karlsruhe, den 2. März 1905. (588)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr für Getreide usw. über Wien oder Passau-Donaulände.

A. T. IV (Verkehr nach der Schweiz) vom 1. Oktober 1904.

In der Schnittafel b des Abschnittes A sind folgende Schnittfrachtsätze zu berichtigen:

Vom Schnittpunkt nach		Centimes für 100 kg von	auf
Arnex	Abteilung II	266	265
Le Pont	„ II	293	292
Mumpf	„ Ib	118	114
Rekingen	„ Ib	95	96
Wettingen	„ Ib	107	106
Wurzach	„ Ib	93	95
Seftigen	„ II	206	205

München, den 27. Februar 1905. (589)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau-Donaulände transit.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Am 10. März 1905 gelangt der Nachtrag II, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs und des Nachtrags I, zur Einführung.

Insoweit durch den Nachtrag Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende April 1905 in Kraft.

München, den 3. März 1905. (590)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird die Station Ujszeged mit den für Szeged-Rókus vorgesehenen Frachtsätzen einbezogen.

München, den 28. Februar 1905. (591)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 10. März d. J. ab wird die Station Ilsenburg des Direktionsbezirks Magdeburg als Versandstation in die Ausnahmetarife 9 S (Schiffsbaueisen nach binnenländischen Stationen) und E 1 (Eisen und Stahl zum Bau etc. von See- und Flußschiffen) einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 2. März 1905. (592)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Am 15. März d. J. tritt zum gemeinschaftlichen Heft (Teil II) des Verbandsgütertarifs der Nachtrag 2, zum Heft 1 der Nachtrag 12, zum Heft 2 der Nachtrag 13 und zum Heft 3 der Nachtrag 11 in Kraft. Der Nachtrag 2 zum gemeinschaftlichen Heft enthält Ergänzungen und Berichtigungen der besonderen Bestimmungen zum Vereins-Betriebsreglement und zum Kilometerzeiger, der Ausnahmetarife sowie des alphabetischen Verzeichnisses der Verbandsstationen. Durch die Nachträge 12 zum Heft 1 und 13 zum Heft 2 werden die Stationen Birkungen des Direktionsbezirks Cassel und Eisenberg (Sachs.-Altenburg), Mehlis und Zella-St. Blasii des Direktionsbezirks Erfurt mit Eil- und Frachtstückgutsätzen, die Stationen Emmerke des Direktionsbezirks Hannover, Bodenfelde, Kreiensen und Weimar b. Cassel des Direktionsbezirks Cassel, Reinickendorf (Dorf) und Rixdorf des Direktionsbezirks Berlin, Sagan des Direktionsbezirks Breslau, Thorn Uferbahn des Direktionsbezirks Bromberg, Dirschau und Köslin des Direktionsbezirks Danzig und Oschersleben O.S.E. der Oschersleben-Schöninger Eisenbahn mit Entfernungen und Frachtsätzen der allgemeinen Tarifklassen und der Ausnahmetarife 1 bis 5, 7 (Heringe), 8 (Holz), 9 (Düngemittel usw.), ferner die Stationen Halbe des Direktionsbezirks Halle, Adamsdorf, Alt-Libbehne, Berneuchen, Bernstein, Blankensee i. Pm., Chursdorf, Dieckow, Glasow, Mellentin, Naulin, Neudamm, Ringenwalde N.-M., Rosenthal N.-M., Rostin, Sammenthin, Soldin und Zicher des Direktionsbezirks Bromberg mit Entfernungen und Frachtsätzen für Spezialtarif III — auch Ausnahmetarif 8 (Holz) und 9 (Düngemittel usw.) — sowie die Stationen Dinxperlo, Emst, Heilo und Holten der Holländischen Eisenbahn und Soetermeer-Zegwaard der Niederländischen Staatsbahn in den Verbandsverkehr einbezogen. Außerdem gelangen noch für die bereits mit Sätzen des Spezialtarifs III und der Ausnahme-

tarife 8 und 9 versehene Station Graudenz des Direktionsbezirks Danzig Frachtsätze der übrigen ordentlichen Tarifklassen und Ausnahmetarife 1 bis 5 und 7 (Heringe) zur Einführung. Im übrigen enthalten diese Nachträge noch Ausnahmefrachtsätze für Tabak für den Verkehr zwischen Bremen (Hauptbhf. und Freibezirk) und Bremen-Neustadt der oldenburgischen Staatsbahn, Bremen Hauptbhf. und Freibezirk des Direktionsbezirks Hannover, Hamburg H. des Direktionsbezirks Altona und Lübeck der Lübeck-Büchener Bahn und verschiedenen niederländischen Stationen, Entfernungen und Sätze für bereits früher in den Verbandsverkehr aufgenommene Stationen sowie Änderungen und Ergänzungen.

Durch Nachtrag 11 zum Heft 3 werden die Stationen Großröhrsdorf der sächsischen Staatsbahn, Dinxperlo, Emst, Heilo und Holten der Holländischen Bahn und Soetermeer-Zegwaard der Niederländischen Staatsbahn in den Verband aufgenommen. Der übrige Inhalt des Nachtrags besteht in Ergänzungen und Berichtigungen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 2. März 1905. (593)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - belgischer und belgisch - bayerischer Güterverkehr.

Weltausstellung Lüttich 1905.

Die auf der Weltausstellung in Lüttich 1905 ausgestellten und nicht verkauften Gegenstände genießen bei der Rückbeförderung an den ursprünglichen Aufgabeort und den Aussteller des der Sendung auf dem Hinwege beigegebenen Frachtbriefes auf den an obigen Verkehren beteiligten Bahnen, sowie im Durchgang über dieselben folgende Frachtbegünstigungen:

Die unverkauft von der Weltausstellung in St. Louis nach Lüttich verschickten Gegenstände werden von dort zur halben tarifmäßigen Fracht zurückbefördert. Sonstige Ausstellungsgegenstände werden frachtfrei zurückbefördert. Bei ihrer Aufgabe zur Hinbeförderung hat der Absender in dem Frachtbriefe die Sendung ausdrücklich als Ausstellungsgut zu bezeichnen.

In beiden Fällen hat die Aufgabe zur Rückbeförderung spätestens 4 Wochen nach Schluß der Ausstellung zu erfolgen. Dabei hat der Absender den Originalfrachtbrief für den Hinweg, sowie eine Bescheinigung des Ausstellungs - Vorstandes darüber beizubringen, daß die zurückzubefördernden Ausstellungs Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft oder unverlost geblieben sind.

Weitere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 28. Februar 1905. (594)
Königliche Eisenbahndirektion.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. werden im Verkehr zwischen Gerstungen, Lispenhausen, Niederzwehren, Oberkaufungen und Wilhelmshöhe einerseits und mehreren bayerischen Stationen anderseits Frachtsätze des Ausnahmetarifs 1 B für Stammholz usw. eingeführt. Ferner werden die Station Zwiesel für den Verkehr mit Lauscha (S.-M.), Sonneberg (Thür.) und Steinach a. d. Werrabahn in den Ausnahmetarif 16 für ungeleimte Holzstoffpappe und die Stationen Erfurt, Marburg und Sonneberg (Thür.) für den Verkehr mit Walhallastraße in den Ausnahmetarif 5 a für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen.

Erfurt, den 4. März 1905. (595)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch - elsaß - lothringisch-luxemburgischer Tier- usw. Verkehr.

Auf den 15. März d. J. gelangt zum Tarif für den württembergisch - elsaß-lothringisch - luxemburgischen Tierverkehr ein Nachtrag VII zur Ausgabe.

Durch den Nachtrag werden die württ. Stationen Aulendorf, Gemmingen, Willsbach und die elsässische Station Maursmünster in den Tarif neu aufgenommen.

An die Besitzer des Haupttarifs wird der Nachtrag unentgeltlich abgegeben.

Stuttgart, den 2. März 1905. (596)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Güter- und Tiertarif sowie preußischer Gruppenwechseltarif I/II.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. treten für den Verkehr zwischen der Gemeinschaftsstation Görlitz und einer Anzahl sächsischer Stationen sowie zwischen Görlitz und einigen preußisch-sächsischen Wettbewerbsstationen zum Teil ermässigte, zum Teil erhöhte Entfernungen und Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die beteiligten Abfertigungsstellen sowie die beteiligten Verkehrsbureaus Auskunft erteilen. Erhöhungen gegen die bisherige Frachtberechnung treten erst am 1. Mai in Wirksamkeit.

Breslau, 3. März 1905. (597)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch - südwestdeutscher Güterverkehr.

Die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 29 erhalten vom 1. Mai 1905 ab folgende Fassung:

1. in dem Teil II, gemeinschaftliches Heft, vom 1. 2. 04:
   „Ausnahmetarif 29 für Stickereien und Gewebe von Baumwolle mit Herkunft und direktem Frachtbrief von gewissen schweizerischen Stationen nach den niederländischen Seehäfen“ usw. wie bisher;
2. in dem Tarifheft 4 vom 1. Oktober 1902:
   „Ausnahmetarif 29 für Stickereien und Gewebe von Baumwolle mit Herkunft und direktem Frachtbrief von Altstätten (Rheintal)“ usw. wie bisher.

Cöln, den 1. März 1905. (598)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch- u. Frankfurt-sächs. Verband.

Am 10. März 1905 werden aufgenommen: die Eilgutabfertigungsstelle Coblenz Hauptbhf. mit den Entfernungen für Coblenz Moselbhf. in das Tarifheft 1 und Station Wilthen der sächsischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif 15 für Abfälle von Baumwolle usw. des Tarifheftes 3. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und die Endbahnen.

Dresden, am 3. März 1905. (599)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. März 1905 tritt der Nachtrag VIII zum Berlin - Stettin - sächsischen Gütertarife in Kraft. Durch ihn werden die Stationen der Reinickendorf-Liebenwalde - Groß-Schönebecker Eisenbahn in den Verkehr einbezogen. Außerdem enthält er Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 c für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster im Verkehre von unserer Station Altmittweida. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, am 4. März 1905. (600)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1905 treten im obengenannten Tarifhefte an Stelle der im Nachtrage 1 vom 1. März cr. unter 12 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 A Kalk, gebrannter, folgende ermäßigte Frachtsätze in Kraft:

nach / von	Bennisch K. F. N. B.	Eckersdorf K. F. N. B.	Freihermersdorf K. F. N. B.	Mladetzko K. F. N. B.
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
Gogolin . . .	54	52	54	49

Breslau, den 4. März 1905. (601)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Gütertarif Teil II, Heft 7 vom 1. April 1904.)

Ab 10. März 1905 gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 73 für Petroleum usw. von Drösing, Station der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, nach den württembergischen Stationen Eislingen, Göppingen, Stuttgart und Ulm folgende Frachtsätze in Mark für 100 kg zur Einführung:

Eislingen: Abteilung I: 2,02; Abt. II 2.70; Abt. III: 1,60;
Göppingen: Abteilung I: 2,05;
Stuttgart: Abteilung I, und zwar Hauptbahnhof 2,30, Nordbahnhof 2,32 und Westbahnhof 2,35;
Ulm: Abteilung I: 1,74 und Abt. II: 2,41.

München, den 26. Februar 1905. (602)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen der K. bayer. Staatseisenbahnen und der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München zur Ausfuhr nach Oesterreich vom 10. Oktober 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. gelangen für die Beförderung von Getreide usw. ab mehreren bayerischen Stationen nach Füssen ermäßigte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 28. Februar 1905. (603)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. wird die Station Kosten k. k. St. B. mit den

für Bodenbach bestehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 16 Serie III für Hohlglaswaren aller Art aufgenommen.

München, den 26. Februar 1905. (604)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppenwechseltarif II/III.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Ilsenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg als Versandstation in die Ausnahmetarife 9 S und S 5 s für Eisen und Stahl zum Bau, zur Ausbesserung oder zur Ausrüstung von See- und Flußschiffen aufgenommen.

Essen, den 28. Februar 1905. (605)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-österr.-ung. Seehafenverband.
Verkehr mit Österreich.
Einführung der Nachträge IV zu den Tarifen Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902 und Teil II, Heft 2 vom 1. Mai 1901.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905, bezw. für Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkuugen vom 1. Mai 1905 tritt zu den Tarifheften 1 und 2 je ein Nachtrag IV in Kraft.

Diese Nachträge enthalten unter anderem Änderung der „besonderen Bestimmungen", der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, Änderungen und Ergänzungen der Warenverzeichnisse, sowie der Tariftabellen und Ergänzungen des Kilometerzeigers, der Nachtrag IV zum Heft 1 außerdem noch Berichtigungen.

Durch diese Nachträge treten auch einzelne Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen ein, und zwar im Heft 1 bezüglich der Ausnahmetarife 18 (Eisen usw.), 22 (Papier) und 38 (Holzstoff usw.), sowie durch verschiedene Berichtigungen, im Heft 2 durch die Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2a.

Wien, am 25. Februar 1905. (606)
Priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ung. Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
Einführung der Nachträge VI zu den Tarifen Teil II, Heft 3 vom 1. August 1900 und Teil II, Heft 4 vom 1. November 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 bezw. für Tariferhöhungen und Verkehrsbeschränkungen vom 1. Mai 1905 tritt zu den Tarifheften 3 und 4 je ein Nachtrag VI in Kraft.

Diese Nachträge enthalten Änderungen bezw. Ergänzungen der „besonderen Bestimmungen" der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen und der Warenverzeichnisse, der Nachtrag VI zum Heft 3 außerdem noch Änderungen bezw. Ergänzungen der Tariftabellen des Kilometerzeigers sowie Berichtigungen.

Durch diese Nachträge treten auch einzelne Tariferhöhungen bezw. Verkehrsbeschränkungen ein, u. zw. im Tarifheft 3 bezüglich der Ausnahmetarife 4 (Getreide usw.), 14 (Eisen usw.) und 19 (Düngemittel usw.) sowie durch einzelne Berichtigungen, im Tarifhefte 4 durch die Änderung des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifes 2 a.

Wien, am 25. Februar 1905. (607)
Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1905.
Abfertigungsbefugnis der Station Wien-Praterkai.

Mit Wirksamkeit vom 15. März 1905 ist der Abschnitt A (besondere Bestimmungen) des obenbezeichneten Tarifes (Seite 16) durch Aufnahme der nachstehenden neuen Ziffer zu ergänzen:

„IX. Abfertigungsbefugnis der Station Wien-Praterkai. Die Station Wien-Praterkai ist nur für den Verkehr mit der k. k. priv. Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und der Ersten österr. Aktiengesellschaft für öffentliche Lagerhäuser eröffnet.

Diese Güterabfertigungsstelle dient nur zur Abfertigung von Donau-Umschlagsgütern, und findet daselbst weder eine bahnseitige Lokoaufgabe, noch eine bahnseitige Lokoabgabe statt."

Wien, am 24. Februar 1905. (608)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 1.
Einführung eines direkten Frachtsatzes für Brettersendungen von Granica trs.

Mit Gültigkeit vom 16. März 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, gelangt für die Beförderung von Brettern (russischer Herkunft) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen von Granica trs. nach Bad Tölz (Station der Königl. bayerischen Staatseisenbahnen) ein direkter ermäßigter Frachtsatz von 229 ₰ für 100 kg im Kartierungswege zur Anwendung.

Für die Abfertigung dieser Sendungen zu obigem Frachtsatze sind die einschlägigen Bestimmungen des obengenannten Tarifes maßgebend.

Wien, am 1. März 1905. (609)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Die Arbeiten zur Anfertigung, Lieferung und Aufstellung einschl. Anstrich der Eisenkonstruktion für die Verlängerung der Überführung der Frankfurter Chaussee auf Bahnhof Lichtenberg-Friedrichsfelde sollen öffentlich vergeben werden.

Angebote sind bis Mittwoch, den 22. März 1905, vormittags 10 Uhr, postfrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns, Berlin W., Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer 348, einzureichen.

Angebothefte nebst Zeichnung sind in unserem Zentralbureau, Zimmer 416, einzusehen beziehungsweise von dort gegen bestellgeldfreie Einsendung von 2 ℳ. in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehen. Angebothefte ohne Zeichnungen werden abgegeben zum Preise von 1 ℳ. für das Stück.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Berlin, den 3. März 1905. (610)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 3500 Rund-, 2500 Flach- und 3500 Specksteinbrennern soll in verschiedenen Losen verdungen werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 17. März 1905, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 6. April 1905.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (611)

7. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahnen.
Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden alten Oberbaumaterialien (etwa 3800 t), sowie 180 t brauchbare schweißeiserne Querschwellen Profil I und 12 Stück Flaschen von Flaschenzügen werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt.

Die Angebote sind spätestens bis 23. März d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt.

Die Bieter bleiben bis 13. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 2. März 1905. (612RM)
K. Oberbaumaterialverwaltung.

K. württemb. Staatseisenbahnen.
Verkauf von alten Werkstättematerialien.

Die beim Hauptmagazin Eßlingen, bei den Werkstätten Aalen, Cannstatt, Eßlingen, Friedrichshafen, Heilbronn, Rottweil, Stuttgart, Tübingen, Ulm und bei der Dampfschiffahrtsverwaltung Friedrichshafen lagernden Altmaterialien, und zwar:

Feuerbüchsenkupfer, Kupferstehbolzen, Kupferabfälle, Kupferspäne, Messing- und Rotgußabfälle und -späne, Rotgußabschaum, Rotgußsand, Kompositionsspäne, Kompositionsasche, Manganbronzeabfälle, Kupfer- und Messingdraht, Radreifen, Radsterne, Wagenräder Schmiedeisen, Eisenblech, Roststäbe, Siederöhren, Gußeisen, Eisen- und Stahldrehspäne, Stahlabfälle, Tragfedern, Gummiabfälle und 24 noch brauchbare Schraubstöcke

werden dem Verkauf ausgesetzt. Die Verkaufsbedingungen nebst Materialverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt. Die Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf alte Werkstättematerialien" versehen spätestens bis zum

20. März d. J., nachmittags $2\frac{1}{2}$ Uhr,

hierher einzureichen. Die Eröffnung derselben findet anschließend hieran statt. Die Bieter bleiben bis zum 10. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Eßlingen, den 3. März 1905. (613RM)
K. Hauptmagazinsverwaltung.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. März vorm. gemeldet.

Nummer 7. Berlin, am 8. März 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	53	1	Kiste	gebrannte Steine	13	1	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Cöln=Deutz 11/2.
2	A	4763	1	„	Zucker	68	2	Heißen	K. E.-D. Essen	
3	A B C	1630	1	Ballen	Leinengewebe	43	3	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
4	A D	146	1	Sack	Sand	50	4	Betzdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	A E G	11058	1	Kiste	elektr. Material	18	5	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Cöln=G. 11/2.
6	A E G	11059	1	Ballen	4 Messingrohre	2	6	„	„	
7	A F	9806	1	Kiste	pol. Kasten	24	7	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
8	A G	—	1	—	trocknes Fell	3	8	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
9	A K	502	1	Stange	Rundstahl	40	9	Schalke	K. E.-D. Essen	
10	A K	1479	1	Korb	Wein	55	10	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
11	A K S	3735	1	Blechfl.	ansch. Öl	11	11	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
12	A M	567	1	Kiste	Altertümer	40	12	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
13	A P C	6200	1	—	Petroleumfaß, leer	35	13	Luxemburg	Reichsbahn	
14	A R C	94897	1	Kiste	Schuhwaren	73	14	Elsterburg	Sächsische Stsb.	
15	A S	15	18	Bund	Rohre	172	15	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
16	B	20	1	—	Petroleumfaß, leer	36	16	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
17	B	1085	1	Verschlag	Maschinenteil	2,5	17	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	beklebt von Cöln=Ger. vom 17/2.
18	B	366	1	Ballen	Handschuhleder	136	18	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
19	B B	—	4	Rollen	Zinkblech	80	19	Geseke	K. E.-D. Cassel	
20	B B	15014/15	2	Ballen	l. Säcke	47	20	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
21	B C	2	1	Sack	Samen	13	21	Berlin Anh. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
22	B E	1/3	3	Bund	Hacken m. Stiel	85	22	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
23	B & F	93099	1	Kiste	Zuckerwaren	37	23	Bochum Nord	K. E.-D. Essen	
24	B & H	1626	1	Ballen	Papier	110	24	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
25	B & W	9121	2	—	Blechkannen, leer	11	25	Königsberg i. Pr. O.	K. E.-D. Königsberg	
26	C	614	1	Verschlag	Bank	27	26	Mannheim	Direktion Mainz	mit rotem Plüsch.
27	C B	—	1	Kiste	Käse	5	27	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
28	C B	153	1	„	Korinthen	37	28	Duisburg	K. E.-D. Essen	
29	C B	2226	1	Sack	Kupferstücke	30	29	Bochum Nord	„	
30	C & B	3027	1	Kiste	Glaswaren	92	30	Duisburg	„	
31	C C	54	1	Ballen	Leder	107	31	Dortmund Süd	„	
32	C D B	—	1	—	Pflugschar	2	32	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
33	C F	—	1	—	eis. Flansche	3	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	C J	5712	1	Ballen	Wollabfall	95	34	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	
35	Com	1451	3	Stäbe	Stahl	70	35	Schalke	K. E.-D. Essen	
36	C S	79	1	Kiste	gefüllt	20	36	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
37	D	14	1	Sack	alte Zementsäcke	6	37	Düsseldorf=Der.	„	
38	D H S	—	1	Kiste	Korinthen	65	38	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
39	D K A N	48081	1	Ring i. L.	Panzerkabel	95	39	Hagen=Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
40	D R	11	1	Weinfaß	leer	10	40	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	36 l Rauminhalt.
41	D K	301	1	Korb	Schrauben	87	41	Neumühl	„	
42	E	1584	1	Kiste	Gewürze	11	42	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
43	E	18998	2	Blöcke	Blei	30	43	Rodewisch	Sächsische Stsb.	
44	E B & H	2589	1	Ballen	roter Webstoff	28	44	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
45	E C	—	1	—	Schwengel zu einer landw. Maschine	12	45	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
46	E D S	1949	1	Bund	4 Stb. Flachstahl	ca. 25	46	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	2 m lg., 3 cm br.
47	E G	336	1	Kiste	Emaillewaren	80	47	Elberfeld	„	
48	E G	3817/21	5	Ballen	Tüten	105	48	Düsseldorf=Der.	„	
49	E H (undeutlich)	1527	1	Bund	2 Achsteile	18	49	Stolp	K. E.-D. Danzig	
50	E K	90	1	Kiste	Kurzwaren	53	50	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beschr. Crefeld.
51	E M	2	1	—	Tisch	25	51	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
52	E M	150	8	Bund	Pappdeckel	200	52	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
53	E T	—	1	Sack	Kaffee	13	53	Hamm	K. E.-D. Essen	
54	E Z	—	1	—	eis. Splint	1	54	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
55	F	3360	1	Korb	Kupferdraht	123	55	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	f. Kabelzwecke

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
56	F A S	3511	1	Gestell	Nähmaschine —	58	56	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
57	F A S	6756	1	—	neue Nähmaschine —	53,5	57	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
58	F B	42	1	Kiste	leere Kartonschachteln	12	58	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
59	F F	149	1	„	Briefbogen —	46	59	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
60	F H	9391	1	Korb	Lack oder Öl —	50	60	Herford	K. E.-D. Hannover	
61	F H & S	—	1	Bund	Rundeisen —	54	61	Nellinghof	Oldenburgische Stsb.	
62	F K	9	1	Ballen	Tapeten —	11	62	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
63	F M	126	1	Kiste	Zollgut —	108	63	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	Budapest.
64	F O	4051	1	„	Spielwaren —	15	64	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	Schafe.
65	F S	48	1	Bund	Körbe —	15	65	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	Oberhausen 14/2.
66	F T	7912	1	Kiste	verz. Drahtwaren —	30	66	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
67	F W	1901	1	„	Wäschehölzer —	65	67	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
68	G	701	1	Bund	Bolzen —	14	68	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
69	G B	—	1	Kiste	Umschaltkasten —	14	69	Düsseldorf=Der.	„	
70	G D	3422	1	„	Eisenwaren —	138,5	70	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Soest.
71	G D	4927	1	Korb	37 Pakete Messingbeschläge	40	71	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
72	G F	5/170 29998	1	Rolle	Packpapier —	60	72	Neuß	K. E.-D. Cöln	
73	G J S	19	1	Ballen	vermutlich Garn [1] —	255	73	Calw	Württemberg. Stsb.	beklebt von Cöln=Ger. vom 31/1.
74	G T	38	1	„	Papier —	118	74	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
75	G T	4005	1	Weinfaß	leer —	40	75	Hagen=Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
76	G W	1120, 1130 1191, 1209	4	Stangen	vierk. Stahl —	22	76	Warburg	K. E.-D. Cassel	
77	G W	14226	1	Blechflasch.	gefüllt —	56	77	Halle a/S. (Eilgut)	K. E.-D. Halle a/S.	für Neudeck i/Böhmen.
78	H	—	1	—	Stopfhacke m. Stiel —	4	78	Heißen	K. E.-D. Essen	
79	H	6	1	Ballen	roter Damast —	5	79	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
80	H	618	1	„	Tapeten —	30	80	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
81	H	5512	1	Sack	Leim —	15,5	81	Sitzendorf	K. E.-D. Erfurt	
82	H B C	6340	1	Kiste	Lampenteile, Zylinder, Glühstrümpfe, Glocken	36	82	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
83	H B H V W B	41 —	3	—	Ketten —	—	83	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	10, 3,30, 4,30 m lg.
84	H C M	9665	1	Kiste	isolierter Draht —	43	84	Rheine	K. E.-D. Münster	Harburg II. 13/2.
85	H & C T	768	1	„	gefüllt —	30	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	H F R	—	4	Tafeln	Zinkblech —	36	86	Diedenhofen	Reichsbahn	
87	H H	10	1	Fahrradkb.	Motorrad —	67	87	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
88	H H	100	1	Kiste	Zigarren —	20	88	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
89	H H	500	1	Faß	leer —	7	89	Waldbröl	Brölthaler E.	v. Elberfeld.
90	H H	5574	1	„	Steinerde —	24	90	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	v. Ulm.
91	H & K	16	1	Ballen	Leinenw. —	18,5	91	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
92	H L	100	1	in Leinen	gebr. Kinderwagen m. Matratze	28	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	H L	9015	1	Verschlag	Puppenmöbel —	17	93	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
94	H L	6329	1	Faß	zerkleinerte Knochen	300	94	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
95	H M	—	1	Sack	Feldsamen —	50	95	Rothenkirchen i/V.	Sächsische Stsb.	
96	(H M)?	—	1	—	Klaue zur Bohrmaschine	8	96	Jauer	K. E.-D. Breslau	auch ohne Signatur.
97	H N	443	1	Stück	Winkeleisen —	20	97	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
98	H P E H & Co.	10465 1 51 2020 2029 5004	6	Eisenfässer	leer —	92 102 95 101 97 92	98	Tostedt	K. E.-D. Münster	
99	H R	—	2	Kiepen	leer —	7	99	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
100	H S	100	1	Verschlag	Milchfilter —	8	100	Berlin H. u. L.	„	Cöln=Deutz 7/2.
101	H S	103	1	—	Pflugeisen —	8,5	101	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
102	H T	20	1	Kiste	ansch. Kleider —	13	102	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
103	H & W	681	1	Ballen	Tuche —	45	103	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
104	J	—	1	Bund	4 leere Spankörbe —	3	104	Altona	K. E.-D. Altona	
105	J A L	1	1	Sack	l. Säcke —	30	105	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
106	J B	44452	1	Kiste	Zuckerkandis —	27	106	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	J D	17	1	Schachtel	Damenbluse —	2,5	107	Vlissingen=Zeeland	Niederländ. Stsb.	bekl. Goch-Venlo.
108	J D	37	1	Sack	Lumpen —	10	108	Barmen=U.	K. E.-D. Elberfeld	
109	J H	553	1	Ballen	Leinen u. Futterstoffe	38	109	Philippsheim	St. Johann=Saarbr.	beschrieben mit „Leith". [2]
110	J S B	102	1	„	Wachstuch —	50	110	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
111	K	—	1	—	Gußteil —	16	111	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
112	K B	2491	1	Ballen	gefüllt —	72	112	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	beklebt von Cöln=Ger. vom 16/2.
113	K & C	606	1	„	Gewebe —	14	113	Luxemburg	Reichsbahn	
114	K L	154/5	2	„	blaues Papier —	85	114	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
115	K M	2	1	Faß	leer —	21	115	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
116	K M	108	1	„	Rollmöpse —	124	116	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	

[1] Gut trägt Zollblei und ist bezettelt mit Nagold.
[2] Eilgutbezettelung von Berlin Stb. 14/2.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
117	L	5	2	—	Pflugschare	3,5	117	Marktbreit	Bayerische Stsb.	
118	L C jr	45890	1	Kiste	Wein	80	118	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	Leb. Cahn jr.
119	L F	335	3	Bund	eis. Kohlenlöffel m. Stiel	18,5	119	Aachen	K. E.-D. Cöln	
120	L K	14	1	in Leinen	Matratze	42	120	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Hamburg B.
121	M	6	3	Säcke	alte Kleider u. Säcke	86	121	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
122	M	1018	1	Verschlag	Holzwolle	54	122	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
123	M	2968	1	Korb	Eisenwaren	92	123	Düsseld.=Grafenb.	K. E.-D. Elberfeld	
124	M B	22746	1	Kiste	leer	35	124	Altona	K. E.-D. Altona	
125	M & B J	142	1	Ballen	Verpackung zum Verdichten v. Maschinenteilen	29	125	Blankenstein (Ruhr)	K. E.-D. Essen	
126	M F	261	1	Bund	2 Rohrstühle	10	126	Seesen Stbf.	K. E.-D. Cassel	
127	M K	209	1	Kiste	leer	34	127	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
128	M L	4721	1	„	Trikotagen	67	128	Hohensalza	K. E.-D. Bromberg	
129	M S	—	10	—	ff. Steine	22	129	Bous	St. Johann=Saarbr.	
130	N E	322	1	Kiste	Leimleinen	116	130	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
131	N R	I	1	Bund	3 l. Körbe	10	131	Merzig	St. Johann=Saarbr.	
132	N S	— —	1 5	„ Stangen	Winkeleisen Flacheisen	51 36	132	Aumetz	Reichsbahn	
133	O C	30	1	Kiste	Stahlwaren	47	133	Moabit	K. E.-D. Berlin	Düsseldorf=Gr.
134	O J K	15473	1	„	leere Flaschen	16	134	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
135	P	495	1	—	Eisenblech	43	135	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
136	P D	—	1	Ballen	gebr. Säcke	30	136	Elbing	K. E.-D. Danzig	
137	P E	2295	1	„	Papier	80	137	Graudenz	„	
138	P F	285	1	Bund	4 l. Körbe	28	138	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
139	P G	47	1	Kiste	Eisenwaren	32	139	Duisburg	K. E.-D. Essen	
140	P H	5282	1	Kanne	Stahlschwärze	40	140	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
141	P H J H	66590/1	2	Verschläge	verz. Dachfenster	43	141	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
142	P J H	539	1	Kiste	Kaffee	32	142	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
143	B	43239	1	Kiste	gefüllt	30	143	Diedenhofen	Reichsbahn	
144	P M	7590	1	„	leer	27	144	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
145	R N	1	1	„	Maschinenteile	264	145	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Magdeburg II. 15/2.
146	P R	3/4	2	—	neue hölz. Ladentritte	ca. 15	146	Callies	K. E.-D. Bromberg	
147	P W	8536	1	Sack	Lederkorke	26	147	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
148	R	6596	1	Ölfaß	leer	39	148	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
149	R G & S	33860	1	Kiste	elektr. Material	19	149	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Cöln=Ger. 11/2.
150	R R	100	1	„	Aluminiumblech	24	150	Berlin Ahg.	„	
151	R S	60	1	Bund	4 Ofenringe	2	151	Waldenburg i/S.	Sächsische Stsb.	von Leipzig Mgd. (Eilgut.)
152	R S B	2	1	—	Pflugschar	3	152	Radersdorf	Bayerische Stsb.	
153	R T	100	1	Kiste	leere Flaschen	30	153	Meiderich	K. E.-D. Essen	
154	R W	3585	1	Ballen	grobes Sackleinen	76	154	Witten Ost	„	
155	S	—	1	Kanne	Milch	26	155	Stettin Pb.	K. E.-D. Stettin	Milch verkauft.
156	S	88	2	Kisten	Bücklinge	5	156	Markt=Redwitz	Bayerische Stsb.	
157	S	27638	1	Kiste	Wirtschaftswage	24	157	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
158	S E	8726	1	„	leer	25	158	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
159	S F A L	1205	1	—	Decke	90	159	Zwönitz	Sächsische Stsb.	
160	S G	—	1	Sack	1 Korb mit gußeisernen Rohrknieen	41	160	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	Trampke 3/2.
161	S H Bl	I/VI	6	Bund	Gasrohre	380	161	Charlottenbg. Gt.	K. E.-D. Berlin	
162	S K	746	1	Ballen	Gewebe	24	162	Duisburg	K. E.-D. Essen	Cöln=Ger. 16/2.
163	S M	671	1	Verschlag	3 Blechkanister	13	163	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
164	S R	1153	1	Kiste	leer	26	164	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
165	S S	—	24	—	eis. Gabeln	16	165	Roisdorf	K. E.-D. Cöln	blau gestrich.
166	S S	50	1	Blechflasch.	leer	7	166	Waldbröl	Brölthaler E.	
167	S S	8013	1	Kiste	Damenhemden	68	167	Cüstrin=N.	K. E.-D. Bromberg	Bln. Ost 18/2.
168	St	2320	1	Ballen	Tapeten	40	168	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
169	S W	8833	1	„	Handtücher	33	169	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
170	Th W	34	1	Korb	Eisenwaren	54	170	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
171	T K	1	1	Musterkoff.	gefüllt	54	171	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Kattowitz 21/2.
172	T S	10	1	Sack	Leder	52	172	Strausberg	„	
173	T T	—	6	Stangen	Rundeisen	735	173	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
174	Y	3 u. 4	2	Stück	Roste	6,5	174	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
175	V & C	1953	1	Ballen	Kanzleipapier	23	175	Loetzen	K. E.-D. Königsberg	bekl. v. Berlin Ostb. v. 1/2.
176	V D K	2062	1	Kiste	leer	31	176	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
177	V D L T	7713	1	„	Eisenwaren	64	177	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Remscheid.
178	W	607	1	Ballen	Futterstoffe	24	178	Wesel	K. E.-D. Essen	M.=Gladb. 31/1.
179	W	4985	1	„	Stoffe	42	179	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Worms H.
180	W	7259	1	Kiste	leere Flaschen	58	180	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
181	W	20861	1	„	Seife	111	181	Magdeburg Osts.	K. E.-D. Magdeburg	
182	W B	2	1	Bund	7 Gemüsekörbe	40	182	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
183	W H	1780/1787	8	—	Eisenteile	100	183	Oldesloe	Lübeck-Büchener	
184	W K	5	1	Bund	7 leere Körbe	27	184	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
185	W K	7	1	Eisenfaß	leer	52	185	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
186	W S	48252	1	Faß	ansch. Fett	6	186	Oldenburg i/H.	K. E.-D. Altona	
187	W T	282	1	Kiste	Strohhüte	46	187	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	Bln. Ahg. 15/2.
188	W W	21071	1	„	leer	60	188	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					B. Güter mit Adressen bezeichnet:					
189	Bonzbourg	383	1	—	Tau	—	189	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
190	Exin	8829	1	Blechkanne	ansch. Spiritus	10	190	Exin	K. E.-D. Danzig	
191	Gewerkschaft Deutschland	8897	1	Stahlzylinder	leer	22	191	Hönningen a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
192	Grunewald	92	1	Kiste	Maschinenteil	63	192	Halensee	K. E.-D. Berlin	Hobelmaschine.
193	Hoppe & Hoffmann, Minden i/W.	—	2	Bund	40 Hufeisen	21,5	193	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
194	H. Horstian	—	1	Kanne	Milch	27	194	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Milch verkauft.
195	Michael Maas	—	1	Kiste	Wein	132	195	Duisburg	K. E.-D. Essen	
196	Schuftan	—	1	Ballen	30 leere Säcke	34	196	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
197	Thomsen	—	2	Kbflaschen	leer	22	197	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
198	J. Wedeven	—	1	Kanne	Milch	27	198	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Milch verkauft.
199	Wihlhelm	—	1	Koffer	Kleider	41	199	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
					C. Güter mit Nummern bezeichnet:					
200	—	21	1	—	Rücklehne eines Sofas	5	200	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
201	—	35	1	—	Plombierleine	3	201	Soest	K. E.-D. Cassel	
202	—	5086	1	Korbflasche	Salpetersäure	18	202	Duisburg	K. E.-D. Essen	
203	—	10921	1	—	eis. Riemenscheibe	12	203	Aachen	K. E.-D. Cöln	V. 40 2398.
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
204	rot /	—	4	Stück	Winkeleisen	161	204	Meseritz	K. E.-D. Posen	
205	rot —	—	1	—	eis. Walze	5	205	Güldenhagen	K. E.-D. Stettin	mit 3 cm
206	grün —	—	1	—	rundes Blech	1,5	206	Friedrichshafen	Württemberg Stsb.	hohem Rand;
207	grüner Strich	—	1	Bund	6 Stb. vierk. Eisen	55	207	Berka a/Werra	K. E.-D. Erfurt	Kuchenblech.
208	blau (2 Striche)	—	2	Stangen	Zier- u. Winkeleisen	19,5	208	Stolp	K. E.-D. Danzig	
209	gelber Strich	—	1	Stange	Rundeisen	10	209	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
210	grün	—	1	„	Flacheisen	33	210	Soltau	K. E.-D. Hannover	mit 2 Gewinde-
211	braun	—	1	—	Maschinenteil	2	211	Pirna	Sächsische Stsb.	stücken.
212	rot gestrichen	—	5	—	Maschinenteile	23	212	Posen Eilgut	K. E.-D. Posen	
213	„Boyd“	—	1	—	Damenrad	18	213	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
214	X X X	4001	1	Kiste	Akkumulatoren	18	214	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Hannover 18/2.
215	△	12	1	„	Zigarren	16,5	215	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
216	△ ○	4313	1	Sack	Rohkaffee	50	216	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
217	✡ W	1514	1	Eisenfaß	leer	200	217	Cöln-Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
218	[Zeichen]	—	1	Sack	Zucker	100	218	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
219	—	—	1	—	mess. Ablaufhahn m. schwarzem Holzgriff	0,5	219	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
220	—	—	1	Kiste	eis. Achse	158	220	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	2,25 m.
221	—	—	1	Sack	Alteisen	14	221	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
222	—	—	2	Pakete	Band, Besatz etc.	—	222	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	(*) anschein.
223	—	—	1	—	Kbblechbüchse*)	29	223	Duisburg	K. E.-D. Essen	Baumöl.
224	—	—	1	Ballen	Baumwollwaren	72	224	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
225	—	—	2	Kartons	Besatzart., 1 Pelz	14	225	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
226	—	—	1	Ballen	Betten	13	226	Hamburg Kl.	K. E.-D. Altona	Cöln-Deutz
227	—	—	1	Verschlag	Bilderrahmen	12	227	Mallmitz	K. E.-D. Breslau	7/2.; in
228	—	—	1	Sack	Bindemasse	37	228	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Leinwand.
229	—	—	1	Bund	6 leere Blechkannen	6	229	Altona	K. E.-D. Altona	
230	—	—	1	Korb	Bogenlampe	10	230	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	—	Bohrknarre	5	231	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
232	—	—	16	Stangen	Bohrstahl	116	232	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
233	—	—	1	Bund	4 Bretter (Schwarten)	ca. 10	233	Kannitz	Teutoburger Wald-E.	
234	—	—	1	—	eis. Bügel mit Schraubengewinde	25	234	Neuß	K. E.-D. Cöln	
235	—	—	1	Ballen	Bügelkissen	7,5	235	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	für Schneider.
236	—	—	1	—	Bürste mit 1,16 m langem Stiel	1	236	Kiel	K. E.-D. Altona	
237	—	—	1	Kiste	Consersen	31	237	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Aachen 16/2.
238	—	—	1	in Stroh	Contorstuhl	14	238	Brake	Oldenburgische Stsb.	
239	—	—	1	—	Decke	—	239	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
240	—	—	1	—	rot gestr. Deichsel zu einer Maschine	16	240	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
241	—	—	1	Rolle	verz. Drahtgeflecht	10	241	Ohligs	K E.-D. Elberfeld	
242	—	—	1	„	Drahtgeflecht	15	242	Blumenthal i/Ha.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
243	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	24	243	Hechthausen	K. E.-D. Altona	
244	—	—	1	„	Drahtseil —	38	244	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
245	—	—	1	—	hölz. Einschiebekasten zur Häckselmaschine	11	245	Weseke	Westf. Landes-E.	
246	—	—	1	Stück	vierk. Eisen —	71	246	Duisburg	K. E.-D. Essen	
247	—	—	1	Bund	13 Stangen T-Eisen	75	247	Posen	K. E.-D. Posen	
248	—	—	1	Ring	Eisendraht —	25	248	Cassel Eilg.	K. E.-D. Cassel	
249	—	—	1	—	Eisengußteil, walzenförmig, 23 cm lang, 10 cm stark und hohl	9	249	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
250	—	—	2	—	Eisenplatten —	38	250	Isselhorst	K. E.-D. Hannover	
251	—	—	16	Stück	Eisenplatten —	160	251	Duisburg	K. E.-D. Essen	
252	—	—	1	—	Eisenrohr —	30	252	Regensburg	Bayerische Stsb.	
253	—	—	2	Bund	58 Eisenstangen —	37	253	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
254	—	—	2	—	Eisenteile —	12	254	Bielschowitz	K. E.-D. Kattowitz	wellenartig, 81 cm lang.
255	—	—	1	Kiste	Eiswaffeln —	9	255	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
256	—	—	1	—	Erdbohrer —	8	256	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
257	—	—	2	—	eis. Fassonstücke —	5	257	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	von Cottbus.
258	—	—	1	—	Fahrrad —	—	258	Plauen i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
259	—	—	1	Kiste	Farnkräuter —	38	259	München H. B.	Bayerische Stsb.	
260	—	—	1	Faß	leer —	15	260	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	nur 1 Boden.
261	—	—	2	Fässer	leer —	57	261	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	ohne Deckel.
262	—	—	1	Stange	Federstahl —	18	262	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
263	—	—	1	„	Flacheisen —	16	263	Schalke	K. E.-D. Essen	
264	—	—	3	Stäbe	Flacheisen —	50	264	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
265	—	—	3	Bund	Flach- und Rundeisen	128	265	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
266	—	—	1	Stange	Flachstahl —	13	266	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	1	Ring	50 Flanschen —	22	267	Krebsöge	„	[1])
268	—	—	1	Bund	kleine Flaschen —	6	268	Wesel	K. E.-D. Essen	
269	—	—	1	Sack	Futterkalk —	80	269	Warburg	K. E.-D. Cassel	
270	—	—	1	Pack	5 Futterschwingen aus Blech	11	270	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
271	—	—	1	Ballen	schwarzes Garn —	50	271	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Firmenschild van Broek, Cöln.
272	—	—	1	Kiste	Gasofen —	43	272	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
273	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	35	273	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
274	—	—	1	„	12 Gasrohre —	44	274	„	„	
275	—	—	1	„	8 Gasrohre —	50	275	Scherfede	K. E.-D. Cassel	
276	—	—	1	„	3 Gasrohre —	24	276	Tilsit	K. E.-D. Königsberg	
277	—	—	1	Stange	Gasrohr —	12	277	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	
278	—	—	1	—	Gasrohr —	15	278	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
279	—	—	1	—	eis. Gegengewicht —	8	279	Freiberg	Sächsische Stsb.	
280	—	—	1	Eimer	Gelee —	5	280	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
281	—	—	4	—	eis. Gießlöffel —	4	281	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
282	—	—	1	Rolle	schwarz. Glanzleinwand	22	282	Carthaus Westpr.	K. E.-D. Danzig	in Leinen.
283	—	—	1	Sack	Gips —	50	283	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
284	—	—	1	Ballen	Handtücher —	38	284	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
285	—	—	1	„	alte Hanfschläuche —	12	285	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
286	—	—	1	Pack	fr. Haut —	30	286	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
287	—	—	1	Häutefaß	leer —	23	287	Waldbröl	Bröltbaler E.	von Cöln=B.
288	—	—	1	—	Hebel mit Gewicht —	47	288	Deutz	K. E.-D. Cöln	
289	—	—	1	—	Herdplatte m. 2 Löchern	5	289	Altona	K. E.-D. Altona	
290	—	—	1	—	Herdrahmen —	10	290	Osterburken	Badische Stsb.	bekl. Frankfurt a/M. H.
291	—	—	2	—	Schieber —		291			
292	—	—	3	—	Herdteile (1 runder Deckel, 1 □-Platte, 1 Ring)	6,5	292	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
293	—	—	6	—	eis. Herdtüren —	4	293	Karlsruhe Eilg.	Badische Stsb.	
294	—	—	1	Sack	Holzbügel —	26	294	Waldkirchen	Sächsische Stsb.	
295	—	—	1	Holzfaß	leer —	42	295	Mochbern	K. E.-D. Breslau	mit eis. Reifen.
296	—	—	2	Säcke	Holzkohlensäcke —	29	296	Barmen H.	K. E.-D. Elberfeld	
297	—	—	1	Korb	eis. Holzschrauben —	68	297	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
298	—	—	1	Bund	Holzschuhhölzer —	10	298	Tingleff	K. E.-D. Altona	von Wetter a/Ruhr.
299	—	—	1	„	Hufeisen —	13	299	Immenhausen	K. E.-D. Cassel	
300	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	25	300	Aachen	K. E.-D. Cöln	
301	—	—	1	„	Kaffeesäcke —	25	301	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
302	—	—	1	—	Kaffeesieb —	15	302	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
303	—	—	2	—	Kammräder —	2	303	Lindaunis	K. E.-D. Altona	13 cm lange Stützen.
304	—	—	2	—	eis. Stützen —		304			
305	—	—	2	—	eis. Kammräder —	3	305	Cüstrin=N.	K. E.-D. Bromberg	12 cm Durchm.
306	—	—	3	Bund	12 Kanthölzer —	84	306	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
307	—	—	1	Pack	2 Karton Knöpfe etc.	22	307	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	
308	—	—	1	Sack	Kastanien —	41	308	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
309	—	—	1	—	Kette —	156	309	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	Wagen	Kies —	—	310	Schalke S.	K. E.-D. Essen	Essen 94307.
311	—	—	1	—	Kindersportwagen mit 4 Rädern	20	311	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
312	—	—	2	—	Kinderstühle —	4	312	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
313	—	—	1	—	Kinderwagengestell	10	313	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	

[1]) Mit 4 kleinen und einem großen Loch.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
314	—	—	1	Kiste	leer	25	314	Straßburg i/Els.	Reichsbahn	
315	—	—	1	—	Klappstuhl a. gedr. Holz	9,5	315	Warburg	K. E.-D. Cassel	
316	—	—	1	Sack	ansch. Kleesamen	15	316	Holzthaleben	Greußen-Keulaer E.	
317	—	—	1	Holzkoffer	Kleider, Wäsche	12	317	Kiel	K. E.-D. Altona	
318	—	—	1	Stoffkoffer	Kleidung	25	318	Duisburg	K. E.-D. Essen	braunes Paket aufgebunden.
319	—	—	15	Säcke	Kleie	713	319	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
320	—	—	1	Sack	Kleiesäcke	22	320	Posen	K. E.-D. Posen	
321	—	—	1	Bund	3 leere Körbe	7	321	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
322	—	—	2	Körbe	leer	7	322	Saarau	K. E.-D. Kattowitz	
323	—	—	1	Bund	5 leere Körbe	25	323	Würzburg	Bayerische Stsb.	
324	—	—	1	—	Küchenherd	86	324	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
325	—	—	1	Bund	Kupferdraht	5,5	325	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
326	—	—	1	—	Kupplung	17	326	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
327	—	—	1	Korb	eis. Lager	54	327	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
328	—	—	2	Paar	Lederschuhe mit Holzsohlen	2	328	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
329	—	—	1	Korb	10 Paar Lederschuhe	66,5	329	Hameln	K. E.-D. Hannover	
330	—	—	1	Ballen	rotes Leinen	16	330	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
331	—	—	1	„	feines Leinen	22	331	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
332	—	—	1	Blecheimer	Marmelade	12	332	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
333	—	—	1	—	Maschinenteil (Holz u. Eisen) m. Holzgriff	3	333	Deutz	K. E.-D. Cöln	Aachen.
334	—	—	1	—	eis. Maschinenteil	5	334	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
335	—	—	1	—	Maschinenteil	27	335	Saalfeld i. Thg.	K. E.-D. Erfurt	
336	—	—	1	Korb	eis. Maschinenteile	31	336	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	26 : 17 cm.
337	—	—	5	—	Maschinenteile	43	337	Stolp	K. E.-D. Danzig	div. Formen.
338	—	—	1	Paket	Matrosenkleider	—	338	Dortmund	K. E.-D. Essen	
339	—	—	1	Stab	Messing	18	339	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
340	—	—	1	Bund	Messingleisten	20	340	Eberbach	Badische Stsb.	
341	—	—	1	Milchkanne	leer (neu)	6	341	Neumünster	K. E.-D. Altona	v. Bernhardt & Co., Magdeburg.
342	—	—	1	Eimer	Mus	20	342	Elbing	K. E.-D. Danzig	
343	—	—	1	—	gebr. Nähmaschine	47	343	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
344	—	—	1	Verschlag	2 Nachtschränke	—	344	Duisburg	K. E.-D. Essen	
345	—	—	1	Korbkanne	Öl	24	345	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
346	—	—	1	Sack	Pferdehaare, Wachs etc.	15	346	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
347	—	—	1	—	Privatgitter	—	347	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
348	—	—	1	Sack	Putzwolle	20	348	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
349	—	—	4	Pakete	eiserne Riegel	5	349	Bingerbrück	Direktion Mainz	Tür- oder Fensterriegel.
350	—	—	1	Korb	eis. Riegel, Scharniere etc.	58	350	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
351	—	—	1	Sack	Roggenkleie	63	351	Bechtolsheim	Direktion Mainz	
352	—	—	2	—	Wasserleit.-Rohre	24	352	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
353	—	—	2	Bund	Rohrmatten	8	353	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
354	—	—	8	—	Roststäbe	9	354	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
355	—	—	1	Bund	15 Stg. Rundeisen	33	355	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
356	—	—	1	„	15 Stb. Rundeisen	47	356	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	
357	—	—	1 2	— —	Rundofen Ofenrohre	60	357	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
358	—	—	2	Bund	Rundeisen, je 6 Stg.	102	358	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
359	—	—	1	Stange	Rundeisen	117	359	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
360	—	—	1	—	Rundeisen (Welle)	121	360	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	1,65 m : 10 cm.
361	—	—	4	—	neue Rußabscherer	10	361	Neuß	K. E.-D. Cöln	
362	—	—	1	Sack	leere Säcke	18	362	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
363	—	—	1	„	leere Säcke	21	363	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
364	—	—	1	„	leere Säcke	25	364	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
365	—	—	1	—	eis. Sackkarre	15	365	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
366	—	—	1	Handkoffer	Sattlerproben	22	366	Finnentrop	K. E.-D. Elberfeld	
367	—	—	1	Glasballon	ansch. Säure	42	367	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
368	—	—	1	Bund	26 eis. Schaufeln	23	368	Duisburg	K. E.-D. Essen	
369	—	—	1	Sack	2 Schinken, 1 Stck. Speck	39	369	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
370	—	—	1	—	Schmortopf	2	370	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
371	—	—	1	Paket	eiserne Schrauben	7	371	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	in Leinen.
372	—	—	1	Bund	eis. Schrauben	21	372	Hargarten	Reichsbahn	
373	—	—	5½	—	Schraubenkupplung	110	373	Northeim	K. E.-D. Cassel	
374	—	—	1	—	Schraubenschlüssel	1,5	374	Rothau	Reichsbahn	dreistellig: v.Colmar i.Els.
375	—	—	1	Handkoffer	Schriftstck., Wäsche etc.	—	375	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	
376	—	—	1	Badewanne	Kinderkleider	—	376			
377	—	—	1	Papier	Schwan	5	377	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Maskenkostüm
378	—	—	1	Sack	Schweineborsten	20	378	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
379	—	—	1	Bund	4 Seefischkörbe	16	379	Worms	Direktion Mainz	
380	—	—	1	—	Sicherheitslaterne	1,5	380	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
381	—	—	1	Sack	Spreusäcke	27	381	Worms	Direktion Mainz	
382	—	—	1	Stück	achtk. Stahl	8	382	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
383	—	—	1	Paket	2 Stäbe Stahl	13	383	Gießen Eilg.	„	in Leinen.
384	—	—	1	Bund	Stahl	42,5	384	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
385	—	—	1	„	3 Stangen Stahl	97	385	Hengelo	Niederländ. Stsb.	v. Remscheid.
386	—	—	1	—	Stange Stahl	97	386	Hengelo	Niederländ. Stsb.	Faust Defelde Stahlwerk.
387	—	—	2	—	Stahlstücke	12	387	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	4	—	Stangen mit Bügeln und 2 Isolatoren	4	388	Cammin i/P.	K. E.-D. Stettin	z.Telephonltg.?

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
389	—	—	1	Bund	1 Stech- u. 1 Erdschaufel	4	389	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
390	—	—	1	Ring	4 Stechkarrenräder —	10	390	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	E. A. Näther, Zeitz.
391	—	—	1	—	roher Stuhl —	ca. 5	391	Großenhain C. G.	Sächsische Stsb.	
392	—	—	1	Ballen	Tapeten —	46	392	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
393	—	—	1	Korbkanne	Teeröl —	26	393	„	„	
394	—	—	2	Blechbüchs.	ansch. Tinte? —	6	394	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
395	—	—	6	in Papier	emaill. Töpfe —	15,5	395	Grohn-Vegesack	K. E.-D. Hannover	
396	—	—	1	Bund	12 eiserne Torbänder	30	396	Memmingen	Bayerische Stsb.	
397	—	—	1	—	Tragfederblatt —	3	397	Blankenstein R.	K. E.-D. Essen	
398	—	—	1	—	Transporthund —	15	398	Dresden N.	Sächsische Stsb.	
399	—	—	1	—	Tropfstein —	23	399	Chemnitz	„	
400	—	—	1	Bund	Uhrgewichte —	8	400	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
401	—	—	2	Stück	Gußeisen —		401			
402	—	—	1	Verschlag	leer —	120	402	Hamm	K. E.-D. Essen	
403	—	—	2	Verschläge	leer —	117	403	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
404	—	—	1	Bund	3 Viehlöffel —	3	404	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
405	—	—	1	—	Zweispänner-Wage —	5,5	405	Marsdorf b. Sorau	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
406	—	—	1	—	eiserne Walze und 4 Schrauben	29	406	Gr. Almerode	K. E.-D. Cassel	26 cm l., 17 cm Durchmesser.
407	—	—	1	Karton	Wäsche —	12	407	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
408	—	—	1	in Papier	blech. Waschkonsole	6	408	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	lackiert.
409	—	—	1	—	neue Waschmaschine	50	409	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
410	—	—	1	—	eis. Waschständer —	3	410	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
411	—	—	2	—	Waschwendemaschinen	19	411	Eutingen b. H.	Württemberg. Stsb.	
412	—	—	1	Weidenkb.	leer —	6	412	Friedrichshafen	„	
413	—	—	1	—	Weißblechkasten —	9	413	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	oben spitz.
414	—	—	1	Kiste	eis. Werkzeug —	157	414	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Bohrknarre.
415	—	—	3	Bund	Winkeleisen —	200	415	Pforzheim	Badische Stsb.	
416	—	—	1	Ballen	Wolle —	30	416	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	Wagen	Würfelkohlen —	1000	417	Rgb. Rummelsbg.	K. E.-D. Berlin	Bln. 9290.
418	—	—	4	—	eis. Wurfgitter —	216	418	Karlsruhe West	Badische Stsb.	
419	—	—	10	—	hölzerne Stangen —	120	419			
420	—	—	20	—	Lumpen —	30	420			
421	—	—	1	Ballen	Wurzelfasern —	103	421	Duisburg	K. E.-D. Essen	
422	—	—	1	—	Zeichentisch —	30	422	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
423	—	—	1	Sack	Zement —	50	423	Cüstrin-Neust.	K. E.-D. Bromberg	
424	—	—	1	Paket	gebr. Zuckersäcke —	25	424	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
425	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	50	425	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	„	Zwiebeln —	50	426	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 20. | 11. März 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Zur Wiederkehr des zehnten Jahrestages der Neuordnung der preußischen Staatsbahnverwaltung (1. April 1895 bis dahin 1905).

Unter dieser Überschrift veröffentlicht Geh. Oberregierungsrat W. Hoff, vortragender Rat im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, bekanntlich einer der verdienstvollsten Mitarbeiter jener Neuordnung, im März/April-Heft des „Archivs für Eisenbahnwesen" einen kurzen Rückblick, wie er selbst seinen Aufsatz bezeichnet, auf das, was vor einem Jahrzehnt an Arbeit geschaffen, wie das Werk durchgeführt und ausgestaltet ist und welchen Einfluß die Reform auf die Entwicklung des Verkehrslebens und der Staatsfinanzen ausgeübt hat.

Wir glauben unserem Leserkreise einen Dienst zu erweisen, wenn wir aus dem Aufsatz hier die bedeutendsten Stellen teils wörtlich, teils im Auszug wiedergeben. Die Arbeit will die Frage beantworten, ob die durch Allerhöchsten Erlaß vom 15. Dezember 1894 genehmigte Verwaltungsordnung und die gleichzeitig in Kraft getretene Finanzordnung für die preußischen Staatsbahnen sich bewährt haben und ob die an die Neuordnung geknüpften Erwartungen eingetreten sind. Sie gibt zunächst einen geschichtlichen Rückblick auf die Ordnung der preußischen Staatsbahnverwaltung bis zum 1. April 1895, die zu diesem Zeitpunkt erfolgte Aufhebung der 75 Eisenbahnbetriebsämter, die Vermehrung der Eisenbahndirektionen von bisher 11 auf 20, die Schaffung der diesen untergeordneten Eisenbahninspektionen und die durch diese Neuordnung eingetretene Verminderung der im inneren Dienst tätigen Beamten um 16,8 %, und zwar um 3057 Köpfe, unter ihnen 392 höhere, 2236 mittlere und 429 Unterbeamte und Arbeiter. Es werden dann die Grundzüge und Ziele der Verwaltungsreform geschildert, deren wichtigster Grundsatz es gewesen sei, jedem Beamten seinen Teil an der Verantwortung aufzuerlegen, dafür ihn aber auch von der Unterordnung unter höhere Instanzen nach Möglichkeit freizumachen. Daher die Beseitigung der Abteilungen bei den Eisenbahndirektionen, die hervorragende Stellung, die dem Präsidenten als der Seele des gesamten Geschäftsbetriebes gegeben ist, und die selbständige Entscheidungsbefugnis, die in zahlreichen Geschäften die Direktionsmitglieder erhalten haben, zu deren Ergänzung aber zugleich ein weit ausgebreitetes System der gegenseitigen Mitwirkung der Sachdezernenten technischer und administrativer Fachbildung eingeführt ist. Unter der Leitung der Direktion liegt den Eisenbahninspektionen die örtliche Dienstaufsicht ob, deren Vorstände nebeneinander gleichgeordnet jeder in seinem Dienstbereich wirken.

Neben der so durchgeführten Verringerung der Verwaltungsinstanzen tritt die Einheitlichkeit zutage, daß der gesamte Geschäftsbetrieb nach dem Gesichtspunkt einer tunlichst kaufmännischen Art der Geschäftserledigung geregelt ist. Darauf zielen die erlassenen Bureauordnungen, die den Wegfall der selbständigen Registraturen mit weitschweifiger Listen- und Aktenführung, der ängstlichen Verfolgung auch des unbedeutendsten Schriftstücks verlangen. Jeder Expedient soll tunlichst sein eigener Registrator sein. Damit in Zusammenhang steht die Einschränkung des Berichts- und Schreibwesens, wo irgend mündlicher Verkehr genügt, und zahllose Geschäftsvereinfachungen auch im Verkehr mit den Außenstellen.

In einem weiteren Abschnitt werden die Grundzüge und Ziele der Finanzreform geschildert, die davon ausgeht, daß jeder Dezernent bei der Bearbeitung der Geschäftssachen auch zu prüfen hat, ob seine Entscheidung mit den Grundsätzen einer verständigen Wirtschaftsführung vereinbar ist. „Dabei dürfen", so heißt es in der Finanzordnung, „nicht kleinliche Rücksichten walten, vielmehr soll gerade bei einer in steter Entwicklung begriffenen staatlichen Verkehrsanstalt durch umsichtige und wohldurchdachte Maßnahmen, durch Herstellung von gediegenen Anlagen, durch Vorhaltung eines tüchtigen, allen Anforderungen entsprechenden Personals usw. bei voller Aufwendung der erforderlichen Mittel die sichere und zweckmäßige Betriebsführung sowie eine geordnete Verkehrsleitung gewährleistet und dadurch größeren Aufwendungen, die zu oft mit mangel-

haften und unzureichenden Anlagen verbunden sind, und Einnahmeverlusten, die eine mangelnde Förderung des Verkehrs zur Folge haben können, vorgebeugt werden." Von solchen Erwägungen ausgehend wurde das Etatsmuster in grundlegender Weise umgestaltet. Das neue Etatsmuster der preußischen Staatseisenbahnen, nach dessen Formen bald danach mit Zustimmung aller deutschen Staatsregierungen mit Eisenbahnbesitz auch das Normalbuchungsformular umgestaltet wurde, ist nach dem Grundsatze ausgearbeitet, die Ausgaben so nachzuweisen, wie sie entstehen, d. h. nach dem Diensteinkommen der Beamten, nach den Löhnen des Arbeiterpersonals, nach den Kosten des Materials, nach den Leistungen der Handwerker usw. Dabei mußten zugleich die Vorschußkonten, bei denen zeitweise mehr als 100 000 000 ℳ zu Buche standen, fallen; das Werkstättenwesen und andere Nebenverwaltungen wurden in den regelmäßigen Etat eingefügt, was zur Folge hatte, daß auch die über diese Verwaltungen bis dahin aufgestellten Sonderrechnungen entfielen. Zur Ergänzung des Etatsmusters wurde die Buchungsordnung erlassen, welche den rechnungsmäßigen Nachweis jeder Einnahme und Ausgabe regelt. Die Form der Einnahmeanweisungen und Kostenrechnungen wird durch die Rechnungsordnung bestimmt. Durch Herausgabe einer Werkstättenordnung, Materialienordnung, Drucksachen- und Inventarienordnung sind alle für diese Sondergebiete geltenden Finanzvorschriften neu geordnet. Zugleich mußten die Hauptkassenordnung, die Stationskassen- und die Baukassenordnung neu erlassen werden.

„Den Kernpunkt der Finanzreform bildet neben der Umgestaltung des Etatsmusters der Erlaß einer Wirtschaftsordnung. Sie hat den Zweck, einmal alle die Grundsätze, von denen sich der Staatsbahnbeamte bei der Wahrnehmung eines Amtes in bezug auf die Wirtschaftlichkeit leiten lassen soll, klar auszusprechen, und zum anderen, Einrichtungen zu schaffen, die eine Überwachung des Wirtschaftseffekts schon im Laufe des Jahres in den kürzesten Zeitabschnitten ermöglichen."

„Von welchem Geiste die Bearbeitung der Finanzsachen in der Staatseisenbahnverwaltung geleitet sein soll, ist oben bereits angeführt. Die Wirtschaftsordnung enthält eingehende Weisungen für die leitenden Beamten und Stellen, wie danach in allen Einzelfällen zu verfahren ist."

„Großen Wert legt die Wirtschaftsordnung auf die Selbstprüfung der Behörde. Um diese Selbstprüfung ihrer Wirtschaftsführung im Laufe des Jahres ausüben zu können, ist durch die Wirtschaftsordnung für jede Eisenbahndirektion eine Revisionsstelle eingesetzt, die unter der Oberleitung des Etatsrats steht. Dem Etatsrat obliegt in Unterstützung des Präsidenten die besondere Aufgabe der Überwachung der Finanzgebarung. An der Spitze der Revisionsstelle steht ein Rechnungsdirektor, der aus den befähigten Beamten des praktischen Rechnungsdienstes hervorgeht. Die Revisionsstelle hat nach den Vorschriften der Wirtschaftsordnung nicht nur die Geldanweisungen schon bald nach der Entstehung, sondern auch alle diejenigen Übersichten, Angaben und Rapportierungen über Materialien, Drucksachen, Inventarien, Personal usw. zu prüfen, welche auf den Wirtschaftseffekt von Einfluß sind. In der Revisionsstelle soll den Dezernenten und dem Präsidenten ein Hilfsmittel an die Hand gegeben werden, Fehler und Mängel in der Wirtschaftsgebarung unverweilt zu erkennen und für ihre Abstellung zu sorgen."

„Durch die Wirtschaftsordnung ist ferner eine in einfachsten Formen gehaltene, aber zuverlässig arbeitende Kontrolleinrichtung geschaffen, vermittels der jeder verantwortlichen Verwaltungsstelle für ihren Bezirk und der Zentralstelle für das gesamte Unternehmen allmonatlich ein Überblick über die finanzielle Lage gegeben wird, ohne welche eine geordnete Wirtschaftsführung in einer so vielen äußeren Einflüssen und Zufälligkeiten unterworfenen Betriebsverwaltung nicht möglich ist."

Die Durchführung und Ausgestaltung der Neuordnung seit dem 1. April 1895 führte zu mancherlei Ergänzungen und Vervollkommnungen, an den Grundzügen wurde nichts geändert. Die Schaffung der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz (1. April 1897), die Übernahme der Main-Neckarbahn, die bekannten Verstaatlichungen einer Anzahl kleinerer Eisenbahnunternehmen, die Übernahme des Betriebs der oberschlesischen Schmalspurbahnen (1. Juli 1904), das Anwachsen des Netzes durch neue Bahnen führten natürlich zu anderweiten Abgrenzungen der Bezirke und Neueinrichtung von Inspektionen, deren Zahl von 457 im Jahre 1894 auf 519 im Jahre 1904 angewachsen ist. Natürlich ist die Zahl der Dezernenten bei den Direktionen ebenfalls gewachsen. Bei einem Eisenbahnnetz Ende 1894 von 26 415 km Betriebslänge betrug deren Zahl 1895 überhaupt 321, von diesen administrative 149, bau- und betriebstechnische 122, maschinentechnische 50; dagegen war 1905 bei einem Eisenbahnnetz von 34 038 km die Gesamtzahl der Dezernenten 397, von denen 170 (+ 21) administrative, 174 (+ 52) bau- und betriebstechnische und 53 (+ 3) maschinentechnische Beamte waren. Von erheblichen Organisationsänderungen ist vor allem die Neuordnung des technischen Telegraphenwesens zu nennen. Die Telegrapheninspektionen wurden am 1. April 1902 aufgelöst und ihre Geschäfte teils den Direktionen, teils den Betriebsinspektionen übertragen. Schon im Jahre 1900 war das Verkehrskontrollwesen neu geordnet, die Wagenkontrollen aufgehoben.

Auch in den letzten Jahren ist auf dem Wege weiterer Vereinfachungen fortgeschritten. „Diese zum weiteren Ausbau der 1895 er Reformen getroffenen Maßnahmen fallen zum Teil bereits in die Amtszeit des Staatsministers v. Budde. Er ist, getreu seiner Programmrede, in der Frage der Ordnung der Verwaltung und des Finanzwesens der Staatseisenbahnverwaltung auf dem Wege seines Amtsvorgängers weiter vorwärts geschritten und hat sogar wichtige Teile der im Dienstbetriebe der Eisenbahndirektionen erprobten geschäftlichen Vereinfachungen unter weiterer Vervollkommnung und innerer Ausgestaltung auf den Geschäftsbetrieb des Ministeriums übertragen, von dem aus sie bereits den Weg zu anderen Zentralstellen gefunden haben."

Über die Erfolge der Reform äußert sich Geheimerat Hoff in dem letzten wichtigsten Abschnitt seiner Arbeit so: „Nach zwei Richtungen hatte die Reform eine Verbesserung angestrebt: Größere Beweglichkeit in der Betriebsführung, engere Fühlung der leitenden Behörden nicht nur mit den wirtschaftlichen Kreisen des Landes, sondern auch mit den äußeren Dienststellen und dem ausführenden Personal auf der einen Seite — größere Wirtschaftlichkeit, vor allen Dingen Ersparnis an dem Kostenaufwand für den inneren Verwaltungsdienst auf der anderen Seite. Ob der erstgenannte Zweck erreicht ist, kann nur nach allgemeinen Beobachtungen beurteilt werden, ein Beweis der Richtigkeit des Urteils ist nicht zu erbringen. Als feststehend aber wird man annehmen können, daß die leitenden Präsidenten und Dezernenten der Eisenbahndirektionen mit den Verkehrs- und Betriebsverhältnissen ihres Bezirks — des ganzen Direktions- wie des Streckenbezirks — wohl vertraut sind. Nach der Art der Diensthandhabung sind die zuständigen Direktionsdezernenten zu häufigen Bereisungen ihrer Bezirke genötigt, in allen Fragen des Baues, des Betriebes und des Verkehrs haben sie zu entscheiden oder mitzuwirken, und zwar auf Grund örtlicher Kenntnis der Dinge. Eine Zwischeninstanz, die für sich diese Befugnisse in Anspruch nähme, gibt es nicht. Die schnelle Entscheidung ist durch nichts gehemmt, die bureaumäßigen Formen sind vereinfacht, so daß die sachliche Erledigung ihre volle Bedeutung erfährt. Die Inspektionsvorstände sind als Organe der Direktionen berufen, die Entscheidungen vorzubereiten und auszuführen; sie besitzen in ihrem engeren Bezirke die genaueste Kenntnis der Betriebs- und Verkehrsverhältnisse, und sie sind gehalten, den Direktionen alles Material schriftlich und mündlich zuzutragen, was ihnen die bestmöglichste Geschäftsführung erleichtert. Daß die Inspektionen der verschiedenen Fachrichtungen je in ihren Bereichen selbständig beobachten, ist für die Direktionen nur von

Vorteil; verschiedene Anschauungen klären die Gesamtlage und verhüten einseitige Maßnahmen. Ohne allen Zweifel wickelt sich die Geschäftserledigung einfacher und rascher ab, als es unter der früheren Organisation der Fall war. Durch jede Vereinfachung in der Form und jede Beschleunigung in der Erledigung hat der Aufwand sich vermindert und die sachliche Erledigung gewonnen. Das Schreibwerk ist enorm vereinfacht und — um einmal einen in der Außenwelt beliebten Ausdruck zu gebrauchen — dem Bureaukratismus ist die nährende Wurzel entzogen."

Er faßt dann die großen von der Staatseisenbahnverwaltung im letzten Jahrzehnt geleisteten Aufgaben zusammen und ist gewiß der Zustimmung aller sicher, wenn er meint, daß sich bei deren Bewältigung der Verwaltungsapparat bewährt habe. Die Neuordnung habe nach dem Grundsatz, daß dort am besten gearbeitet werde, wo man gewohnt sei, mit Volldampf zu arbeiten, freilich für den Einzelnen Mehrarbeit und zwar echte Mehrarbeit durch Erhöhung der Verantwortlichkeit und Zurückdrängung des Formenwesens gebracht. Diese nach Umfang und Bedeutung erhöhte Tätigkeit mußte aber auch Verbesserungen in der Stellung und im Einkommen der Beamten zur Folge haben. In wie hohem Maße dies geschehen sei, weist er nun mit zahlenmäßiger Begründung nach. „Besonders groß ist die Verbesserung der Dienstverhältnisse des Bureaupersonals gewesen; während im Jahre 1894 von den etatsmäßigen nicht technischen Bureaubeamten 79,4 % Stellen zweiter Klasse mit niederen Gehaltsbezügen und 20,6 % Stellen erster Klasse mit hohen Gehaltsbezügen inne hatten, sind gegenwärtig nur 42,28 % Stellen zweiter Klasse, dagegen 57,72 % Stellen erster Klasse vorhanden. Nicht weniger als 2806 neue Stellen erster Klasse sind seit 1894/95 auf den Etat gebracht, während — wie noch gezeigt werden wird — das Gesamtpersonal bedeutend vermindert werden konnte. Das ist im wesentlichen die Folge davon, daß durch die Neuordnung des Bureau- und Rechnungswesens statistische und registraturmäßige Arbeiten haufenweise beseitigt, zum mindesten erheblich vereinfacht sind, während anderseits die verbliebenen Arbeiten an sachlicher Bedeutung gewonnen haben. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für das mittlere, in wichtigen Stellungen tätige Eisenbahnpersonal ist auch die Maßregel der Neuordnung, daß besonders befähigten, strebsamen Beamten des praktischen Dienstes das Aufrücken in die Stellungen der Rechnungsdirektoren und der Vorstände der Verkehrsinspektionen sowie in die zur Vertretung der Inspektionsvorstände berufenen Kontrolleur- und Ingenieurstellen ermöglicht ist. — Ziffermäßig nachweisbar ist die volle Erzielung des weiteren Zwecks: die Kostenverminderung, soweit es sich um den inneren Verwaltungs-, Bureau- und Kassendienst handelt."

Es folgt nun eine ziffermäßige Übersicht über das Personal, das im inneren Dienst an höheren, mittleren und unteren Beamten in den Jahren 1894 (vor der Neuordnung), 1895 (nach der Neuordnung) und 1903 (dem zuletzt abgeschlossenen Jahre) tatsächlich beschäftigt und für das laufende Jahr 1905 veranschlagt worden ist. Danach hat sich die Gesamtzahl der im inneren Dienste Beschäftigten von 1894/95 bis 1905 um 2214 Köpfe vermindert, während die Betriebslänge um 8473 km wuchs, die Betriebseinnahmen um rund 662 000 000 ℳ., die Ausgaben um rund 413 000 000 ℳ und die Zahl der Wagenachskilometer um rund 6 Milliarden stiegen. Auf Einheiten zurückgeführt, entfielen vom Gesamtverwaltungspersonal 1905 gegen 1894 auf 1 km durchschnittliche Betriebslänge — 0,234, auf je 100 000 ℳ. Betriebseinnahme — 0,914, auf je 100 000 ℳ. Betriebsausgaben — 1,561 und auf je 1 000 000 Wagenachskm — 0,891 Köpfe.

Die 2214 jetzt gegen 1894 weniger beschäftigten Köpfe bedeuten eine reine Jahresersparnis von 5 773 500 ℳ. nur an Besoldungen. Sie ist in jedem der vergangenen zehn Jahre noch erheblich größer gewesen, so daß die Ersparnis der Staatskasse am Verwaltungsaufwand sich auf mehr als 60 000 000 ℳ. belaufen hat. Die wirkliche Ersparnis ist aber weit höher zu rechnen, weil ohne die Neuordnung von 1895 eine erhebliche Vermehrung des Bureaupersonals mit Rücksicht auf den Zuwachs an Strecken und Verkehr unvermeidlich gewesen wäre. Die wirkliche Ersparnis schätzt Verfasser in Berücksichtigung dieser Umstände auf 20 000 000 ℳ. jährlich. Hierbei handelt es sich überall nur um das höhere und das im inneren Verwaltungsdienst tätige Personal. Das äußere Betriebspersonal ist bei dieser Reform nirgends vermindert oder gar stärker in Anspruch genommen; im Gegenteil ist sein Dienst durch Abkürzung der Dienstzeit und Vermehrung der Ruhepausen erleichtert.

„Wenn der preußischen Staatseisenbahnverwaltung vor der Reform des Jahres 1895 der Vorwurf nicht erspart geblieben ist, daß sie im Verwaltungsdienste nicht nur absolut, sondern auch verhältnismäßig mehr Personal beschäftige, als Eisenbahnverwaltungen geringeren Umfangs, so steht, wie die Statistik der Eisenbahnen Deutschlands für das Jahr 1903 ergibt, nunmehr ziffermäßig fest, daß die Kopfzahl des Verwaltungspersonals in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft verhältnismäßig erheblich niedriger ist, als bei allen anderen Eisenbahnverwaltungen. Sofern die Reichseisenbahnen und die übrigen deutschen Staatseisenbahnen auf die Einheit der Betriebslänge oder der Einnahmen und der Wagenachskilometer nicht mehr Verwaltungspersonal als die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft beschäftigen, so würden sie zusammen ein Personal von mehr als 3000 Köpfen ersparen."

Wenn auch die glänzenden Jahresabschlüsse der Staatseisenbahnverwaltung in engstem Zusammenhang stehen mit der Entwicklung des heimischen Verkehrs, so haben an jenen auch die Reformen von 1905 mit ihren Ersparnissen und ihrem Einfluß auf die gesamte Wirtschaftsführung ihren vollen Anteil.

„Zu dem erzielten Erfolge bedurfte es mühsamer Arbeit im einzelnen. Gerade die Festlegung der formellen Behandlung — nicht der sachlichen Entscheidung — aller Geschäfte in einem Verwaltungsapparat mit einem aus kleinen Beträgen zusammengetragenen Milliardenetat ist der wirksamste Weg, um in dem Großbetriebe die ihm innewohnende Wirtschaftlichkeit auch tatsächlich zu erzielen. Ein solcher Betrieb soll in der Verwaltung sparsam wirken, um für die beste Betriebsführung umsomehr Mittel zu gewinnen. Daß dies tatsächlich erreicht ist, dafür liefern die mitgeteilten Ziffern den unwiderleglichen Beweis."

„Nach alledem war die Reform des Jahres 1895 in der Art, wie sie durchgeführt ist, eine zwingende Notwendigkeit. Erst durch sie ist Preußen der Vorteile des Großbetriebs seiner Eisenbahnverwaltung, der größten Schöpfung seiner von unserem großen Kanzler Fürsten v. Bismarck inaugurierten Eisenbahnpolitik, in vollem Umfange teilhaftig geworden."

In seinem Schlußwort weist der Herr Verfasser noch darauf hin, daß das Vorgehen der preußischen Staatsbahnverwaltung vielfach innerhalb und außerhalb Preußens Nachahmung gefunden hat. Wir möchten hinzufügen, daß uns die großen jetzt in Vorbereitung befindlichen Neuerungen im deutschen Eisenbahnwesen, die Betriebsmittelgemeinschaft und die Personentarifreform, in wesentlichen Punkten Kinder desselben Geistes zu sein scheinen, in dem die oben gewürdigte Neuordnung geschaffen und durchgeführt ist. Auch sie entspringen dem Streben nach Vereinfachung, Zusammenfassung und zweckmäßiger Wirtschaftsführung. Das Schreibwerk soll vermindert werden, überflüssige Formen sollen fortfallen. Möchte dieser gesunde und bewährte Geist weitere Erfolge zeitigen!

v. M.

Die zweite Lesung des preußischen Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause

begann am 6. d. M. Abg. Schmieding (nl.) berichtete über die Vorlagen im Namen der Budgetkommission. Diese habe die Schätzung der Verkehrszunahme mit nur 3 % für 1904 gegen das Jahr 1903 und weitere 3 % für 1905 gegen 1904 als sehr vorsichtig anerkannt, und es sei betont, daß die Staatseisenbahnverwaltung das Bild eines blühenden Großbetriebes biete. Die preußische Bureaukratie habe hier eine große Aufgabe vortrefflich gelöst. Die Staatsfinanzen haben sich infolge der Eisenbahnüberschüsse geradezu glänzend gestaltet. 2,3 Milliarden Eisenbahnschulden sind wirklich getilgt, die Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld stellt sich nach der ursprünglichen Grundsumme auf etwa 7 %; rechnet man aber die Verzinsung nach dem jetzt noch bestehenden Grundkapital, so beträgt sie nicht weniger als 9,7 %! Weiter äußerte er die bekannten Wünsche wegen größerer Unabhängigkeit des Staatshaushalts vom Eisenbahnetat, wegen Aufschluß des Landes durch weitere Bahnbauten, wegen Vereinfachung des Personentarifs, Frachtermäßigung für Massengüter, Zustandekommens der Betriebsmittelgemeinschaft behufs besserer Ausnutzung des Fuhrparks und unter leitender Stellung Preußens.

Staatsminister v. Budde erklärte es als die erste Pflicht der Eisenbahnverwaltung, den öffentlichen Verkehr zu bedienen durch eine betriebssichere, ausreichende und flotte Zugführung im Personen- wie auch im Güterverkehr und nach Tarifsätzen, die der Weiterentwicklung des Erwerbslebens in angemessener Weise Rechnung tragen.

Für die Sicherheit des Betriebes geben die Unfälle einen gewissen Maßstab ab. „Vor 10 Jahren, im Jahre 1894, kamen auf 100 km Betriebslänge 8,13 Unfälle, im Jahre 1903 nur 5,82; auf 1 Million Lokomotivkilometer 1894: 5,91 Unfälle gegenüber 3,23 Unfällen im Jahre 1903; auf 1 Million Wagenachskilometer 1894: 0,23 Unfälle gegenüber 0,13 Unfällen im Jahre 1903. An Personen wurden getötet oder verletzt im Jahre 1894: 1845, im Jahre 1903: 1761. Davon kamen auf 1 Million Achskilometer der Personenwagen im Jahre 1894: 1,01 und im Jahre 1903: 0,53, also ungefähr die Hälfte, auf 1 Million Personenkilometer 0,21 gegenüber 0,11, also auch die Hälfte, auf 1 Million Zugkilometer 8,43 gegenüber 4,78 und auf 1 Million Wagenachskilometer aller Art 0,20 gegen 0,12. Es ist also innerhalb 10 Jahren eine wesentliche Verminderung der Unfälle eingetreten, und zwar, wie es namentlich aus den letzten Vergleichungen hervorgeht, ungefähr um die Hälfte. Diese Leistungen sind erreicht trotz der gewaltigen Steigerung des Verkehrs, die natürlich auch mehr Gefahren mit sich bringt. Wir sehen aus diesen Zahlen, die mir selbstverständlich immer noch viel zu hoch sind, daß wir auf dem richtigen Wege gehen, daß wir durch die technischen Einrichtungen, die wir getroffen haben, durch die großen Aufwendungen an Geldmitteln vorgesorgt haben, daß die Unfälle sich verminderten. Sie werden auch in den Etat 1905 wieder große Summen für diesen Zweck eingestellt finden, von denen ich besonders hervorheben möchte: die für weitere Ausgestaltung des Signalwesens, für Weichenstellwerke, für die elektrische Streckenblockung, die ziemlich durchgeführt ist, für Streckenfernsprecher, für schweren Oberbau, für große Bahnhofsbauten und dergleichen mehr. Auf der Weltausstellung von St. Louis hat die Staatseisenbahnverwaltung nicht weniger als fünf große Preise für ihre ausgezeichneten Sicherheitseinrichtungen und Wohlfahrtseinrichtungen bekommen. Selbstverständlich können diese technischen Sicherungen uns nicht allein schützen, sondern es gehört dazu eine gute Organisation und eine gute Handhabung des Betriebes, und, meine Herren, die Organisation ist doch auch nur ein toter Buchstabe; sie steht nur auf dem Papier, wenn nicht der lebendige Geist eines vorzüglichen Personals hinzukommt, nur dadurch bekommt eine Organisation das Leben, nur dadurch wird sie wirksam werden."

Der Minister ging dann auf die Fortschritte im Personenfahrplan ein. Es seien im Jahre 1903: 30 neue Schnellzugverbindungen eingeführt, und zwar bis auf einen durchweg mit I., II. und III. Wagenklasse. Er sei der Ansicht, daß, soweit es die Betriebsverhältnisse gestatten, soweit die Züge nicht zu lang werden, soweit der Verkehr auf einzelnen Linien nicht den Ausschluß der dritten Klasse notwendig macht, weil es große internationale Schnellzüge sind, die eben mehr als Luxuszüge benutzt werden, die dritte Klasse zuzulassen sei; denn sie werde namentlich von denjenigen benutzt, die im Erwerbsleben für ihre Kosten und unter Belastung ihrer Firmen reisen müssen. „Das können wir uns erlauben, weil wir die IV. Klasse haben. Hätten wir die IV. Klasse nicht, so würde ich mit dieser sozialen Maßregel nicht so haben vorgehen können, wie ich es getan habe." (Sehr richtig!) Er verkenne nicht, daß manche Unbequemlichkeiten hierdurch entstehen, aber er appelliere dabei an alle Reisenden, daß sie die Züge einschließlich Speisewagen immer so benutzen möchten, wie man selbst wünscht, daß die Betriebseinrichtungen von anderen Reisenden benutzt werden möchten. (Sehr richtig!) Viele Klagen laufen darauf hinaus, daß die gegenseitige Erziehung im Publikum nicht so weit gediehen ist, daß jeder von dem Willen beseelt ist: ich muß so reisen, daß ich meine Mitreisenden nicht belästige. (Sehr richtig.) „Auch im Nahverkehr sind zahlreiche Züge neu eingelegt worden, ebenso über 90 wichtige Personenzugverbindungen, namentlich Querverbindungen, in denjenigen Landesteilen, die hauptsächlich mit Nebenbahnen ausgestattet sind und infolgedessen keinen so flotten Betrieb haben können. Es ist aber auch in dieser Hinsicht besser geworden. Auf etwa 30 Nebenbahnen von längerer Ausdehnung können wir, wenn am 1. Mai die neue Betriebsordnung eingeführt ist, unsere Fahrpläne mit 50 km Grundgeschwindigkeit konstruieren; dadurch wird jedenfalls eine erhebliche Zugbeschleunigung erreicht werden. Nun ist mir aber mitgeteilt worden, daß man auf dem Lande wegen dieser gesteigerten Geschwindigkeit besorgt wäre und verlangte, daß alle Nebenbahn-Wegeübergänge bewacht sein möchten. Meine Herren, in Amerika fahren die Züge ohne Wegebewachung, und wenn wir unser polizeiliches System auf den Bahnen immer weiter ausdehnen wollten, so würde das, glaube ich, eine Bevormundung des Publikums sein, die nicht nur wirtschaftlich unrichtig wäre, sondern auch unserer heutigen Zeit nicht entspräche. (Sehr gut!) Ich glaube, wenn alle diejenigen, die auf Landwegen ein Fuhrwerk lenken, die Bestrebungen der Antialkoholvereine betätigten (Heiterkeit), dann würde manches Unglück auf den Landwegen vermieden werden (sehr richtig!), oder wenn die Wagenführer nicht schliefen, wenn sie über die Übergänge hinüberfahren. (Sehr richtig!) Der Automobilverkehr kann unter Umständen viel gefährlicher werden als der Nebenbahnverkehr. (Sehr richtig!) Denn jedermann, der mit seinem Fuhrwerk fährt, weiß ganz genau, daß durch das Gelände eine Nebenbahn führt. Ich glaube, wir können den Fortschritt der Beschleunigung der Nebenbahnen nicht durch die Furcht hintenanhalten, daß sich Unvorsichtige einer Gefahr aussetzen."

Der Minister ging dann auf die neuerdings einzuführenden Verkehrsbücher ein, die zur Orientierung der Reisenden dienen und kostenlos auf größeren Stationen verteilt werden sollen. Über den Güterverkehr äußerte er, daß die Absicht dauernder Beschleunigung und Verbesserung bestehe. Der Stückgut- wie der Wagenladungsverkehr seien wesentlich beschleunigt. Das neue Abfertigungsverfahren habe sich durchaus bewährt, namentlich das Markensystem bei der Beförderung von Gütern, für die nur eine geringe Fracht zu zahlen ist. Man erspare außerordentlich viel Personal, und die Abfertigung der Güter sei beträchtlich beschleunigt. Die Wagengestellung sei sehr verschieden gewesen. Die Befriedigung des Bedarfs im Herbst machte große Schwierigkeiten, namentlich bei den bedeckten Güterwagen. Die Schwierigkeit lag zunächst in der Einstellung der Schiffahrt auf den östlichen Strömen, so daß der Verkehr in gedeckten Güterwagen dadurch erheblich zunahm, und ferner in der Verzögerung der Kaliausfuhr, mit der man wartete bis nach Abschluß des neuen Kalisyndikats.

Der Minister schilderte dann weiter die zur Verbesserung der Wagengestellung an der Ruhr getroffenen Maßnahmen und fuhr fort: „Zwei große Krisen hatte die Staatsverwaltung im vorigen Jahr zu überwinden. Die erste war die große Dürre mit Einstellung des Schiffsverkehrs, die erhebliche Nachteile im geordneten Betrieb herbeiführte und mich veranlaßte, das Einverständnis des Herrn Finanzministers dazu herbeizuführen, daß wir für 10 Millionen Betriebsmittel über die Zahl von 120 Millionen hinaus bestellten, für deren Verausgabung wir bei Ihnen jetzt die Indemnität nachsuchen."

„Eine zweite schwere Krisis lag im Streik der Bergarbeiter. Er hatte zur Folge, daß, während im Ruhrrevier sonst täglich 18000 bis 20000 offene Wagen verlangt wurden, plötzlich der Bedarf auf 3 bis 4000 zurückging. Das hatte zur weiteren Folge, daß bis zu 1400 Güterzüge eingestellt werden mußten, daß die Lokomotiven brach standen, für das Personal vielfach die Beschäftigung fehlte. Meine erste Fürsorge ist gewesen, die Eisenbahndirektionspräsidenten anzuweisen, das überflüssige Personal möglichst in Werkstätten zu beschäftigen oder zu Aufräumungsarbeiten auf den Strecken, wo es irgend möglich war, ferner aber, daß unser Fahrpersonal durch die Einstellung der Güterzüge in seinem Einkommen nach Möglichkeit nicht geschädigt würde; denn ich hielt es nicht für richtig, daß dieses Personal, das gänzlich unschuldig an dem Streik war, in seinem Einkommen erheblich geschädigt würde. Es wurde deshalb von mir angeordnet, daß das Personal zwei Drittel der Fahrgelder bezahlt bekam, sobald es in Bereitschaft gehalten werden müßte, und das war in der Regel der Fall, weil der Verkehr tagtäglich wechselte. Kein ständiger Arbeiter von der Staatseisenbahn-

verwaltung wurde entlassen, trotzdem wir vorübergehend natürlich eine größere Anzahl Arbeiter hätten entbehren können."

„Demgegenüber stieg aber in anderen Bezirken der Verkehr gewaltig, so z. B. in Oberschlesien um etwa 20 %, in den Braunkohlengebieten am Rhein an einzelnen Tagen bis zu 100 %, indem die Vorräte, die dort angehäuft waren, mit Schnelligkeit befördert werden mußten. Ein großer Kohlenstrom ergoß sich außerdem aus dem Auslande zu uns, aus Belgien und von der Küste her mit englischer Kohle. Es war nun notwendig, diesen Betrieb sofort zu beherrschen, und ich habe im Monat Januar nicht weniger als 50 Lokomotiven und 452 Köpfe an Lokomotiv- und Zugpersonal in andere Gebiete entsendet bis nach Oberschlesien hin. Das sind alles Leistungen, die natürlicherweise ein gutes Personal verlangen. Eine dritte Schwierigkeit war die Gefahr, daß die Eisenbahnverwaltung selbst mit ihren Kohlen in Verlegenheit käme." Der Minister schilderte nun, daß er trotz reichlicher Vorräte zu außerordentlichen Maßregeln habe greifen müssen. Die geringen in Westfalen gelieferten Mengen habe er der Industrie überlassen. Erst als der Streik länger dauerte, als man dachte, da habe er, wenn auch schweren Herzens, ausländische Kohle angekauft, und zwar etwa 100 000 t englische Kohle, die an der Küste zu haben waren. Außerdem habe er von den staatlichen Werken an der Saar mehr Kohlen bekommen, als vertragsmäßig zu liefern waren, ferner aus den staatlichen Werken in Oberschlesien und vor allem von den großen oberschlesischen Kohlenhändlern, die nach Bedarf und nach Anforderung im Interesse des öffentlichen Verkehrs ihm alles zur Verfügung stellten, was er haben wollte, so daß die Bezirke Halle, Erfurt, Magdeburg bis nach Hannover hin mit oberschlesischer Kohle versorgt werden konnten, während diese Bezirke natürlich sonst durch rheinisch-westfälische Kohle versorgt werden. Bis zum Schluß des Streiks sei für die Staatseisenbahnverwaltung keine Sorge gewesen. Leider werde der Kohlenstreik lediglich an Mehrausgaben für Kohlen, die im Auslande beschafft und auf weitere Entfernungen herangefahren wurden, wohl eine Million Mark kosten.

Der Minister kam dann auf die Waldbrände. Während sonst im Durchschnitt der letzten fünf Jahre die Entschädigung für Waldbrände bei der Staatseisenbahnverwaltung 285 000 ℳ ausmachte, werden voraussichtlich im Etatsjahre 1904 ungefähr 3 bis 4 Millionen Mark gezahlt werden müssen. Das liegt namentlich an einem großen Waldbrande, den wir bei Primkenau verursacht haben, wo über 20 000 Morgen Wald angezündet wurden. Es solle eine Verbesserung der Waldschutzstreifen herbeigeführt werden, und es werde der betreffende Titel im Extraordinarium von 300 000 auf 1 Million Mark erhöht werden. Trotz der Wachtposten sei der große Brand entstanden, da die Posten, die sofort an die Stelle hinliefen, wo die Lokomotive gezündet hatte, nicht imstande waren, das Flugfeuer aufzuhalten, das durch den Wind sehr gefördert wurde.

Der Minister ging nun auf die Tarifmaßregeln des verflossenen Jahres ein: auf die der Landwirtschaft wegen der Dürre gewährten Notstandstarife, die Notstandstarife für die liegen gebliebenen Schiffer und die aus Anlaß des Streiks gewährten, weiter auf den dem Industriegebiet im Siegerland zugestandenen Ausnahmetarif für Kohlen und Koks, der der Staatskasse etwa 1 Million Mark Ausfall bringt. Er wies weiter darauf hin, daß die erwähnten beiden Krisen: die Dürre und der Bergarbeiterstreik, erfreulicherweise gezeigt hätten, daß die große Staatseisenbahnverwaltung imstande ist, ganz gewaltige Störungen mit Leichtigkeit und Schnelligkeit zu überwinden. „Ich glaube nicht, daß, wenn unser Bahnnetz noch zerrissen wäre und vielen Privatgesellschaften angehörte, die Schwierigkeiten auch so leicht überwunden worden wären. Dazu gehört ein einheitliches Bahnnetz, gehören großartige Betriebseinrichtungen, ein außerordentlicher Betriebsmittelpark an Lokomotiven und Wagen und vor allem ein ganz ausgezeichnetes Personal, ein Personal, welches nach einheitlichen Grundsätzen angesetzt und behandelt wird."

Diesem Geist entsprechend müsse aber auch dem Personal vorausdenkende Fürsorge zuteil werden. „Sie finden deshalb im Etat für 1905 neue große Aufwendungen für das Personal. Die Kopfzahl des Personals der Eisenbahnverwaltung ist auf 389 000 Köpfe angewachsen, in den letzten beiden Jahren zusammen ist eine Vermehrung um 10 000 Köpfe eingetreten. Für dieses Personal wird über eine halbe Milliarde Mark, 56 % aller Betriebsausgaben, ausgegeben. Die Kopfzahlvermehrung im Jahre 1905 entfällt in der Hauptsache auf den äußeren Dienst, in dem die große Steigerung des Verkehrs natürlicherweise eine erhebliche Anstrengung für das Betriebspersonal im Gefolge hat. Mit Rücksicht auf den stets schwieriger und anstrengender werdenden Dienst des Personals war es auch nötig, fortgesetzt eine Abkürzung des Dienstes namentlich für die schwer belasteten Kategorien einzuführen." Der Minister ging nun auf die Besoldungsverbesserungen im einzelnen ein, dabei vorausschickend, daß mit Rücksicht auf die Einheit der Grundsätze in der Staatsregierung einzelne Kategorien im Gehalt nicht aufgebessert werden sollen, wenn nicht organisatorische Verhältnisse dies notwendig machen, d. h. durch die Organisation die Dienstleistungen des betreffenden Personals verändert worden sind, so daß eine Gehaltssteigerung am Platze ist.

Aus den weiteren Ausführungen des Herrn Ministers über die Gehaltsverbesserungen deckt sich ein Teil in der Hauptsache mit dem, was im Leitaufsatz unserer Nr. 19 aus dem Personaletat der preußischen Staatsbahnen mitgeteilt ist. Doch ist aus ihnen hinzuzufügen, daß für die Rangiermeister mit Rücksicht auf den außerordentlich aufreibenden Dienst, der ihren frühzeitigen Verbrauch zur Folge hat, eine Abkürzung der Aufrückungszeit im Gehalt von 18 auf 15 Jahre vorgesehen ist, und daß die im Bahnhofs- und Abfertigungsdienste tätigen Weichensteller erster Klasse einschließlich der Haltestellenaufseher, welche wesentlich andere Dienstfunktionen auszuüben haben als die im Stellwerksdienst beschäftigten Weichensteller, ebenfalls künftig nach einer günstigeren Stufentafel im Gehalt aufrücken können. Auf diese Weise erreichen die Weichensteller erster Klasse einschließlich der Haltestellenaufseher das Höchstgehalt statt bisher in 18 künftig in 15 Jahren.

Zum Etat für die höheren Beamten führte der Minister aus, daß im Ministerium die maschinentechnischen Geschäfte der Leitung eines besonderen Abteilungsdirigenten übertragen werden sollen. Bei der Direktion sind zwei maschinentechnische Mitglieder zu Oberbauräten aufgerückt. „Die Anstellungsverhältnisse der Regierungsbaumeister haben sich in den letzten Jahren wesentlich verbessert. Die zum 1. April d. J. zur etatsmäßigen Anstellung kommenden Regierungsbaumeister haben die letzte Prüfung im Maschinenfach 1898, im Baufach 1899 abgelegt. Es beträgt also die Anstellungsdauer für die ersteren $6\frac{1}{2}$ bis 7 Jahre, für das Baufach 6 Jahre. Der neue Etat wird namentlich die Aussichten der höheren technischen Beamten auf Beförderung in Dirigentenstellen verbessern; neben vier Mitgliedsstellen für höhere Administrativbeamte sollen neun neue Mitgliederstellen für bau- und maschinentechnische Beamte geschaffen werden." (Sehr gut!)

„In welchem Maße fortgesetzt die Verhältnisse der höheren technischen Beamten eine Verbesserung erfahren haben bezw. durch den neuen Etat erfahren sollen, ergibt sich aus den seit 1895 geschaffenen Etatstellen für die technischen Mitglieder. Die Vermehrung betrug 102, während die Vermehrung der administrativen Direktionsmitglieder in derselben Zeit nur 20 betrug. Bei den Eisenbahndirektionen Berlin und Kattowitz ist die Stelle eines Oberregierungsrats vorgesehen, und zwar in Kattowitz für die Schmalspurbahn, die wir erworben haben, damit in deren Leitung nicht zu oft ein Wechsel eintritt, und in Berlin für die Verwaltung der Wohlfahrtseinrichtungen, die wir hier zentralisiert haben. Die Stellungen für Inspektionsvorstände werden um 6 vermehrt, darunter 5 technische, und zwar infolge des Zugangs der Schmalspurbahn sowie der Eröffnung von neuen Bahnstrecken, außerdem 4 infolge Verkleinerung der bisher schon bestehenden, sehr stark belasteten Inspektionsvorstände. Mit dem 1. April d. J. werden die Vorstände sämtlicher Maschineninspektionen mit Dienstwohnungen bedacht sein; sie sind also dadurch den Betriebsinspektionen nunmehr völlig gleichgestellt, was auch den Wünschen der Maschineninspektoren, die sie seit langen Jahren gehegt haben, entspricht."

„Im Etat von 1905 ist eine ganz erhebliche Vermehrung der etatsmäßigen Stellen vorgesehen, wie ich schon erwähnte; insgesamt kommen gegen 1904 einschließlich der Rottenführer und Schirrmänner nicht weniger als 10 302 Stellen in Zugang, so daß sich die Gesamtzahl der Etatsstellen auf 146 183 erhöht. Vor 10 Jahren war die Gesamtzahl nur 96 195; die Steigerung beträgt hiernach 52 %, während die Steigerung der Gesamtkopfzahl des Personals 35,4 % beträgt. Hieraus folgt, daß ein hoher Prozentsatz von bisher in außeretatsmäßigem Verhältnis beschäftigten Bediensteten in das etatsmäßige Beamtenverhältnis überführt worden ist oder im neuen Etatsjahre noch erfolgen wird. Darin liegt eine außerordentliche Besserstellung des Personals."

„Zu den Stellenvermehrungen im einzelnen kann ich noch folgendes bemerken: Die Staatsverwaltung hat sich entschlossen, um die älteren Jahrgänge der Eisenbahnsekretäranwärter, die hauptsächlich infolge der Neuordnung des inneren Dienstes in ihren Anstellungsverhältnissen gehemmt sind, in Eisenbahnsekretärstellen anstellen zu können, nochmals 156 nicht technische Eisenbahnsekretärstellen in den Etat zu bringen. Somit wird es möglich sein, im Jahre 1905 diejenigen Betriebssekretäre, die die Befähigung zum Eisenbahnsekretär tatsächlich nachgewiesen haben, zu befördern und auch die Anstellung der älteren Bureaudiätare zu beschleunigen. Durch diese Maßnahme wird den Verhältnissen derjenigen Eisenbahnbetriebssekretäre, die also das Beförderungsexamen abgelegt haben, wesentlich Rechnung getragen. Im äußeren und mittleren Dienst ist insbesondere die Schaffung von rund 800 Beförderungsstellen zu erwähnen, darunter 300 I. Klasse, und zwar ist dies für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst eine ganz besondere Verbesserung. Eine Vermehrung in dieser

Höhe hat noch nie zuvor stattgefunden. Sie wird gleichzeitig die Beförderungsverhältnisse der Anwärter günstig beeinflussen. Im übrigen sind zu erwähnen folgende Stellenzugänge für die einzelnen Kategorien: Lokomotivführer und Maschinisten 779, Zugführer 567, Weichensteller I. Klasse und Stellwerksweichensteller 500, Weichensteller 1221, Schaffner, Bremser, Wagenwärter 1650, Rangiermeister 180, Werkführer 35, Wagenmeister 37, Lademeister 95, Fahrkartenausgeber 50, Bahnsteigschaffner 65 und endlich Lokomotivheizer 776 Stellen. Das ist eine Stellenvermehrung, wie sie wohl von dem Personal nicht besser hätte erwartet werden können." (Sehr richtig.)

„Was die Stellenzulagen betrifft, so stellt sich dieser Fonds gegen das laufende Jahr um über 2 Millionen Mark höher, davon, wie erwähnt, schon rund 1½ Millionen für die mittleren Außenbeamten als Entgelt für die erheblich größeren Dienstleistungen, während rund ½ Million Mark zur Gewährung von Dienst- und Teuerungszulagen an Unterbeamte bereitgestellt worden ist. Vor 10 Jahren betrug der Stellenzulagenfonds 2 524 000 ℳ, für 1905 sind für den gleichen Zweck rund 7½ Millionen Mark, also 196 % mehr vorgesehen. Die Stellenzulagen haben sich also im Laufe der Jahre als ein unbedingt erforderliches Mittel herausgestellt, um stärkere Dienstleistungen, die namentlich durch solche plötzliche Anschwellung des Verkehrs, wie wir sie in diesem Jahre gesehen, verursacht werden, zu entlohnen."

„Was nun die Arbeiterlöhne anbetrifft, so sind diese auch in einer stetigen Steigerung begriffen, wie die Anlage 8 des Betriebsberichts Ihnen zeigt. Die Steigerung beträgt in den verflossenen 8 Jahren 16,3 %. Für das Etatsjahr 1905 sind für Betriebs- und Bahnunterhaltungs- sowie Werkstättenarbeiter zum Zwecke der Erhöhung der Lohnsätze gegenüber dem zuletzt abgeschlossenen Jahre 1903 über 3½ Millionen angesetzt. Diese 3½ Millionen Mark fallen umsomehr ins Gewicht, als durch die Einführung der Rottenführer und Schirrmänner eine größere Anzahl von hochbesoldeten Arbeitern ausfällt und durch minderbesoldete Arbeiter ersetzt wird. Deshalb ist natürlich die Bedeutung dieser 3½ Millionen Mark für die einzelnen größer. Daß den langjährig an der Eisenbahn beschäftigten Arbeitern durch einmalige Geldbelohnungen eine Freude bereitet wird, habe ich schon erwähnt. Die Fristen dafür sind aber abgekürzt worden, indem wir nicht in 25, 30 und 50 Jahren die Belohnung gewähren, sondern jetzt nach 20, 30, 40 und 45 Jahren, und zwar betragen die Belohnungen dann 20, 30, 40, 60, 80, 100 bis 150 ℳ."

Der Minister ging dann auf das Wohnungswesen ein. Zur Zeit verfügt die Verwaltung über 39 000 staatseigene Wohnungen, rund 2700 mehr, als im Vorjahre. Die Summe der staatseigenen und zum Teil aus Pensionskassenfonds erbauten Genossenschaftswohnungen beträgt jetzt 45 150. Er wandte sich dann den Unterstützungs- und Fürsorgeeinrichtungen zu. Die Mittel für erstere sind um 645 000 ℳ gegenüber 1903 gesteigert, insgesamt stehen jetzt für Remunerationen und Unterstützungen 5 723 800 ℳ zur Verfügung. Es werden die Aufenthaltsräume für Beamte und Arbeiter, die Versorgung mit warmer Kost während der Fahrt verbessert und vieles andere geschieht in Ausübung der Fürsorge. Neu ist ein Etatstitel zur Verbesserung der Kranken- und Kleinkinderfürsorge an Orten, wo die Bediensteten einsam wohnen und keinen Anschluß an Krankenhäuser haben. 50 000 ℳ sind hierfür eingesetzt. Der neugegründeten Verbandskrankenkasse sind in wenigen Wochen 70 000 Mitglieder beigetreten. Die Gesamtmehrausgabe lediglich durch Verbesserung der Bezüge der Beamten und Arbeiter beträgt im Etat 1905 gegen 1903 10¹/₈ Millionen; auf die Vermehrung von 1905 gegen 1904 fallen rund 7 Millionen Mark. An die Behandlung des Personaletats knüpfte der Minister die im Hinblick auf die große Zahl der Petitionen angebrachte Mahnung an das Personal, den Blick auf das Ganze gerichtet zu halten und zur Verwaltung Vertrauen zu haben, und mit der Anerkennung und dem Dank für die treue Pflichterfüllung des Personals auch in schwieriger Zeit. „Ich hoffe", so schloß er, „daß das innige Band, das die Vorgesetzten, Beamten und Arbeiter umschließt, sich immer fester schließen möge, so daß kein Raum vorhanden ist für störende Elemente, die die Zufriedenheit im Beamtenkorps oder im Eisenbahnerkorps zu schädigen beabsichtigen. Es ist unbedingt nötig, daß wir uns als ein einheitliches Korps fühlen. Ich appelliere auch an sämtliche höheren Beamten, daß sie immer mehr Anlaß nehmen, tiefer einzudringen in die Interessen des einzelnen und Fühlung zu behalten bis zu dem einfachen Arbeiter. Der Beamte muß mit dem Untergebenen nicht nur als Vorgesetzter, sondern als Mensch zum Menschen verkehren; dann wird das Band, das die Eisenbahner umschließt, immer inniger werden." (Allseitiger Beifall.)

Der Minister wendete sich nun zu den Einnahmen. Er wiederholte die bereits bekannten Zahlen des Abschlusses von 1903, der einen Betriebskoeffizienten von 59,75 % und einen Betriebsüberschuß von 611,7 Millionen Mark ergab. Bei dem voraussichtlichen Überschuß von 1904 bezog er sich auf die Ausführungen des Finanzministers in seiner Etatsrede, wonach diesem die Einnahmen zu niedrig geschätzt schienen. Der Bergarbeiterstreik sei damals noch nicht in Aussicht gewesen, dieser werde die Schätzungen des Finanzministers etwas herabdrücken; im Januar habe er rund 7 Millionen Mark an Ausfällen gebracht. Dennoch werde der Abschluß wohl günstig sein.

„Der Etat für 1905 sieht abermals eine Steigerung um 6 % gegenüber dem verkehrsstarken Jahre 1903 vor. Der Betriebsüberschuß ist auf 634,7 Millionen geschätzt, also um 23 Millionen höher, als das Jahr 1903 in Wirklichkeit ergeben hat. Eine erhebliche Steigerung zeigt das Extraordinarium, nämlich um 115 Millionen. Das ist ein Betrag, der alle früheren Jahresaufwendungen übersteigt. Die Herren, die den Wunsch ausgesprochen haben, in den Ausbauten flotter fortzufahren, sehen also, daß die ausgeworfenen Mittel diesem Gedanken Rechnung tragen. Beträchtlich höher sind die Aufwendungen für Betriebsmittel, die im ganzen für 135 Millionen beschafft werden sollen; aus welchen Titeln, aus welchen Gesetzen, habe ich im einzelnen in der Budgetkommission schon ausgeführt. Im ganzen soll die Eisenbahnverwaltung nach dem für sie gewiß nicht zu günstig aufgestellten Reinvoranschlag 206,7 Millionen für andere Staatszwecke aufbringen, also noch ungefähr 20 Millionen mehr als die gesamte Einkommensteuer, deren Bruttoertrag im Etat auf 187 Millionen Mark veranschlagt ist. (Hört, hört!) Das ist eine Aufgabe, die die Staatseisenbahnverwaltung nun einmal lösen muß, wie sie historisch entstanden ist. Ich glaube aber auch, daß das eine Dividende ist, die an jeden einzelnen Steuerzahler im Lande gezahlt wird, und daß Sie die Abgaben, die ich schmerzlicherweise an die allgemeine Staatsverwaltung machen muß, doch auch als eine gute Leistung ansehen dürfen. Diese glänzende Ausgestaltung der Eisenbahnfinanzen ist zweifellos im wesentlichen auf eine Steigerung im Erwerbsleben zurückzuführen, aber sie ist auch eine Folge des Großbetriebes — man würde bei kleinen Verwaltungen selbstverständlich einen so günstigen Jahresabschluß nicht haben —; sie ist aber auch eine Folge der ausgezeichneten Organisation, die mein verehrter Herr Amtsvorgänger, Minister v. Thielen, vor genau 10 Jahren eingeführt hat. Am 1. April werden es 10 Jahre, daß die Neuorganisation der Staatsbahnen eingeführt ist, und ich kann heute sagen, daß die Organisation sich in dieser Zeit ausgezeichnet bewährt hat."

Zur Bekräftigung führte der Herr Minister einige Zahlen an, die unseren Lesern aus dem Leitaufsatz dieser Nummer bekannt sind, und bestätigte die dort gezogenen Schlüsse mit den Worten:

„Trotz dieser Personalverminderung der inneren Verwaltung ist der Geschäftsgang auch zwischen dem Publikum und den Eisenbahnbehörden ein viel flotterer geworden; denn je weniger Schreiber an einer Sache sitzen, desto flotter geht die Sache aus dem Bureau heraus." (Sehr richtig!)

An diesen allgemeinen Überblick schloß der Minister einige Mitteilungen über die großen schwebenden Verkehrsfragen, die Umleitung im Güterverkehr, die Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft und die Personentarifreform, wegen deren er auf seine Erklärungen in der Budgetkommission verwies, die wir in dem Leitaufsatz der Nr. 18 d. Ztg. unter der Überschrift „Die Eisenbahnreformen" ausführlich wiedergegeben haben. Die Verhandlungen über die Umleitungen seien zur Befriedigung der einzelnen Staaten abgeschlossen, und zwar dergestalt, daß Preußen von allen Staaten zugestanden worden ist, daß es sich bei dieser Frage in loyaler Weise benommen hat, daß es sein großes Bahngebiet in keiner Weise ausgenutzt hat, um irgend einen Nachbar zu schädigen.

Die Personentarifreform beschäftige ihn in allererster Linie, und er sei allerdings der Ansicht, daß es unmöglich ist, das jetzige Personenfahrkartensystem beizubehalten. (Hört! hört! Sehr richtig!) Er spreche aber nur für seine Person und nicht für das Staatsministerium, und zwar weil das Staatsministerium erst dann einen Beschluß fassen kann, wenn alle bezüglichen Berechnungen darüber zum Abschluß gekommen sind. „Das jetzige System aber ist fehlerhaft, veraltet und ungerecht (sehr richtig! links), es ist eine Qual für das Publikum und für die Verwaltung, die Verrechnung ist viel zu teuer; es ist die höchste Zeit, nachdem zwei Amtsvorgänger von mir, Maybach und Thielen, bereits vor vielen Jahren dasselbe erklärt haben, daß endlich Wandel geschafft werden muß. Soweit es an mir liegt, werde ich alles einsetzen, das zu tun; besonders nachdem der Herr Abg. Wallenborn so freundlich war, einen großen Kasten mit unabgestempelten Billetts mir zur Einverleibung in das neue Verkehrsmuseum zu überreichen. Diese von einer einzelnen Person gesammelten Fahrkarten, die nicht abgestempelt sind, beweisen, daß das System geradezu zum Betrug verleitet (sehr richtig!), und infolgedessen halte ich es auch für unmoralisch. Meine Herren, ich muß aber eins noch bemerken: die wärmsten Befürworter einer solchen Reform sind vielfach deren größte Feinde, denn, meine Herren, wenn jeder für die Fiskalität seiner eigenen Tasche derart bedacht ist, so daß keine Relation bei den neuen Tarifen auch die kleinste Verteuerung bringt, dann ist eine großzügige Reform unmög-

lich (sehr richtig!), und die Leute, die vielfach in der Presse schreiben: wir vermissen eine großzügige Reform, sind oft durch die kleinlichsten Lokal- oder Spezialinteressen befangen. (Sehr gut! rechts.) Eine großzügige Reform, die den Grundsätzen entspricht, die dieses hohe Haus verschiedentlich zum Ausdruck gebracht hat: keine allgemeine Verbilligung, aber eine Vereinfachung, und zwar auf der Basis der halben Rückfahrkarten — eine solche Reform läßt sich nur machen, wenn nicht mit kleinlichen Gesichtspunkten gearbeitet wird."

Der Minister endete seine Rede unter lebhaftem Beifall mit der Versicherung, daß er, so lange er an der Spitze der Verwaltung stehe, stets das Mahnwort beherzigen werde: „Rast' ich, so rost' ich!" Hieran schloß sich zunächst die Debatte über die Frage der Betriebsmittelgemeinschaft. Wir werden über die weiteren Verhandlungen in nächster Nummer berichten.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Reparaturwerkstätten.** Die amtliche „Berl. Korresp." schreibt: Nachdem in den Urteilen des Oberlandesgerichts in Frankfurt a. M. vom 4. Juli 1902, des Kammergerichts vom 18. Oktober 1904 und des Oberlandesgerichts Marienwerder vom 19. November 1904 die Rechtsauffassung zum Ausdruck gebracht ist, daß Reparaturwerkstätten, die lediglich dem Zweck und der Förderung eines Eisenbahnunternehmens dienen, als dessen wesentliche Bestandteile anzusehen und deshalb gemäß § 6 der Gewerbeordnung den gesamten Vorschriften der Gewerbeordnung nicht unterworfen seien, erscheint es geboten, daß bei dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung auch die Gewerbeaufsichtsbeamten und Polizeibehörden nicht mehr versuchen, die Bestimmung des Titels VII der Gewerbeordnung in solchen Reparaturwerkstätten zwangsweise zur Durchführung zu bringen, und daß die Gewerbeaufsichtsbeamten überhaupt in ihnen keine Zuständigkeit mehr in Anspruch nehmen. Der preußische Handelsminister macht, wie dem „Ministerialblatt für Handel und Gewerbe" zu entnehmen, in einem Runderlaß hierauf aufmerksam, mit dem Hinzufügen, daß für die Betriebe der Staats- und Reichsverwaltungen es bei den Bestimmungen der Erlasse vom 25. Mai und 15. Juni 1892 sein Bewenden behält.

— **Einrichtung von Arbeiterausschüssen für die nicht zu den Werkstätten, Gasanstalten und ähnlichen Anlagen der preußischen Staatsbahnverwaltung gehörigen Arbeiter.** Nachdem die in den Eisenbahndirektionsbezirken Berlin, Cöln und Frankfurt a/M. auf Grund eines früheren Erlasses versuchsweise eingerichteten Arbeiterausschüsse für die Betriebs- usw. Arbeiter sich als nützlich erwiesen haben, erachtet der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten nach einem im Eisenbahn-Verordn.-Bl. veröffentlichten Erlasse vom 28. Februar d. J. die Beibehaltung und weitere Einrichtung dieser Ausschüsse für angezeigt. Zu dem Zweck teilt der Minister die von ihm nach dem Vorschlag der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. festgestellten Bestimmungen über die Einrichtung und Tätigkeit der Ausschüsse mit dem Auftrage mit, das danach Erforderliche zur Bildung der neuen Arbeiterausschüsse in die Wege zu leiten. Zum 1. Juni d. J. ist ihm eine Nachweisung der Bahnhöfe, auf welchen Arbeiterausschüsse errichtet sind, zu übersenden, und zum 1. Juni 1906 zu berichten, wie sich die neuen Ausschüsse bewährt haben, welche besonderen Erfahrungen mit ihnen gemacht sind und welche Änderungen der Einrichtung etwa für nötig gehalten werden.

Aus den mitgeteilten Bestimmungen geben wir nachstehend das Wesentlichste wieder:

Nach § 1 werden gleichwie für die Arbeiter in den Werkstätten, Gasanstalten usw. auch für die übrigen Arbeiter der Staatseisenbahnverwaltung Arbeiterausschüsse gebildet, und zwar getrennt: 1. für die der Verkehrsinspektion, 2. für die der Maschineninspektion, 3. für die der Betriebsinspektion unterstehenden Arbeiter. Für jeden Bahnhof, auf welchem die vorgesehene Anzahl derselben Inspektion unterstehender Arbeiter vorhanden ist, sind in der Regel besondere Ausschüsse zu bilden. Doch können mehrere benachbarte Bahnhöfe an demselben Orte und mit gleichen Betriebsverhältnissen zur Bildung gemeinsamer Ausschüsse zusammengezogen werden. Auch können ausnahmsweise nach Lage der örtlichen Verhältnisse die auf demselben Bahnhofe oder auf benachbarten Bahnhöfen am gleichen Orte beschäftigten Arbeiter, die verschiedenen Inspektionen derselben Art unterstellt sind, zu einem Ausschuß zusammengefaßt werden. Die Bildung von Ausschüssen ist grundsätzlich nur für solche Bahnhöfe zulässig, wo in den einzelnen Ausschüssen wenigstens 100 Arbeiter vertreten werden. Die Bestimmung über die Zahl und den Sitz der zu bildenden Ausschüsse steht den Eisenbahndirektionen für ihren Verwaltungsbezirk zu. Ihnen bleibt vorbehalten, in der Abgrenzung der Ausschußbezirke Änderungen eintreten zu lassen, sobald sich hierzu ein Bedürfnis ergeben sollte. Nach § 2 besteht der Arbeiterausschuß aus mindestens 3 und höchstens 15 Mitgliedern. Die Zahl der für jeden Ausschuß zu wählenden Mitglieder wird von der Eisenbahndirektion nach Maßgabe der Zahl der auf jedem Bahnhofe beschäftigten Arbeiter und der Gruppen, in welche diese nach einer späteren Bestimmung eingeteilt sind, festgesetzt. § 3. Wahlberechtigt sind alle auf den in § 1 bezeichneten Bahnhöfen beschäftigten Arbeiter, welche der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse angehören. § 4. Wählbar sind solche Mitglieder der Abteilung B der Arbeiterpensionskasse, welche mindestens 30 Jahre alt und seit mindestens 5 Jahren als Arbeiter im Dienste der Verwaltung sowie mindestens ein Jahr auf dem betreffenden Bahnhofe beschäftigt sind.

§ 5 enthält Bestimmungen über die Wahl. Die Wahl ist eine geheime und wird durch Abgabe von Stimmzetteln vollzogen; sie erfolgt unter Leitung eines vom Inspektionsvorstande zu bestimmenden Wahlvorstehers. § 6. Die Wahl der Ausschußmitglieder und Ersatzmänner erfolgt auf fünf Jahre. Ausscheidende sind wieder wählbar. Eine Verpflichtung zur Annahme der Wahl liegt nicht vor. § 7 enthält Bestimmungen über das Erlöschen des Amts als Ausschußmitglied.

Nach § 8 haben die Arbeiterausschüsse die Aufgabe: 1. Anträge, Wünsche und etwaige Beschwerden, welche von ihren Mitgliedern vorgebracht werden und die Arbeiter der betreffenden Dienststellen oder einzelne Gruppen im ganzen berühren, bei dem Vorstande der zuständigen Inspektion durch ihren Dienststellenvorsteher vorzubringen und in Zusammenkünften mit diesem über dieselben sich gutachtlich zu äußern; 2. über sonstige das Arbeiterverhältnis betreffende Fragen, insbesondere über eine etwa zu erlassende Arbeitsordnung, über Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen und solche Einrichtungen, welche zum Wohle der Arbeiter und ihrer Angehörigen getroffen sind oder künftig getroffen werden sollen, auf Anfordern ihr Gutachten abzugeben; 3. soweit sie von beiden Teilen angerufen werden, Streitigkeiten der Arbeiter untereinander zu schlichten.

Von der Erörterung in den Arbeiterausschüssen ausgeschlossen sind, abgesehen von den zu 3 bezeichneten, alle Anträge, Wünsche und Beschwerden, welche lediglich die Angelegenheiten einzelner betreffen. Nur bleibt dem Inspektionsvorstande nach seinem Befinden vorbehalten, den Ausschuß vor der Bewilligung von Unterstützungen über die Bedürftigkeit und Würdigkeit der zu Unterstützenden zu hören.

Nach § 9 finden die Verhandlungen der Ausschüsse nach Bedürfnis, in der Regel jedoch nicht öfter als zweimal im Jahre, statt, ausgenommen, wenn die vorgesetzte Behörde oder der mit dem Vorsitz betraute Inspektionsvorstand die Einberufung für erforderlich erachtet, oder wenn zwei Drittel der Ausschußmitglieder darauf antragen. Die Verhandlungen finden unter dem Vorsitz des zuständigen oder, falls mehrere Inspektionen beteiligt sind, des von der Direktion bestimmten Inspektionsvorstandes oder dessen Vertreters statt. Der Vorsitzende setzt Ort und Zeit des Zusammentretens und die Tagesordnung fest. In der Regel haben, sofern nicht im Einzelfalle Bedenken bestehen, die leitenden Beamten der beteiligten Dienststellen und, sofern Bedienstete mehrerer Inspektionen dem Ausschuß angehören, auch die Vorstände der beteiligten Inspektion an den Sitzungen teilzunehmen. Im letzteren Falle führt bei Verhinderung des von der Direktion bestimmten Inspektionsvorstandes der Dienstälteste der anwesenden Inspektionsvorstände den Vorsitz. Die Tagesordnung soll den Ausschußmitgliedern der Regel nach eine Woche vor dem Sitzungstage mitgeteilt werden. Beratungsgegenstände, welche erst nach Mitteilung der Tagesordnung bei dem Vorsitzenden angemeldet werden, kann er von der Erörterung ausschließen. Über die Beratungen sind Niederschriften in ein Protokollbuch aufzunehmen, welche die Namen der Anwesenden, die einzelnen verhandelten Gegenstände und das Ergebnis der Abstimmungen enthalten müssen. Die Niederschriften sind vom Vorsitzenden und von einem Mitgliede des Ausschusses zu vollziehen und spätestens in der nächsten Sitzung den erschienenen Ausschußmitgliedern vorzulesen. Der Vorsitzende des Arbeiterausschusses bestimmt ein- für allemal einen der beteiligten Dienstvorsteher, der das Protokollbuch in seinem Dienstzimmer unter Verschluß aufzubewahren und in den Sitzungen vorzulegen hat. Soweit in den Niederschriften Wünsche und Beschwerden enthalten sind, welche der Entscheidung durch die vorgesetzte Behörde bedürfen, ist dieser alsbald eine Abschrift nebst gutachtlicher Äußerung der Dienststelle, auf welche sich die Anträge usw. beziehen, vorzulegen.

Die Dezernenten der Direktion haben bei den örtlichen Revisionen sich die Niederschriften vorlegen zu lassen und dabei gegebenenfalls festzustellen, ob das zur Durchführung der Beschlüsse Erforderliche veranlaßt ist. Auch sind sie gehalten, den Arbeiterausschuß bei solchen Gelegenheiten zusammenzuberufen, wenn dienstliche Hinderungsgründe nicht entgegenstehen.

Nach § 10 sollen die Sitzungen des Ausschusses tunlichst in die Arbeitszeit fallen. Aus Anlaß der Teilnahme an den Ausschußsitzungen finden keine Lohnkürzungen statt.

Soweit die Ausschußmitglieder zur Teilnahme an den Ausschußsitzungen Reisen vorzunehmen haben, erhalten sie freie Eisenbahnfahrt und Reisekosten, welche ebenso, wie die Entschädigungen für entgangenen Arbeitsverdienst, nach den für die Beisitzer der Schiedsgerichte der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft erlassenen Vorschriften zu bemessen sind. Nach § 11 ist die Eisenbahndirektion befugt, Arbeiterausschüsse, welche sich nach ihrem Ermessen zur Erfüllung der ihnen gestellten Aufgaben als ungeeignet erwiesen haben, aufzulösen und eine Neuwahl anzuordnen.

— **Dem Unfall des Personenzuges Nr. 781 Frankfurt-Cassel**, welcher sich am 23. Februar d. J. zwischen Zimmersrode und Borken ereignete und bei dem Lokomotivführer und Heizer durch Verbrühen erheblich verletzt wurden, lag nach Mitteilung der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel folgender Vorgang zugrunde: Der Zug wurde von der in Marburg stationierten, fast neuen $^2/_5$-gekuppelten, vierzylindrigen Verbund-Schnellzuglokomotive Nr. 4 befördert. Er war nur 18 Achsen stark. Hinter der Lokomotive liefen zunächst ein Postwagen, dann der Packwagen und alsdann erst die Personenwagen. Die Fahrt ging bis kurz vor Station Zimmersrode planmäßig von statten. Plötzlich wurde hier beim Anstellen der linksseitigen Dampfstrahlpumpen (Injektor) deren Deckelflansch auf dem Führerstand so undicht, daß große Mengen Dampf und heißes Wasser auf Führer und Heizer spritzten, obschon der Heizer das Injektor-Dampfventil sofort wieder geschlossen hatte. Bei späterer Untersuchung stellte sich heraus, daß an dem Kesselspeiseventil der Führungsstift abgebrochen war und der Ventilschluß gegen das Kesselinnere verhindert wurde. Ferner wurde festgestellt, daß die Asbestdichtungsschnur des Injektorgehäuseflansches teilweise herausgeflogen war, so daß das unter 14 Atmosphären Druck mit starkem Stoß nachdrängende heiße Dampf- und Wassergemisch auf dem Führerstande unbehindert entweichen konnte.

Der Lokomotivführer Hasse hat trotz der erheblichen Verbrühung an Kopf, Rücken und Armen nach mehrmaligem Versuchen den Bremsgriff mit der linken Hand erfaßt und die Bremse in Tätigkeit gesetzt. Das Schließen des Dampfregulators und das Zurücklegen der Steuerung war dem Führer nicht mehr möglich. Der Lokomotivführer Hasse und sein Heizer Grundel, der ebenfalls, aber nur an Händen und Armen, verbrüht wurde, flüchteten auf die Trittstufen außerhalb des Führerstandes, bis der Zug unmittelbar hinter der Station Borken nach einer Fahrt von rund 7 km hauptsächlich im Gefälle mit anfangs ziemlich großer Geschwindigkeit zum Stehen kam.

Der Zugführer hatte das beschleunigte Durchfahren der Station Zimmersrode bemerkt, auch gesehen, daß die Lokomotive und der Zug in auffallend starke Dampfwolken gehüllt waren, die einen Lokomotivschaden vermuten ließen. Er veranlaßte deshalb noch eine Schnellbremsung vom Zuge aus. Wenn nun trotzdem der Zug vom Beginn der Bremsung bis zum Stillstand noch einige Kilometer durchlief, so ist dies einerseits den wegen Nebel und Regen sehr schlüpfrigen Fahrschienen, anderseits aber dem Umstande zuzuschreiben, daß die Lokomotive mit dem geöffneten Regulator weiterlief.

Da das Durchlaufen des Zuges in Zimmersrode sofort telegraphisch nach Borken vorgemeldet wurde und dort schon wegen des fahrplanmäßig zu erwartenden Zuges so wie so die Gleise frei waren, so lag für die Reisenden des Zuges eine besondere Gefahr nicht vor. Die Verbrühungen des Lokomotivpersonals sind nicht unerheblich, jedoch nicht lebensgefährlich. — Eine nennenswerte Beschädigung des Dampfkessels liegt nicht vor, da von dem alsbald auf Station Borken eingetroffenen Werkmeister der benachbarten Betriebswerkstätte Treysa die nötigen Vorsichtsmaßregeln in anerkennenswerter Weise getroffen worden sind.

— **Über den Wagenumlauf bei den Ruhrzechen** hat die Königliche Eisenbahndirektion Essen ein Schreiben an den Bergbauverein gerichtet, aus dem die B. B.-Ztg. folgende bemerkenswerten Stellen entnimmt, die wir mit Bezug auf die Mitteilung in Nr. 16 S. 244 d. Ztg. hier wiedergeben: „Der Zulauf an Leermaterial, welcher nach Beendigung des Bergarbeiterausstandes am 14., 15., 16. und 17. Februar d. J.* noch nicht wieder in geregelte Bahnen geleitet und deshalb schwach war, besserte sich am 18. merklich, und am 20. waren, nachdem am 19. (Sonntag) der Güterverkehr aufrecht erhalten war, reichliche Bestände vorhanden. Sofort wurde dann von dem Abbestellungsverfahren Gebrauch gemacht, welches am 18. Februar die Höhe von 675, am 20. Februar sogar 1050, am 21. Februar 728 und am 22. Februar 573 Wagen erreichte und als Beweis dafür gelten dürfte, daß die Anforderungen weit über den wirklichen Bedarf hinausgegangen sind, und daß die vorgekommenen Gestellungsausfälle daher kein zutreffendes Bild geben. Durch solche Überbestellungen glauben die beteiligten Zechen für sich einen möglichst hohen Anteil bei der Wagenverteilung herausschlagen zu können. Wir werden nach wie vor, um diejenigen Zechen, welche ihre Bestellungen in richtigen Grenzen halten, nicht zu schädigen, durch Einschränkung der Gestellung nach Verhältniszahl bei Wagenknappheit in erster Linie die überfordernden Zechen zu treffen suchen, und bitten den Verein ergebenst, dies gefälligst zur Kenntnis der Zechen zu bringen. Gleichzeitig teilen wir ergebenst mit, daß am 25. Februar schon wieder 612 beladene Wagen gezählt worden sind, die wegen Absatzmangels auf den Zechen aufgestellt waren. Auch diesem die Allgemeinheit in hohem Grade schädigenden Mißbrauche werden wir durch verschärfte Handhabung der Bestimmungen über die Standgelderhebung entgegentreten müssen, was wir ebenfalls den Zechen mitzuteilen bitten. Diese werden ihren Betrieb bezw. die Förderung mehr und mehr den Absatzverhältnissen anpassen und den Mißbrauch der Benutzung der Eisenbahnwagen als fliegende Lagerstätten aufgeben müssen."

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 16. bis 28. Februar d. J. in 11 Arbeitstagen 48 096 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4372 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 45 550 und auf den Arbeitstag 3798 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 28. Februar d. J. auf den Arbeitstag 574 und im ganzen 2546 Wagen oder 5,6 % mehr zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld, Münster und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 28. Februar d. J. in 11 Arbeitstagen 206 492 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 18 772 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 221 456 und auf den Arbeitstag 18 455 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 28. Februar d. J. auf den Arbeitstag 317 mehr und im ganzen 14 964 Doppelwagen oder 6,8 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 28. Februar d. J. 31 177 Doppelwagen gegen 31 407, in Oberschlesien 83 166 Doppelwagen gegen 62 139 und in den drei Bezirken zusammen 320 835 Doppelwagen gegen 315 002 und war demnach im Saarbezirk 230 Doppelwagen oder 0,7 % geringer, in Oberschlesien 21 027 Doppelwagen oder 33,8 % höher und in den drei Bezirken zusammen 5833 Doppelwagen oder 1,9 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1904.

Im ganzen Monat Februar stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 288 132 Doppelwagen gegen 460 704, im Saarbezirk auf 65 395 Doppelwagen gegen 62 914, in Oberschlesien auf 176 841 Doppelwagen gegen 130 800 und in den drei Bezirken zusammen auf 530 368 Doppelwagen gegen 654 418 und betrug demnach im Ruhrbezirk 172 572 Doppelwagen oder 37,5 % weniger, im Saarbezirk 2481 Doppelwagen oder 3,9 %, in Oberschlesien 46 041 Doppelwagen oder 35,2 % mehr und in den drei Bezirken zusammen 124 050 Doppelwagen oder 19 % weniger als im gleichen Zeitraum des Jahres 1904.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den ersten zweiten Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 548 705 Doppelwagen gegen 927 995, im Saarbezirk 133 667 Doppelwagen gegen 125 561, in Oberschlesien 360 804 Doppelwagen gegen 276 847 und in den drei Bezirken zusammen 1 043 176 Doppelwagen gegen 1 330 403 und ist demnach im Ruhrbezirk 379 290 Doppelwagen oder 40,9 % niedriger, im Saarbezirk 8106 Doppelwagen oder 6,5 % höher, in Oberschlesien 83 957 Doppelwagen oder 30,3 % höher und in den drei Bezirken zusammen 287 227 Doppelwagen oder 21,6 % niedriger als in demselben Zeitraum des Jahres 1904. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten

Zeitabschnitt entfiel auf den 25. Februar d. J. und betrug 19 910 Wagen gegen 19 859 am 12. Februar 1904.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 28. Februar d. J. 34 133 gegen 36 906 Doppelwagen zu 10 t und nach dem Dortmunder Hafen 75 gegen 69 sowie von anderen Gütern 5 gegen 18 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 28. Februar d. J. 45 547 offene Wagen gegen 39 757 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 5792 oder 14,6 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Deutsche Kolonial-Bau- und Betriebsgesellschaft in Berlin.** Der „Reichs-Anz." veröffentlicht jetzt den Beschluß des Bundesrats betr. die Konzessionierung der vorgenannten Gesellschaft. Der Gegenstand des Unternehmens ist der Bau und die Errichtung sowie der Betrieb von Eisenbahnen, Kleinbahnen und Hafenanlagen in den deutschen Schutzgebieten. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 4 000 000 ℳ, eingeteilt in 4000 Anteile über je 1000 ℳ. Auf die Anteile werden bei Errichtung der Gesellschaft 25 % eingezahlt; weitere Einzahlungen oder die Vollzahlung kann der Vorstand mit Genehmigung des Aufsichtsrats mit mindestens vierwöchentlicher Frist einfordern. Der Aufsichtsrat besteht aus mindestens fünf und höchstens sieben Mitgliedern. Die Mitglieder müssen Angehörige des Deutschen Reiches sein, soweit nicht die Aufsichtsbehörde im einzelnen Falle Ausnahmen zuläßt. Die Gründer sind: Berliner Handelsgesellschaft 150 000 ℳ, Aktiengesellschaft für Verkehrswesen 3 800 000 ℳ, Bankherr Karl Fürstenberg 10 000 ℳ, Bankherr Dr. Walter Rathenau 10 000 ℳ, Bankherr Gerichtsassessor a. D. Dr. Eduard Mosler 10 000 ℳ, Geheimer Kommerzienrat Friedrich Lenz 10 000 ℳ, Generalkonsul Dr. Paul Schwabach 10 000 ℳ.

— **Personalnachrichten.** Dem Ministerialdirektor im preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat Kirchhoff ist der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat „Exzellenz" verliehen.

Österreich.

— **Konzessionierung der Lokalbahn Trient-Malé.** In Beantwortung einer im Abgeordnetenhause an den Eisenbahnminister gestellten Anfrage betreffend die Verweigerung der Konzessionierung der Lokalbahn Trient-Malé teilte der Minister dem Hause folgendes mit:

Mit dem Gesetze vom 1. Juli 1901 wurde für die Sicherstellung dieser Lokalbahn in der Weise Vorsorge getroffen, daß vom Staat die Garantie für die Verzinsung und Tilgung eines Vorzugskapitals von 4 390 000 Kr. unter der Voraussetzung übernommen werden sollte, daß der hiernach von dem Kapitale verbleibende Restbetrag von 1 400 000 Kr. vom Land Tirol und den Interessenten zusammen aufgebracht werde. Seither, und zwar erst im Herbst 1904, sind die technischen Studien über die Trassenführung und Ausgestaltung der Bahn sowie die besonders langwierigen und schwierigen Verhandlungen über die als unerläßliche, wichtigste Voraussetzung für die Ausführung dieser Bahn anzusehende Beistellung der zum Betriebe erforderlichen elektrischen Kraft durch die Stadt Trient zum Abschlusse gelangt. Hierbei hat sich jedoch gegenüber dem bei der gesetzlichen Sicherstellung der Bahn mit 5 790 000 Kr. vorgesehenen Kapitale ein Mehrerfordernis in der Höhe von 900 000 Kr. ergeben, welches zum großen Teile auf die weitgehende Berücksichtigung der besonderen Wünsche der Lokalinteressenten zurückzuführen ist.

In Würdigung der volkswirtschaftlichen Bedeutung des Unternehmens hat die Regierung nicht ermangelt, auch für die Bedeckung dieses Mehrerfordernisses die geeigneten Vorkehrungen zu treffen. Zu diesem Behufe wurde auf Grund des mit der Stadtgemeinde Trient als Konzessionswerberin gepflogenen Einvernehmens eine Erhöhung des mit der Staatsgarantie auszustattenden Vorzugskapitals um 720 000 Kr., das ist um 80 % des obigen Mehrerfordernisses, in Aussicht genommen, während für die restlichen 180 000 Kr. die Interessenten aufzukommen hätten. Die Erwirkung der gesetzlichen Ermächtigung zu dieser Garantieerhöhung bilde den Gegenstand einer dem Abgeordnetenhause bereits seit längerer Zeit vorliegenden Regierungsvorlage. Sobald die Frage der Bedeckung des erwähnten Mehrerfordernisses von 900 000 Kr. ihre Regelung gefunden haben werde und durch die Beschlußfassung des Reichsrates über den zur verfassungsmäßigen Behandlung eingebrachten Gesetzentwurf über Bahnen niederer Ordnung die formellen Voraussetzungen für die Konzessionserteilung geschaffen sein werden, werde die Regierung nicht verabsäumen, mit der Erteilung der Konzession für die Lokalbahn Trient-Malé baldmöglichst vorzugehen.

— **Ausbau der Steyrtalbahn.** In Beantwortung einer im Abgeordnetenhause gestellten Anfrage betreffend den Ausbau der Steyrtalbahn verwies der Minister darauf, daß die finanzielle Sicherstellung des Ausbaues der angestrebten Bahnverbindung zwischen der Station Agonitz der Steyrtalbahn und der Station Klaus-Steyrling der im Bau befindlichen Pyhrnbahn seither in die am 24. Januar d. J. im Abgeordnetenhause eingebrachte Regierungsvorlage eines Gesetzentwurfes betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung für mehrere Lokalbahnen aufgenommen worden sei. Die Herstellung dieser Bahnverbindung erscheine sonach zunächst von dem Ergebnis der parlamentarischen Behandlung der bezeichneten Regierungsvorlage abhängig. Von der Regierung werde für den Fall, daß der gedachte Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung des Reichsrates erlange, nichts verabsäumt werden, um die baldige Ausführung dieses Bahnbaues zu fördern.

— **Notstandstarife für Futter- und Streumittel.** Interpellationen, welche im Abgeordnetenhause wegen der Notstandstarife an den Eisenbahnminister gestellt wurden, enthielten u. a. auch die Anfrage, warum die Regierung die Privatbahnen nicht auf Grund der Konzessionsurkunden zur Einführung von Notstandstarifen für Futter- und Streumittel angehalten habe. In Beantwortung dieser Anfragen teilte der Minister mit, daß die angerufenen Konzessionsbestimmungen hinsichtlich der Hauptbahnen fast ausnahmslos nur Tarifmaßnahmen in Fällen außerordentlicher Teuerung von Lebensmitteln vorsehen und daher auf die Tarife für Futter- und Streumittel nicht anwendbar seien. Aus diesem Grunde konnte die mit 1. Januar 1903 auf den Privatbahnen eingeführte Erhöhung der Notstandstarife von der Regierung nicht gehindert werden, wie denn auch ein zwingender Einfluß auf die Privatbahnen in dem angedeuteten Sinne anläßlich des durch die Dürre im Sommer des verflossenen Jahres hervorgerufenen Futtermangels nicht ausgeübt werden konnte. Die Regierung habe jedoch nicht gesäumt, aus diesem Anlaß mit den Privatbahnverwaltungen wegen Gewährung weitergehender Zugeständnisse im Bereiche der Notstandstarife eindringliche Verhandlungen zu pflegen, welche soweit von Erfolg begleitet waren, als die Notstandstarife auf Kleie, Ölkuchen und Melasse ausgedehnt wurden und im Interesse der kleineren Landwirte auch Zugeständnisse bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg für den Wagen eingeräumt worden seien. Auch haben die Privatbahnen den 15 prozentigen Nachlaß auf die in den betreffenden Lokalgütertarifen enthaltenen Ausnahmetarife ausgedehnt.

— **Neue 15- und 30 tägige Abonnements.** Auf eine im Abgeordnetenhause an den Eisenbahnminister gestellte Anfrage, ob er geneigt wäre, eine neue Gruppe von Generalabonnements mit Einbeziehung der Strecke Attnang-Salzburg-Wörgl-Steinach-Irdning einzuführen, teilte der Minister dem Hause mit, daß mit 1. Mai d. J. außer den bestehenden 15- und 30 tägigen Zeitkarten für das Salzkammergut versuchsweise neue derartige Abonnements zur Ausgabe gelangen werden, in welche nebst den Strecken Attnang-Salzburg-Bischofshofen, Attnang-Steinach-Irdning-Bischofshofen und mehreren anderen im dermaligen Salzkammergut-Abonnement enthaltenen Strecken auch die Linien Bischofshofen-Wörgl, Zell a. S.-Krimmel (Pinzgauer Lokalbahn) und vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Gasteiner Teilstrecke der Tauernbahn auch diese einbezogen werden.

Das jetzige Salzkammergut-Abonnement umfaßt folgende Strecken: Amstetten-Linz-Salzburg-Bischofshofen, Bischofshofen-Selztal-Amstetten, Wels-Passau, Neumarkt-Kallham-Simbach, Lambach-Gmunden, Attnang-Schärding, Steindorf-Braunau, Steinach-Irdning-Attnang, Selztal-St. Michael-Leoben, Hieflau-Eisenerz-Vordernberg, Klein-Reifling-St. Valentin, Vöcklabruck-Kammer, Salzburg-Ischl mit Abzweigung St. Lorenz-Mondsee und die Schiffahrtstrecke auf dem Wolfgangsee.

Dieses Abonnementgebiet, innerhalb dessen auf Grund der Abonnementskarten beliebig oftmalige Fahrten unternommen werden können, umfaßt ein Netz von mehr als 1000 km. Die Preise sind äußerst mäßig und betragen für Karten mit 15-tägiger Gültigkeit I. Klasse 55 Kr., II. Klasse 38 Kr., III. Klasse 22 Kr.; für Karten mit 30 tägiger Gültigkeit I. Klasse 82 Kr., II. Klasse 55 Kr., III. Klasse 33 Kr. Die 15- und 30 tägigen Abonnements erfreuen sich beim Publikum großer Beliebtheit; ihr Absatz steigert sich von Jahr zu Jahr.

— **Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der kürzlich abgehaltenen Jahresversammlung der galizischen Landwirtschaftsgesellschaft sprachen sich mehrere Redner dahin aus, daß der neue Handelsvertrag mit Deutschland auf die landwirtschaftlichen Verhältnisse nachteilig einwirken werde. Über-

einstimmend wurde der Meinung Ausdruck gegeben, daß auf die baldige Verstaatlichung der Nordbahn gedrungen werden müsse. Es wurde einstimmig folgender Antrag angenommen: „Die Generalversammlung der galizischen Landwirtschaftsgesellschaft sieht die Verstaatlichung der Nordbahn für eine der wesentlichsten Forderungen der Landwirtschaft an und drückt die Erwartung aus, daß der polnische Reichsratsklub alles daran setzen werde, damit diese Angelegenheit ehestens zur Erledigung gelange.“

— **Die Lüftungsanlagen bei den großen Alpentunneln.** Im Österreichischen Ingenieur- und Architektenverein hielt am 5. d. M. Ingenieur Brabbée einen interessanten Vortrag über ausgedehnte Studien, welche im Auftrage des Eisenbahnministeriums bei den Lüftungsanlagen der großen Alpentunnel angestellt wurden. Bei so großen Tunnelbauten sind, wie der Vortragende ausführte, sehr bedeutende maschinelle Anlagen notwendig, welche der Gesteinsbohrung, der Förderung der Ausbruch- und Baumaterialien, der Beleuchtung der Arbeitsplätze, dem Betriebe der Werkstätten, insbesondere aber der künstlichen Lüftung zu dienen haben. Die Kosten dieser Lüftung sind sehr hoch; die erste Anlage und der mehrjährige Betrieb dieser Einrichtungen für alle vier großen im Zuge der neuen Alpenbahnen liegenden Tunnel kosten über 2 000 000 Kr. Angesichts dieser großen Summen lag die Frage nahe, ob denn die Anlagen auch theoretisch richtig seien und ob nicht etwa einschneidende Verbesserungen und bedeutende Verbilligungen möglich wären. Bisher fehlte nämlich eine auf so umfangreiche Anlagen anwendbare Theorie und deren versuchsweise Bestätigung gänzlich. Wenngleich die Früchte einer eingehenden Untersuchung der einschlägigen Fragen erst künftigen Bauten zugute kommen konnten, entschloß sich die Staatsbahnverwaltung doch, solche Studien anstellen zu lassen. Insbesondere waren folgende Punkte aufzuklären: Welche Druckverluste treten in langen Luftleitungen auf? Welche Gestalt muß eine Leitung von einer gegebenen Länge erhalten, damit diese Druckverluste auf ein Mindestmaß herabgedrückt werden? Welcher Kraftbedarf ist für eine bestimmte Lüftungsanlage nötig? Bei allen diesen Fragen ist die Luftmenge, welche in den Tunnel zu befördern ist, durch die Anzahl der im Tunnel arbeitenden Menschen gegeben. Zunächst wurden die erforderlichen theoretischen Vorarbeiten vorgenommen, wobei auch erst diejenigen Vorrichtungen ersonnen, hergestellt und erprobt werden mußten, mittels deren der Druck und die Geschwindigkeit der durch die 3 km lange Rohrleitung in den Tunnel einströmenden Luft an verschiedenen Stellen der Leitung gemessen werden sollte, was mehrere Monate erforderte. Als dann im vorigen Frühjahr nach dem Durchschlage des Sohlstollens im Wocheinertunnel die dortige Lüftungsleitung zu diesem Zwecke benutzbar wurde, begannen die praktischen Versuche. Sie waren mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden; mußten doch von den mit dieser Aufgabe betrauten Ingenieuren mehrere Wochen hindurch bei Tag und Nacht viele Tausende von Ablesungen an den Vorrichtungen gemacht werden, und zwar in einem Tunnel, dessen ungestörter Baubetrieb selbstverständlich unter der Vornahme dieser Arbeiten nicht einen Augenblick leiden durfte. Der Vortragende besprach diese unter seiner Leitung durchgeführten Untersuchungen und führte aus, daß ihr Ergebnis, dessen wissenschaftliche Verwertung wieder monatelanger Arbeit bedurfte, in mehrfacher Hinsicht von Bedeutung sei. Fürs erste zeige sich eine vollkommene Übereinstimmung zwischen den theoretischen Vorarbeiten und den Ergebnissen der Versuche. Die Anlagen, die man beim Wocheinertunnel und bei den übrigen großen Alpentunneln auf Grund der bisherigen Praxis und der seinerzeit beim Bau des Arlbergtunnels — jedoch in sehr beschränktem, für wissenschaftliche Zwecke nicht genügendem Umfange — durchgeführten Versuche erbaut habe, entsprächen ihrem Zwecke vollkommen, das heißt, sie fördern die erforderliche Luftmenge nahezu mit einem Mindestmaße von Kosten. Wenngleich sonach bei künftigen Herstellungen dieser Art auch nicht an die Erzielung bedeutender Ersparnisse gedacht werden kann, so haben doch die Studien zu der sehr wünschenswerten Bestätigung der bisherigen, mehr dem praktischen Gefühle, als der theoretisch richtigen Erkenntnis entsprungenen Methode geführt. Weiter ergaben die Untersuchungen eine in sich geschlossene wissenschaftliche Grundlage für die Behandlung derartiger Fragen und wertvolle Schlußfolgerungen für den Bau und Betrieb großer Lüftungsanlagen. — Der Vortrag, welcher noch näher durch eine Anzahl von Tafeln, Zeichnungen und Lichtbildern veranschaulicht wurde, fand den lebhaftesten Beifall der zahlreichen Zuhörerschaft, unter welcher der Eisenbahnminister, viele Beamte der Staats- und Privatbahnen und Professoren der Wiener technischen Hochschule zu bemerken waren.

— **Elektrische Bahn Wien-Preßburg.** Die Vorbereitungsarbeiten für den österreichischen Teil dieser Linie werden durch den niederösterreichischen Landesausschuß geführt, der die Entscheidung in der Frage der anzuwendenden elektrischen Betriebsart dem Österreichischen Landes-Eisenbahnrate überließ. Letzterer hat in seiner am 3. d. M. stattgehabten Sitzung einstimmig das von der Firma Ganz & Cie. vorgeschlagene Dreiphasen-Wechselstromsystem mit der Begründung empfohlen, daß auf so große Entfernungen das Gleichstromsystem aus wirtschaftlichen Rücksichten nicht in Frage komme könne, das Einphasen-Wechselstromsystem aber in der Praxis noch nicht erprobt sei.

Ungarn.

— **Eisenbahnbrücke Baja-Báttaszék.** Der ungarische Handelsminister hat für den Ausbau der Baja-Báttaszéker Donaubrücke, welche das am linken Donauufergebiete gelegene östliche mittelungarische Betriebsnetz mit jenem am rechten Donauufer verbinden wird, eine Summe von 2 500 000 Kr. für das Baujahr 1905 bewilligt. Der Bau dieser für eine erstklassige Eisenbahn herzustellenden Brücke ist innerhalb drei Jahren auszuführen.

— **Elektrisierung der Budapester Vizinalbahnen.** Bereits seit drei Jahren sind im Handelsministerium Verhandlungen im Zuge, um die Einführung des elektrischen Betriebes auf den Budapester Lokalbahnen zu ermöglichen. Der Handelsminister hatte die Absicht, diese für die Entwicklung der Hauptstadt bedeutungsvolle Frage demnächst einer Lösung zuzuführen. Zu diesem Behufe hat er kürzlich unter seinem persönlichen Vorsitz eine Verhandlung abgehalten, an welcher die Vertreter der Hauptstadt, des Pester Komitats und Fachreferenten des Handelsministeriums teilnahmen. Da jedoch in bezug auf die technische Lösung der Frage ein Einvernehmen nicht erzielt werden konnte, vertagte der Minister die Verhandlung auf einen späteren Zeitpunkt.

Übrige europäische Länder.

— **Der Gravehalstunnel** auf der Christiania-Bergen-Bahn in Norwegen verdient wegen seiner eigenartigen Verhältnisse und Schwierigkeiten Beachtung. Wir entnehmen daher den „Engineering News“ bezw. einem von ihnen abgedruckten Bericht der englischen Zeitschrift „Public work“ vom 15. Oktober 1904 folgende Mitteilungen:

Die Schwierigkeiten, welche mit dem Eisenbahnbau in Norwegen durch die nördliche Lage des Landes überhaupt verbunden sind, wuchsen bei dieser Bahn noch durch die bedeutende zu überschreitende Höhe: 1250 m, und dadurch, daß ungefähr 60 km der Linie in der Region des ewigen Schnees liegen.

Das bedeutendste Bauwerk ist der Gravehalstunnel, welcher mit 5300 m zwar nicht zu den längsten, immerhin aber doch zu den langen Tunneln gehört. Er liegt auf dem westlichen Abhange der mittleren Gebirgsgegend in einer Entfernung von 50 km von dem nächsten Punkt der Kultur, nämlich dem Orte Voß, dem Endpunkt des früher vollendeten Abschnitts Bergen-Voß. Ungünstig für den Tunnelbau ist noch die außerordentlich große Härte des Gesteins, eines quarzigen Granits oder Gneises. Dagegen hatte man unter Hitze im Innern des Tunnels nicht zu leiden; die Wärme war sogar geringer, als man erwartete, und überschritt niemals 8 bis 10° C. Auch Wasser verursachte nicht viel Mühe dank der harten und risselosen Beschaffenheit des Gebirges, obwohl der Tunnel gerade unter zwei Bergseen liegt, in einem senkrechten Abstande von ungefähr 250 m. Die Tunnelarbeiten wurden im Herbst 1895 an die Firma Ström & Horneman verdungen. Die Arbeiten begannen sofort, doch mußte am Westende zunächst ein 32 km langer Zufuhrweg hergestellt und mußten Wohnhäuser und Maschinenanlagen errichtet werden. Daß Wasserkraft an beiden Enden des Tunnels zur Verfügung stand, bedarf kaum der Erwähnung. Die Tunnelbohrung am Westende mit hydraulischen Bohrern (System Brandt) begann im Januar 1897. Am Ostende hoffte man mit Handbohrung fertig zu werden, mußte aber bald wegen zu langsamen Fortschrittes auch dort zur Maschinenbohrung übergehen. Diese kam im Juni 1899 in Gang. Hier wurden pneumatische Bohrmaschinen von Frölich & Klüpfel-Barmen angewendet. Ein anschaulicher Vergleich beider Maschinenarten wurde also geboten. Dabei zeigte sich die Brandtsche Maschine in der Geschwindigkeit des Richtstollen-Fortschrittes überlegen. Dieser betrug bei Brandt 1,97 m, bei Frölich nur 1,49 m in 24 Stunden. Dabei ist noch zu beachten, daß die Brandtsche Maschine in härterem Gestein zu arbeiten hatte, als die andere, und daß sie einen größeren Stollenquerschnitt herstellte (4,68 qm gegen 4 qm bei Frölich). Die Kosten für 1 m Stollenfortschritt einschließlich Sprengens, Ladens und Transports des Gesteins, aber ausschließlich der maschinellen Einrichtungen und der Verwaltung betrugen bei Brandt (Westende)

170,37 Kr., bei Frölich (Ostende) 155,07 Kr. Die Unterhaltung der hydraulischen Maschinen war bedeutend kostspieliger als die der pneumatischen. Der Durchschlag des Gravehalstunnels erfolgte am 4. Juli 1902, fast 5⅚ Jahre, nachdem die hydraulischen Maschinen, und 3 Jahre, nachdem die Luftmaschinen in Tätigkeit traten. Die Ausweitungsarbeiten im Tunnel sollten Ende 1904 beendet sein und im Sommer d. J. soll die erste Maschine den Tunnel durchfahren auf ihrem Wege nach Taugevand, dem höchsten Punkt der Bahn, etwa 1250 m über dem Meeresspiegel.

— **Direkte Fahrkarten und direkte Gepäckaufgabe auf den französischen Bahnen.** Die französischen Staatsbahnen, die Privatbahngesellschaften und die kleine Pariser Gürtelbahn haben die Zustimmung der obersten Verwaltung zur Einführung direkter Fahrkarten und direkter Gepäckaufgabe nach Orten, die über Paris hinausliegen, nachgesucht. Bis jetzt mußten die Reisenden, die beispielsweise von Lille nach Lyon oder Limoges über Paris fahren wollten, zunächst eine Fahrkarte nach Paris und von dort aus erst eine neue Fahrkarte nach ihrem Bestimmungsort lösen. In Paris mußte der Reisende für die Weiterbeförderung seines Gepäcks selbst sorgen und es neu aufgeben. Durch die neue Bestimmung werden die Reisenden der lästigen Mühewaltung in Paris enthoben, die Weiterführung des Gepäcks wird Sache der Bahn.

— **Notleidende Waren auf französischen Bahnhöfen.** Gegenwärtig verpflichten weder die Gesetzgebung, noch die Eisenbahntarife usw. allgemein den Güterbeförderer in Frankreich, die Interessenten von den verschiedenen Phasen des ihm übertragenen Auftrags zu benachrichtigen. So war die direkte Mitteilung an den Absender, daß von ihm aufgegebene Waren am Bestimmungsort vom Adressaten nicht abgenommen sind und „notleidend“ auf dem Bahnhof bleiben, für die Eisenbahngesellschaften grundsätzlich nicht vorgeschrieben. Wiederholt war dem Minister der öffentlichen Arbeiten durch Vertretungen des Handels usw. der Wunsch ausgedrückt worden, eine solche Benachrichtigung zur Pflicht zu machen. Nachdem die Verhandlungen darüber zwischen der Verwaltung und den Eisenbahngesellschaften beendet sind, hat der Minister der neuen Einrichtung die Genehmigung erteilt, welche die Eisenbahngesellschaften verpflichtet, in bestimmten Fristen den Absendern mitzuteilen, daß die Waren „notleidend“ geworden sind.

— **Eine neue deutsch-schweizerische Zufahrtlinie zum Gotthard.** In Schaffhausen hat sich nunmehr ein „Initiativkomitee“ gebildet zur Förderung des alten Planes einer „Randenbahn“ als direkte Verbindung Schaffhausen-Donaueschingen. Vorsitzender des Komitees ist der Stadtpräsident Nationalrat Spahn. Ein allgemeiner Plan mit einem Kostenvoranschlag von 5 000 000 Fr. ist ausgearbeitet. Schon früher hatte man von Schaffhausen aus, wie dem Berner „Bund“ von dort berichtet wird, über diese Angelegenheit mit dem badischen Ministerium verschiedene Male Unterhandlungen geführt, aber sie scheiterten nicht nur an der damals vorgesehenen kostspieligen Durchtunnelung des Randens, sondern namentlich daran, daß Baden kein Interesse an der Erstellung einer Randenbahn fand und sich aus diesem Grunde ablehnend verhielt. Man glaubt jetzt aber in Schaffhausen, daß die Stimmung in Baden günstiger geworden sei. Ins Gewicht fiele der große Wettbewerb, welcher den badischen Bahnen durch die elsaß-lothringischen und künftig vielleicht vermehrt durch die württembergischen gemacht werde. Denn die im Bau befindliche schweizerische Rickenbahn, welche ursprünglich nur für den Lokalverkehr bestimmt war, solle eine neue Zufahrtlinie nach dem Gotthard werden. Falls nun die württembergischen Staatsbahnen diese von Romanshorn aus geplante Linie begünstigten, so würde ein großer Teil des sich von Norden über Stuttgart bewegenden Verkehrs den badischen Bahnen entzogen und den württembergischen weiter zufallen. Durch die geplante Randenbahn könnten aber die vom Norden nach dem Gottbard führenden Schienenverbindungen für den sich nach diesem von Freiburg und Offenburg aus bewegenden Verkehr erheblich abgekürzt und die badischen Bahnen wettbewerbsfähiger gemacht werden. — So die wohl etwas einseitige Darlegung von schweizerischer Seite. Daß die Randenbahn besonders für Stadt und Kanton Schaffhausen von Bedeutung sein würde, ist klar, denn Schaffhausen könnte durch sie zu einem schweizerischen Eingangstor für den nord-südlichen Verkehr werden. In Anbetracht der Bestrebungen, welche im Westen und Osten der Gotthardlinie gemacht werden, um wettbewerbsfähige Bahnlinien zu erhalten, möchte Schaffhausen dafür sorgen, daß der Kanton nicht beiseite liegen bleibt.

— **Arbeiterausschüsse für die Werkstätten und Lokomotivschuppen der russischen Staatsbahnen.** Da die Bildung der Kommission für die Arbeiterfragen unter dem Vorsitz des Senators Schidlowski infolge der Erklärung der Arbeiter, daß sie keine Vertreter wählen werden, in dem geplanten Bestande unmöglich ist, ist einer amtlichen Bekanntmachung zufolge die Kommission am 5. d. M. auf Kaiserlichen Befehl geschlossen worden. Auf Grund ihm vom Kaiser erteilter Vollmacht hat der Minister der Verkehrsanstalten angeordnet, daß die Arbeiter der Werkstätten und Lokomotivschuppen der Staatsbahnen Vertreter wählen sollen, durch welche die Bedürfnisse dieser Arbeiter zur Kenntnis der Vorgesetzten gebracht werden.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahn von Söul nach Fusan (Korea).** Über diese neu erbaute Bahn bringt der „Hamb. Korresp.“ folgenden Bericht: Der erste durchgehende Zug verließ Fusan am 27. Dezember 1904. Die Eisenbahn ist von einer Privatgesellschaft mit Unterstützung der japanischen Regierung erbaut worden. Als der Bau begann, erwartete man nicht, daß die Linie vor dem Jahre 1906 für den Verkehr eröffnet werden könne; aber die gebieterischen Kriegsverhältnisse beschleunigten die Vollendung. Im Laufe der Zeit soll die Eisenbahn mit der Linie Niutschwang-Mukden, sei es über Dalny oder direkt nördlich von Wiju, verbunden werden, so daß es nach Beendigung des Krieges möglich sein wird, durchgehend von Fusan nach St. Petersburg zu fahren. Nachdem die Bahn Fusan verlassen, begleitet sie die Küste einige Meilen weit und biegt dann in nördlicher Richtung in die Berge ein, bis sie eine weite, baumlose Hochebene erreicht. Zwischen Fusan und Teiku passiert man verschiedene große Seen, die durch einen breiten Fluß miteinander verbunden sind, der von der Bahn auf gut gebauten eisernen Brücken mit steinernem Fundament überschritten wird. Die Strecke durch die Berge erinnert ihrem Bau nach lebhaft an die Eisenbahnen der Schweiz. Zwei Bergkämme sind zu überschreiten, und in jedem Falle macht die Linie einen weiten Bogen, indem sie allmählich die steilen Höhen ansteigt. Auf halbem Wege tritt sie in einen Tunnel ein, der den Berg auf einer Höhe von 2000 Fuß durchbohrt. Dieser Teil der Linie hat augenscheinlich eine ungeheure Summe von Arbeit erfordert. Die Bahn ist gut gelegt, und man verspürt auf ihr wenig Erschütterung. Das rollende Material ist von den Vereinigten Staaten eingeführt; die Lokomotiven sind bei Baldwin & Cie. in Philadelphia erbaut. Die 40⅚ kg schweren Schienen kommen von den Carnegie-Stahlwerken. An vielen Stationen wird noch gebaut; sie sehen sehr nett und sauber aus, gerade wie die mannigfaltigen, an der Bahn entlang gebauten Häuser der Japaner, die einen scharfen Gegensatz zu den schmutzigen, zusammenfallenden Hütten der Koreaner bilden. Die ganze Bahn, wie auch die Bauten an ihr werden von japanischen Soldaten bewacht. An dem Orte Yong-tong-po trifft die neue Eisenbahn mit der Linie von Söul nach Tschemulpo zusammen, dem wichtigsten Vertragshafen an der Nordwestküste von Korea.

Über dieselbe Bahn schreibt man dem „Schwäb. Merkur“: Die direkte Verbindung von Fusan über Söul nach dem Yalu und von Antung nach Liaojang bringt Japan in direkte Verbindung mit der Chinesischen Ostbahn, mit der sibirischen Linie und dadurch mit Europa, während die Linie Söul-Tschemulpo mit der Linie Söul-Gensan zusammen eine Verbindung zwischen dem Gelben Meere und dem Meere von Japan darstellt. Diese Eisenbahnbauten sind seit Beginn des Krieges mit ganz besonderer Energie betrieben worden. Seit 1900 war langsam an der Bahn Fusan-Söul gebaut worden, aber mit dem Augenblick kriegerischer Aussichten wurden die Arbeiten höchst energisch betrieben. Die japanische Regierung garantierte nicht nur das bereits flüssig gemachte Kapital von 25 000 000 Yen, sondern zeichnete außerdem noch 2 500 000 Yen unter der Bedingung, daß die Eisenbahn bis Ende 1904 fertigzustellen sei. Andernfalls würde die Gesellschaft den Betrag einschließlich Zinsen zurückzuzahlen haben. Die Eisenbahngesellschaft sah sich genötigt, 10 000 000 Yen von Banken in Tokio zu borgen. Die Zinsen bezahlt die Regierung durch die Eisenbahnverwaltung. Im August 1904 mußte die Regierung von neuem mit einer Summe von 1 580 000 Yen zu Hilfe kommen, die auf fünf Jahre ohne Rückzahlung bleibt. Diese beständige Regierungshilfe ermöglichte die Fertigstellung der Bahn sechs Wochen vor der vertragsmäßigen Zeit, wenn auch die eigentliche Eröffnung erst am 1. Januar stattfand. Von den Schwierigkeiten, mit denen die Erbauer der Bahn zu rechnen hatten, kann man sich einen Begriff machen, wenn man hört, daß ein Tunnel von 1220 m Länge eingelegt werden mußte, und daß im ganzen 24 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 5000 m notwendig wurden. Außerdem wurden 299 Brücken mit einer Gesamtlänge von 7300 m gebaut. Die überbrückten Flußläufe sind zwar an sich nicht bedeutend, aber die Brücken mußten wegen der in der Regenzeit eintretenden Überschwemmungen sehr viel länger gemacht werden, als die Flußläufe notwendig zu machen schienen. Die Brücken sind japanische Arbeit, während alle schwere Arbeit, die keine besondere Schulung verlangte, durch Koreaner besorgt wurde.

Der Unterbau wurde durch Vertrag an Japaner vergeben. Am 1. Januar d. J. besaß die Gesellschaft 28 Lokomotiven, 58 Personen- und 230 Güterwagen. Die Personenwagen sind zum Teil amerikanische, zum Teil japanische Arbeit. Die Güterwagen kommen sämtlich aus Amerika. Die Schienen sind bis auf wenige Tausend Tonnen englische oder amerikanische Arbeit. Das Brückenmaterial kam aus England oder Amerika. Die Zeitdauer der Reise von Söul nach Fusan ist fahrplanmäßig 15 Stunden. Die Strecke geht durch Land, das fast überall zum Reisbau verwendet wird. Von den höher gelegenen Feldern tropft das Wasser in die niedriger gelegenen, um sich dann in Bächen zu sammeln, die durch blumige Wiesen dem nächsten Flußlaufe zustreben. Die Bahn Söul-Fusan hat 53 Stationen. Die größte Station heißt Suwon, nach der gleichnamigen Stadt, dem Mukden Koreas. Ein anderer größerer Ort ist Taiku. Sämtliche übrigen Stationen sind unbedeutend. Die Dörfer machen einen trostlosen Eindruck. Hier wohnen die Reisbauern. In der Erntezeit bringen sie ihren Reis auf den Markt, der von dem Engroskäufer in jedem Jahr besucht wird. Von Packponies oder Kulis getragen, wird die Ernte an die nächste Schiffsstation gebracht, von dort auf Dschunken der See zugeführt, um endlich von Tschemulpo oder Fusan aus endgültig das Land zu verlassen. Diese Reisausfuhr wird durch die Bahn sehr erleichtert werden, wenngleich zu erwarten steht, daß der Koreaner, der ein Feind aller Neuerungen ist, sich nur langsam daran gewöhnen wird, von der bisherigen Beförderungsweise abzugehen. Eine weitere Folge der Bahn wird die sein, daß die Eingeborenen ihr vegetabilisches Öl auf den Ausfuhrmarkt bringen und statt dessen zu Beleuchtungszwecken Kerosinöl in gesteigertem Maß einführen.

Die Eisenbahnstrecke Söul-Widschu ist vorläufig militärischer Art, denn sie ist weniger fest gebaut als die Strecke Fusan-Söul. Das japanische Eisenbahnbataillon konnte bei dem Bau dieser Bahn den von der koreanischen Gesellschaft unter französischer Leitung hergestellten Unterbau benutzen. Die strategische Bedeutung der ganzen Linie von Norden nach Süden ist kaum zu überschätzen.

Eine Zweiglinie geht von Fusan nach Masampo, und zum Schutz dieses südlichen Endpunktes der Bahn wird die Insel Kojedo in eine Festung umgewandelt. Die wichtigste Aufgabe, die die Bahn jedoch haben wird, ist die, die japanische Auswanderung zu fördern. Die Japaner strömen bereits in Scharen nach der Halbinsel und siedeln sich in der Nähe der Bahnlinie in kleinen japanischen Kolonien an. Die Reise, die früher von Tokio nach Söul 7 Tage in Anspruch nahm, kann heute in 56 Stunden zurückgelegt werden. Dies veranlaßt nicht nur japanische Farmer, sondern auch japanische Kaufleute aller Art, nach Korea überzusiedeln. Daß die Bahn den Erfolg haben wird, Korea zur japanischen Provinz zu machen, ist kaum zu bezweifeln.

— **Kap-Kairobahn.** Wie die Köln. Ztg. mitteilt, soll nach den jüngsten Meldungen über die Fortführung der sogenannten Kap-Kairo-Eisenbahn die Strecke nördlich von den Viktoriafällen am oberen Sambesi bis nach Kalomo, dem Verwaltungssitz für Nordwest-Rhodesien (Barotseland), noch vor Juni d. J. vollendet werden. Nördlich über Kalomo hinaus ist dann eine Strecke von 410 km geplant, deren Ausführung der Maschonaland-Eisenbahngesellschaft übertragen ist. Letztere betreibt die Strecken der Kap-Kairobahn von Umtali, Salisbury und Buluwayo nach dem Sambesi und darüber hinaus. Der Endpunkt der neuen Strecke von Kalomo aus, Broken Hill, soll schon im nächsten Jahre erreicht werden. Alsdann wird auf eine Länge von 3200 km eine fortlaufende Verbindung von Kapstadt an bis etwa 150 km von der Südoststrecke des Kongostaates betriebsfähig sein. Für den Bau der Bahn von Kalomo nach Broken Hill und die damit zusammenhängenden Arbeiten wird eine 5 prozentige Anleihe der Maschonabahngesellschaft aufgelegt, welche die British South Africa Company gewährleistet.

— **Der Frachtverkehr nach Deutsch-Ostafrika.** Die Köln. Ztg. schreibt: „Die Seefrachten der deutschen Ostafrikalinie sind in der letzten Zeit mehrfach, sowohl in der Budgetkommission des Reichstags wie in der Presse, einer ungünstigen Kritik unterzogen worden. Besonders wurde der Vorwurf erhoben, daß die Vorteile, die der zwischen der Ostafrikalinie und den preußischen Staatsbahnen vereinbarte direkte Frachtgutverkehr zwischen einer größeren Anzahl deutscher Eisenbahnstationen und den Hafenplätzen des Schutzgebiets gewährt, durch die Reedereizuschläge der Linie wieder aufgehoben würden. Diese Zuschläge seien nämlich gerade so hoch, wie der Unterschied zwischen der Fracht des gebrochenen und des direkten Verkehrs. Wie wir auf Grund zuverlässiger Erkundigungen erfahren, treffen die Vorwürfe nicht zu. Der für den direkten Frachtgutverkehr zwischen deutschen Eisenbahnen, preußischen und anderen, und einer Reihe afrikanischer Hafenplätze vereinbarte direkte Tarif enthält in 12 Tarifklassen die Durchgangsfrachten für je 100 kg der im Tarif ausdrücklich bezeichneten Güterklassen. Im Art. 3 der allgemeinen Bestimmungen des Tarifs sind die Fälle aufgezählt, in denen die Festsetzung der Höhe der Seefracht einer besonderen Abrede zwischen den Verfrachtern und der Reederei vorbehalten ist. Dies sind im allgemeinen dieselben Ausnahmen, wie sie überhaupt im Seefrachtverkehr üblich sind, also neben bestimmt bezeichneten Gattungen von Gütern, wie Booten, Kähnen und Lokomotiven, alle besonders schweren und sperrigen Güter. Für diese Güter, sofern nicht vor der Absendung eine besondere Abrede getroffen worden ist, berechnet die Ostafrikalinie die Seefracht nach Rauminhalt, rechnet sie dann auf Gewicht um und erhebt den Unterschied als sogenannten Reedereizuschlag. Dabei wird der Anteil der Ostafrikalinie an dem von der Eisenbahn erhobenen Frachtsatz abgezogen und der Reedereizuschlag so festgesetzt, daß er um 10 % hinter der im gebrochenen Verkehr berechneten Seefracht zurückbleibt. Ein Verfrachter, der Güter im direkten Frachtverkehr nach Ostafrika sendet, zahlt also unter allen Umständen eine geringere Fracht als bei Versendung im gebrochenen Verkehr, da ihm nicht nur die Ermäßigung der Eisenbahnfracht, sondern auch eine 10 prozentige Ermäßigung der Seefracht und der Wegfall der Speditionsgebühr zugute kommt. Mit diesen Verhältnissen sind die Lieferanten, die häufiger Güter nach ostafrikanischen Küstenplätzen verfrachten, vollständig vertraut. Daß die Frachten einzelnen Lieferanten, die eine vorherige Abrede über die oben bezeichneten Ausnahmefrachten unterlassen, unter Umständen hinterher hoch erscheinen, mag sein. Diese Frachten entsprechen aber stets den allgemein üblichen Sätzen, und eine unangemessene Erhöhung ist schon wegen des auch für Ostafrika vorhandenen Wettbewerbs fremder Schiffahrtlinien ausgeschlossen. Jedenfalls wird im Auslande, besonders in England, gerade der Durchgangstarif der Ostafrikalinie als ein erheblicher Vorzug für die Verschiffungen von Deutschland nach den ostafrikanischen Küstenplätzen empfunden. Auch die Handelskammer Berlin sieht in dem Durchgangstarif für die ostafrikanischen Küstenplätze einen erheblichen Vorteil. Sie weist in ihrem Jahresbericht für 1904 ausdrücklich auf die guten Erfolge hin, die der deutsche überseeische Handel mit Hilfe des direkten deutschen Ostafrikatarifs erzielt hat."

Allgemeines.

— **Über die neueren Einrichtungen der elektrischen Beleuchtung einiger D-Züge der preußischen Staatsbahnen** hielt im Verein Deutscher Maschineningenieure am 28. Februar d. J. der Direktor der Gesellschaft für elektrische Zugbeleuchtung Dr. Max Büttner einen Vortrag. Redner knüpfte an einen vor Jahren gehaltenen Vortrag des Oberbaudirektors Wichert an über die elektrische Beleuchtungseinrichtung der D-Züge, welche auf den Strecken Berlin-Saßnitz und Berlin-Altona verkehren und bei welchen bekanntlich die elektrische Kraft von Dampfturbinen-Dynamos, welche auf der Lokomotive aufgestellt sind, geliefert wird, während die einzelnen Wagen Batterien besitzen. Trotzdem die Beleuchtungseinrichtung dieser Züge zur vollen Zufriedenheit der Bahnverwaltung funktioniert, hatte sich diese doch bei der Einführung der elektrischen Beleuchtung in die Tagesschnellzüge Berlin-Frankfurt-Basel und Berlin-Cöln der geringeren Anschaffungskosten wegen dahin entschieden, die Maschinen in den Gepäckwagen zu setzen und sie von der Achse anzutreiben. Diese Maschinen zeichnen sich dadurch aus, daß der Anker der Dynamo direkt auf der Wagenachse montiert ist. Die ganze Einrichtung enthält, den Vorschriften der preußischen Staatsbahnen entsprechend, keinerlei bewegliche Regelungseinrichtungen, so daß eine große Betriebssicherheit erreicht ist. In letzterer Zeit ist das System noch vervollkommnet worden durch Verwendung einer Maschine, welche den Strom stets in gleicher Richtung abgibt, welches auch die Fahrtrichtung des Zuges ist (System Rosenberg).

Zum Schlusse ging der Redner auf die Betriebskosten der elektrischen Beleuchtung im Verhältnis zu der jetzt vorhandenen Gasbeleuchtung ein und versuchte nachzuweisen, daß, obwohl die Anlagekosten der elektrischen Beleuchtung wesentlich höher seien als die der Gasbeleuchtung, doch trotz ausreichender Tilgung und Verzinsung des Anlagekapitals die Unkosten für die Tagesschnellzüge sich nicht höher stellen als die des Gases, daß hingegen für Züge, welche längere Brenndauer haben, besonders die Nachtschnellzüge, sich eine Verbilligung in den Betriebskosten bei Verwendung des elektrischen Lichtes ergibt. Der Grund hierfür liegt in den hohen Kosten des für die Gasbeleuchtung benötigten Mischgases, für welches sich der Preis eines Kubikmeters auf 65 ₰ bei der preußischen Staatsbahnverwaltung stellt.

Nutzbarmachung der Fahrberichte.

In Nr. 12 d. Ztg. ist unter obiger Überschrift durchaus zutreffend dargelegt, daß bei der täglichen Durchsicht der Fahrberichte viele kleinere, aber sich häufig wiederholende Unregelmäßigkeiten im Lauf der Züge nicht verfolgt würden, weil der prüfende Beamte bei der großen Zahl der Fahrberichte den geringfügigen Verspätungen nicht genügend Aufmerksamkeit widmen könne und ihm deshalb das häufige Wiedervorkommen kleinerer gleicher Verspätungen eines Zuges entginge. Der Herr Verfasser bemerkt dazu sehr richtig, diese kleinen Unregelmäßigkeiten könnten dem Dezernenten nur typisch vor Augen treten, wenn er die Fahrberichte eines Zuges von 8—10 aufeinander folgenden Tagen gleichzeitig durchsähe, vertritt aber dann die Ansicht, es ließe sich dieses natürlich nicht ermöglichen, und teilt mit, die Eisenbahndirektion Breslau ließe deshalb stichweise Auszüge aus den Fahrberichten anfertigen.

Hierzu möchte ich bemerken, daß bis vor einigen Jahren auch die Eisenbahndirektion Mainz aus den gleichen Gründen derartige Auszüge anfertigen ließ. Wegen der damit verbundenen Schreibarbeit ist man jedoch in Mainz wieder davon abgekommen und läßt nunmehr von Zeit zu Zeit die Fahrberichte einer bestimmten Anzahl dem Personenverkehr dienender Züge für den abgelaufenen Monat so geordnet vorlegen, daß sämtliche Fahrberichte desselben Zuges hintereinander liegen.

Schon beim raschen Durchblättern der auf diese Weise geordneten Fahrberichte fallen die sich oft wiederholenden Verspätungen auf. Wird eine Unregelmäßigkeit gefunden, so werden dem zu ihrer Beseitigung etwa nötigen Schriftwechsel die Fahrberichte beigefügt.

Es werden in dieser Weise die Fahrberichte aller dem Personenverkehr dienenden Züge in jeder Fahrplanperiode nach und nach ein- oder zweimal von je einem Monate im Zusammenhange durchgesehen.

Dies Verfahren hat sich sehr gut bewährt und zur Beseitigung von Mißständen sowie zur Verbesserung der Fahrpläne viel beigetragen. Sch.

Rechtspflege.

— **Wie weit geht die Haftpflicht des Fiskus für den Zustand der Bahnsteiganlage?** Nach Verlassen des Zuges war auf dem Eisenbahnbahnsteig zu Frankfurt a. M. ein Reisender zu Fall gekommen und hatte sich dabei mehrere Finger verletzt. Die Ursache des Unfalls war eine 5 bis 10 cm tiefe Öffnung in dem mit kleinen Tonplatten getäfelten Bahnsteig, welche dadurch entstanden sein mußte, daß sich eines der Plättchen gelockert und verschoben hatte. Der Verunglückte, welcher mit dem einen Fuße in diese enge Öffnung geraten war, behauptet nebst einem Zeugen, daß nach einer Inaugenscheinnahme die Lage des Plättchens darauf schließen ließ, als seien dort kurz vor dem Betreten dieser Stelle Reparaturarbeiten vorgenommen worden. Er suchte deshalb den Eisenbahnfiskus auf Grund des Reichshaftpflicht- und des Transportgesetzes haftbar zu machen. Das Landgericht zu Frankfurt a/M. sah den gestellten Klageanspruch als berechtigt an und erkannte nach Antrag des Klägers. Auf die vom Fiskus gegen dieses Urteil eingelegte Berufung hob das Oberlandesgericht daselbst das erste Urteil unter Abweisung der Klage auf. In der von diesem Gericht gegebenen Begründung war dargelegt, daß sich der Unfall nicht im Betriebe ereignet habe und somit das Haftpflichtgesetz nicht hierauf anzuwenden sei. Der Unfall sei auch nicht mit dem Betriebe in Zusammenhang zu bringen. Letzteres hätte der Fall sein können, wenn großes Gedränge vorhanden gewesen wäre oder für den Kläger Eile geboten war. Aber auch auf Grund des Transportgesetzes ist der Beklagte nicht zu verurteilen. Wenn auch anzunehmen sei, daß der durch den Kauf der Fahrkarte geschlossene Transportvertrag so lange währte, als der Kläger die Fahrkarte gebrauchte, so war in diesem Falle ein Verschulden des Fiskus doch nicht erwiesen. Die Einrichtungen des Beklagten seien die denkbar besten, es würde jede Unregelmäßigkeit sofort beseitigt. In diesem Falle sei es gar nicht festgestellt, ob das Plättchen schon länger dort gelegen oder sich erst im Augenblick vorher gelockert habe. Vielmehr sei auf sofortiges Befragen der Beamten festgestellt worden, daß keiner von dieser Unebenheit unterrichtet war. Im Falle einer Meldung, welche jeder Beamte sofort zu erstatten habe, sei durch besonders angestellte Handwerker für sofortige Reparatur irgend welcher bemerkbaren Schäden gesorgt. Hat sich das Plättchen aber durch Druck erst kurz vorher gelockert, so kann den Fiskus keine Schuld treffen; denn bei den 800 000 Plättchen des Bahnsteiges kann nicht der Fiskus für jedes einzige verantwortlich gemacht werden. Es liege aber auch ein Verschulden des Klägers hierbei vor, da dieser nicht auf den Weg geachtet habe. — Eine vom Kläger gegen dieses Urteil beim Reichsgericht eingereichte Revision wurde zurückgewiesen. Das Reichsgericht nahm an, daß der beklagte Fiskus nicht in einem Maße verantwortlich gemacht werden könne, das sein Verschulden ausschließe oder in Frage stelle. Trotzdem alle Beamten des Fiskus verpflichtet sind, jede Unregelmäßigkeit zu melden, und diese ihre Pflicht stets und in jeder Beziehung erfüllt haben, lag eine Meldung von einem Defekt des Bahnsteigs bis zu dem Unfall aber nicht vor. Somit konnte auch nicht ein Verschulden des Fiskus angenommen werden. Würde der Fiskus den Sicherheitsmaßregeln nicht in so umfangreichem Maße Rechnung getragen haben, wie es die Beweisaufnahme ergab, so wäre er höchstwahrscheinlich der Haftpflicht verfallen.

Bücherschau.

— **„Das Straßenbahnbillett“** ist die Überschrift einer in Heft 2 des XXV. Bandes des „Archivs für Bürgerliches Recht“ erschienenen Abhandlung von Walter Seelmann in Charlottenburg. Der Verfasser führt in der Einleitung aus, wie die Rechtsprechung verhältnismäßig wenig Anlaß gehabt habe, sich mit den durch die Lösung eines Straßenbahnfahrscheins begründeten Verhältnissen zu beschäftigen. „Noch niemals hat das Vermögensinteresse an dem einzelnen Billett zu einem Rechtsstreit Anlaß gegeben, vielmehr waren es stets Rechthaberei und der prinzipielle Wunsch nach richterlicher Feststellung oder auch ein kriminalistisches Interesse, die den Gerichten Gelegenheit geben, sich mit einer Frage aus dem Rechte des Straßenbahnbilletts zu befassen.“ Damit habe denn auch der Wissenschaft die Anregung zu einer Besprechung der einschlägigen Fragen gefehlt. Seine Ausführungen teilt er in folgende Abschnitte: „Das Billett als Zahlungsausweis“, „Das Billet als Kontrollzeichen“, „Die Nachlösung eines Billetts“, „Die Bedeutung des Fahrscheins für das Recht auf Beförderung“, „Das Umsteigebillett“. Auf diese Weise gibt er eine erschöpfende und übersichtliche Erörterung seines Gegenstandes, in welche die bislang ergangenen gerichtlichen Entscheidungen in geschickter Weise verflochten sind.

— **Die mechanischen Sicherheitsstellwerke im Betriebe der vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Von Scheibner, Regierungs- und Baurat, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Über diese Abhandlung, die bereits in Nr. 8 S. 124 und 125 d. Ztg. besprochen wurde, möge aus dem Grunde hier nochmals eine Erörterung gestattet sein, weil gerade der Eisenbahnsignalbau trotz vieler beachtenswerter Aufsätze bisher nur wenig in der Literatur im Zusammenhange vertreten ist. Während das Werk von Scholkmann „Die Signal- und Sicherungsanlagen“, die unbestritten hervorragendste Arbeit der Neuzeit auf dem Gebiete des Eisenbahnsicherungswesens, nicht allein das bereits Vorhandene in peinlichster Weise sachlich prüft und beleuchtet, sondern auch deutlich die Wege zeigt, welche für die Zukunft in diesem wichtigen Teile der Technik eingeschlagen werden müssen, und somit im besonderen für den akademisch gebildeten Eisenbahntechniker eine überaus sichere Stütze bietet, kann das Buch von Scheibner dem Anfänger im Ausführen von Sicherungsanlagen als Leitfaden und dem im Dienste stehenden Beamten als Nachschlagebuch unbedingt dienen. Dementsprechend ist die Gliederung des bearbeiteten Stoffes aufgebaut, wobei noch die „Besonderen Bedingungen für die Lieferung und Aufstellung von Weichen- und Signalstellwerken“ beachtet werden.

Der Leser wird zuerst mit den außerhalb des Stellwerksgebäudes befindlichen Bauteilen der Sicherungsanlage bekannt gemacht, die durch den Text in elementarer Weise erläutert und durch zahlreiche, zweckentsprechende Abbildungen näher erklärt werden, während zum Verständnis ihrer Arbeitsweise die hinzugefügten Prinzipskizzen wesentlich beitragen. Für dieses Werk ist daher die Behauptung in der eingangs erwähnten Besprechung nicht zutreffend, daß Ausführungszeichnungen in der Regel zu viel unwichtige Einzelheiten enthalten und Prinzipskizzen infolge ihrer Fleischlosigkeit kein richtiges Bild von der möglichen Ausführungsform geben. Gerade das Gegenteil ist hier durch die Anordnung des Verfassers erzielt, da der Leser die verschiedenen Wirkungen bei der Bewegung der Einzelausführungen durch die vielfachen Zeichnungen genau kennen lernt und hieraus Schlußfolgerungen auf diejenigen Teile ziehen kann, die zum Antriebe derselben dienen. Demzufolge ist es auch richtig gewesen, zuerst die Außenteile einer Stellwerksanlage zu beschreiben und dann erst auf das eigentliche Stellwerk einzugehen, über welches in der Einleitung eine kurze und vorläufig vollkommen hinreichende Erklärung, auch für den Leser, der noch keine Kenntnis vom Stellwerke hat, gegeben ist. Zu dem gelobten Lande gehört daher keineswegs das Stellwerk allein, sondern mindestens mit gleichem Rechte die Außenteile. Ist es denn z. B. für die Unterrichtung des Lesers nicht wichtiger und vorteilhafter, zuerst die Arbeitsweise des Spitzenverschlusses und Weichenantriebes beim Umstellen der Weiche sowie beim Auf-

scheren derselben zu erläutern und daraufhin erst diejenige des Weichenhebels selbst zu erklären, als umgekehrt? In letzterem Falle könnte besonders der noch nicht Eingeweihte sich kein Bild von der notwendigen Einrichtung des Aufscherens des Weichenhebels verschaffen, da ihm gerade zwischen dieser und dem Vorgange an der Weiche das geistige Band fehlt.

Wenn nun aber überhaupt auf Einzelheiten des in Rede stehenden Werkes auf der soeben genannten Seite eingegangen wird, so muß es Wunder nehmen, daß die Druckrollen für die Doppeldrahtzugleitungen zu kurz gekommen sein sollen, eine Ausführung, die mit Seilrollen unter 230 mm Durchmesser unvorschriftsmäßig ist und daher vermieden werden muß, mit solchen von oder über 230 mm Durchmesser schon als Ablenkung anzusehen ist. Im übrigen bleibt hierbei die Bemerkung: „Noch auch ihre besonders in den westlichen Bezirken neuerdings angestrebte Benutzung für oberirdische Leitungen“ völlig unklar. Daß indessen sogenannte „unterirdische Blechkanäle“, die wohl besser „Kanäle für unterirdische Leitung“ heißen, nicht allein mit Ölfarbenanstrich oder Zinküberzug, sondern auch mit Goudron, Gasteer und wer weiß was noch versehen werden können, um eine besondere Haltbarkeit zu erzielen, ist selbstverständlich und bedarf wirklich keiner weiteren Erwähnung. Bei Spannwerken aber ein Probieren an Stelle einer ordnungsgemäßen Rechnung anzuwenden, erscheint doch etwas gewagt und ist dem Stellwerksingenieur ebensowenig zu raten, wie die Anwendung der Sigleschen Kontrolle, die für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen überhaupt nicht in Betracht kommt und somit in dem Buche auch nicht zu erläutern war. Gerade der Abschnitt über die Spannwerke ist vom Verfasser äußerst geschickt behandelt und gibt für die Folge hinsichtlich des Baues derselben zu mancher Überlegung Veranlassung. Welchen besonderen Einfluß aber die Stellung des Spannwerkes auf Weichenriegel mit Wendebetrieb haben soll, ist nicht zu verstehen.

Was weiter die statische Berechnung der Mastsignale anbetrifft, so ist diese keineswegs fortzulassen, da sie gerade dem angehenden Ingenieur die Arbeit sehr erleichtert. Die Zusatzspannungen bei dieser Berechnung kommen wenig in Betracht, vielmehr aber die Voraussetzungen hinsichtlich des Winddruckes für 1 qm. Ob hier 150, 200 oder 250 kg gewählt werden, ist ausschlaggebend und bedarf mehr der Erwägung, als die erwähnten geringfügigen Zusatzspannungen. Ebenso unentbehrlich sind die Zeichnungen der Stellkurvendiagramme, zu denen wohl die Erklärung fehlt, die jedoch der Leser ohne Mühe sich selbst aufstellen kann. Endlich ist der Schnitt des Fiebrandtschen Endantriebes so deutlich, daß ihn auch der Uneingeweihte verstehen muß. Kurz und gut, das Werk von Scheibner ist eine wohlgelungene und abgerundete Arbeit, die Interessentenkreisen zum Studium unbedingt empfohlen werden kann. Sollte daher die kürzlich erschienene Auflage des ersten Teiles schon jetzt vergriffen sein, so wäre dies bedauerlich, da einerseits eine weitere Auflage wohl lange auf sich warten lassen würde, anderseits aber diese wenig Besseres und Vorzüglicheres bringen könnte. Ein Neudruck der ersten Auflage wird indessen noch nicht nötig sein, da sowohl der Interessentenkreis für ein solches Werk ein immerhin beschränkter ist, als auch eine derartige mit hohen Unkosten verbundene Arbeit in vielen Abzügen hergestellt wird, um einen entsprechenden Preis für den Verkauf des Buches zu erzielen, über dessen Vorzüge es sich erübrigt, noch irgend ein Wort zu verlieren, zumal der Leser bei dessen Studium finden wird, wie z. B. die Drahtleitungen durch Abbildungen und Text in ergiebigster Weise erläutert sind, das Kapitel der Spannwerke von hoher theoretischer und praktischer Bedeutung ist, die Ausführung über die Weichenriegel mit den vorzüglich dargestellten Prinzipskizzen in jeder Weise belehrend wirkt, der Abschnitt über die Weichenspitzverschlüsse in der zweckentsprechendsten Art angeordnet ist, die Weichenhandschlösser im richtigen Umfange besprochen, die Fühl- oder Sperrschienen vorzüglich bearbeitet und die Signale sowie deren Antriebe in trefflichem Zusammenhange gebracht sind.

Berlin, März 1905. Braun.

Bemerkung der Schriftleitung.

Die Polytechnische Buchhandlung A. Seydel in Berlin W. 8, welche mit dem buchhändlerischen Vertriebe des oben besprochenen Buches beauftragt ist, teilt uns mit, daß die Angabe in jener Kritik, in der das Erscheinen einer neuen Auflage in absehbarer Zeit in Aussicht gestellt worden ist, auf einer irrigen Annahme des Herrn Berichterstatters beruht. Wenn auch der bisherige Absatz des Buches einen nennenswerten Umfang erreicht hat, so kann doch an den Druck einer neuen Auflage nicht eher gedacht werden, bis die Bestände der ersten, notwendigerweise verhältnismäßig stark bemessenen Auflage vergriffen sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Rückenwaldau.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Haltestelle Rückenwaldau für den gesamten Tierverkehr eröffnet.

Breslau, den 9. März 1905. (614)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1905 wird der an der Strecke Altenbeken-Holzminden gelegene Haltepunkt Herste auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cassel, den 4. März 1905. (615)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft.

Mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde wird die Haltestelle Nesselbeck vom 1. Mai bis 30. September jedes Jahres für den Wagenladungsverkehr geschlossen.

Königsberg, den 4. März 1905. (616)
Die Direktion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. gelangen in Ergänzung des Abschnittes VII für Schleifholz von Klaus-Steyrling nach Aschaffenburg direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 4. März 1905. (617)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. März 1905 finden für Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. die in der Abteilung I des Ausnahmetarifs Nr. 2 im Heft 2 obigen Verkehrs vorgesehenen Frachtsätze auch Anwendung auf Mais (Kukuruz).

Karlsruhe, den 3. März 1905. (618)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Der am 20. Februar d. J. für unbearbeitete Bruchsteine (Ausnahmetarif 52) eingeführte Frachtsatz Sontra-Petrowitz von 186 ₰ für 100 kg gilt unter den gleichen Bedingungen vom 1. April d. J. ab auch für Spat.

Breslau, den 8. März 1905. (619)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3A vom 1. Januar 1899.

Mit Wirksamkeit vom 1. April 1905 wird die Station Neusorg mit den für Wunsiedel gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 31 für Kalk aufgenommen.

München, den 6. März 1905. (620)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande — Tarifheft 3 — treten am 15 März 1905 verschiedene Frachtsätze in Kraft und zwar: des Ausnahmetarifs 3 C (Kammzug) zwischen Traiskirchen der Eisenbahn Wien-Aspang und den Bahnhöfen in Leipzig; des Ausnahmetarifs 38 (Talk) von Selzthal (k. k. St. B.) nach sächsischen Binnenstationen und den Bahnhöfen in Leipzig; des Ausnahmetarifs 63 A (Magnesit) von Eichberg der Südbahn nach Potschappel; des neuen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Kalzium-Karbid von Landeck (k. k. St. B.) nach Klingenthal (S. St. B.), des Ausnahmetarifs 11 a (Eisen und Stahl etc.) zwischen Graz (S. B. G.) und Kratzau, des neuen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Wasserstoffsuperoxyd (Bleichwasser) von Grottau nach Laibach trans. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen der neuen Ausnahmetarife erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4.

Dresden, am 9. März 1905. (621)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch - deutsch - russischer Eisenbahnverband.
Teil IV des Gütertarifs.
Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April d. J. alten/neuen Stils wird die Halbstation Radowez der Weichselbahnen in die Tariftabelle I des Ausnahmetarifs 28 für Sandzucker usw. aufgenommen. Ab Schnittpunkt östlich beträgt der Frachtsatz 1,47 ℳ für 100 kg.
Die Verkehrsleitung erfolgt wie von Nalentschow.
Bromberg, den 8. März 1905. (622)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Übergangstarif für den Verkehr der Kreuznacher Kleinbahn.
Mit Gültigkeit vom 15. März 1905 ab wird im Verkehr der preußisch-hessischen Staatsbahnstationen mit den Stationen der Kreuznacher Kleinbahn der Frachtsatz der Staatsbahn - Übergangsstation Kreuznach Stadt um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt für Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der Allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten Ausnahmetarife 1—5, einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erscheinenden Kohlen-(Koks-)tarife für den Versand von den Produktionsstätten abgefertigt werden.
Die Anwendungsbedingungen der Ausnahmetarife gelten auch im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn.
Auf der Kleinbahn werden die Güter auf Grund des Binnentarifs dieser Bahn abgefertigt.
Die in den Staatsbahngruppentarifen IV, II/IV und III/IV aufgeführten Übergangstarife mit der Kreuznacher Kleinbahn treten am 15. März 1905 außer Kraft.
Mainz, den 7. März 1905. (623)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.
Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab werden die Kreis Bergheimer Nebenbahnen unter Abschnitt III A des Tarifs mit der Beschränkung aufgenommen, daß der Tarif auf den Binnenverkehr dieser Bahnen sowie auf ihren Wechselverkehr mit den Cöln - Bonner Kreisbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn nicht angewendet wird. Bei den durch Nachtrag 2 aufgenommenen Cöln-Bonner Kreisbahnen ist der Zusatz zu vermerken: „ausgenommen im Verkehr mit den Kreis Bergheimer Nebenbahnen."
Berlin, den 6. März 1905. (624)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostdeutsch - ungarischer Verband.
(Teil II, Heft 1.
Mit Gültigkeit vom 15. d. M. wird die Station Markowitz des Eisenbahndirektionsbezirks Kattowitz für den Übergangsverkehr von Gütern des Spezialtarifs III, des Ausnahmetarifs Nr. 32 (Düngemittel), des Ausnahmetarifs Nr. 72 (Knochen) und des Ausnahmetarifs Nr. 73 (Düngemittel aus Ungarn) von und nach den Stationen der Kleinbahn Gleiwitz-Ratibor mit direkten Frachtsätzen in das oben genannte Tarifheft aufgenommen. An Fracht gelangen die Frachtsätze der Station Ratibor mit einem Zuschlage von 1 ₰ für 100 kg zur Erhebung.
Breslau, den 7. März 1905. (625)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).
Am 10. d. M. wird die Station Gamburg der badischen Staatseisenbahnen in den Verband aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.
Altona, den 6. März 1905. (626)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.
Am 15. März d. J. wird für die Beförderung von Petroleum und Naphtha von Hamburg H. nach Mühlhausen (Thür.) M. E. E. im Seehafen-Ausnahmetarif H des Tarifheftes 4 a ein Frachtsatz von 1,83 ℳ für 100 kg eingeführt.
Erfurt, den 4. März 1905. (627)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Halle-bayerischer Verbandsgüterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird die Station Gröbers als Versandstation in den Ausnahmetarif 6 für Brennstoffe des Magdeburg-Halle-bayerischen Verbandstarifs aufgenommen.
Magdeburg, den 6. März 1905. (628)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.
Mit Wirksamkeit vom 14. März 1905 gelangt für Farbensendungen (Teigfarben, trockne Farben und ähnliche chemische Produkte) von Mainkur nach Triest, welche nach Hafenplätzen jenseits des Suezkanals bestimmt sind, ein Frachtsatz von 4,50 Franken für 100 kg bei Aufgabe von bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief zur Einführung.
Derselbe findet, wenn im Frachtbriefe der überseeische Bestimmungsort angegeben ist und den Bedingungen unter Ziffer VIII der Erläuterungen und Bestimmungen für den Verkehr mit Triest entsprochen wird, im Kartierungswege, außerdem beim Nachweise der Weiterbeförderung nach dem bezeichneten Gebiete durch die Schiffspapiere im Rückvergütungswege Anwendung.
München, den 4. März 1905. (629)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 15. d. M. wird die Station Egidien (St.) der sächsischen Staatseisenbahnen in den Magdeburg-Halle-sächsischen Tierverkehr einbezogen. Über die anzuwendenden Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.
Dresden, den 9. März 1905. (630)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In den norddeutsch - sächsischen Güterverkehr werden einbezogen die Station Westerstede der oldenburgischen Staatseisenbahnen am 15. März d. J., die Station Georgschacht der Rinteln - Stadthagener Eisenbahn am 1. April d. J. und die Station Pansdorf der Eutin-Lübecker Eisenbahn am 15. März d. J. Ferner werden am 15. März d. J. Entfernungen und Frachtsätze für den Tierverkehr mit der Station Tarp des Direktionsbezirks Altona eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.
Dresden, den 9. März 1905. (631)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
Holzausnahmetarif mit Galizien und der Bukowina Teil IV, Heft Nr. 4 vom 1. Januar 1902.
Die Frachtsätze der Abteilung I für Schnittholz, deren Aufhebung nach früherer Bekanntmachung zum 1. April 1905 erfolgen sollte, bleiben auch ab 1. April 1905 unverändert in Kraft.
München, den 7. März 1905. (632)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarife der Gruppen III, II/III und III/IV.
Mit sofortiger Gültigkeit wird der in den vorgenannten Tarifen enthaltene Übergangstarif für den Verkehr mit der Kleinbahn Neheim-Hüsten-Sundern auf sämtliche Güter ausgedehnt, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der Ausnahmetarife 1 bis 5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erscheinenden Kohlen-(Koks-) Tarife für den Versand von inländischen Produktionsstätten abgefertigt werden.
Essen, den 6. März 1905. (632a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Aufhebung des zu gunsten der Stadtgemeinde Lüdenscheid zu erhebenden Frachtzuschlags.
Vom 1. April d. J. ab kommt der zu gunsten der Stadtgemeinde Lüdenscheid zu erhebende Frachtzuschlag von 2 ℳ für angefangene 5000 kg des Gewichts der Ladung von den in Lüdenscheid eingehenden Wagenladungsgütern nicht mehr zur Erhebung.
Elberfeld, den 7. März 1905. (632b)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.
Am 1. April d. J. wird die Station Heilo der Holländischen Eisenbahngesellschaft mit den Entfernungen und Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen einschließlich der Ausnahmetarife 1 bis 5 sowie 8 und 9 der Station Alkmaar in den Verkehr aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Elberfeld, den 6. März 1905. (633)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnenverkehr der sächs. Staatseisenbahnen.
Die Bekanntmachung vom 30. Januar 1904 wird mit Gültigkeit vom 15. März 1905 an dahin ergänzt, daß die Ermäßigung von 20 % der Binnenfrachten auch dann eintritt, wenn mit direkten Frachtbriefen

nach Österreich aufgegebene Sendungen von Düngemitteln oder Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation, die zur Verwendung in Österreich bestimmt sind, im Mangel direkter Frachtsätze zur Umkartierung nach einer auf sächsischem Gebiete gelegenen Grenzstation abgefertigt werden.

Dresden, den 9. März 1905. (634)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Zu dem schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 14 für Düngemittel vom 1. März 1905, der auch für den Verkehr Schweiz-Basel bad. Bahn, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz anwendbar ist, wird ein Berichtigungsblatt ausgegeben, das von unserem Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden kann.

Karlsruhe, den 6. März 1905. (635)

Großh. Generaldirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Getreide, Hülsenfrüchte und Mahlprodukte aus Getreide und Hülsenfrüchten treten 14 Tage nach erfolgter Publikation unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Bubenc	
Bubna	
Lieben (St. E. G., Ö. N. W. B.)	
Prag (B. N. B., St. E. G., Ö. N. W. B.) . . .	50 ₰
Prag St. B. trs. . . .	
„ -Anglobank . . .	
Vysocan B. N. B. . .	
Wysocan Ö. N. W. B.	
Smichow k. k. St. B.	60 „
Nach Schönpriesen-Umschlag von	
Bubenc	
Bubna	
Lieben (St. E. G., Ö. N. W. B.)	
Prag (B. N. B, St. E. G., Ö. N. W. B.) . . .	45 ₰
Prag St. B. trs. . . .	
„ -Anglobank . . .	
Vysocan B. N. B. . .	
Wysocan Ö. N. W. B.	
Smichow k. k. St. B.	55 „
Nach Dresden-Elbkai von	
Bubenc	
Bubna	
Lieben (St. E. G., Ö. N. W. B.)	
Prag (B. N. B., St. E. G., Ö. N. W. B.) . . .	86 ₰
Prag St. B. trs. . . .	
„ -Anglobank . . .	
Vysocan B. N. B. . .	
Wysocan Ö. N. W. B.	
Smichow k. k. St. B.	96 „

Im Verkehre mit Dresden-Elbkai ermäßigen sich die Frachtsätze für Kleie um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 6. März 1905. (636)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Druckfehlerberichtigung im Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1904 gültigen Anhang zu den Tarifen, Teil II.

In dem vom 1. Januar 1905 gültigen Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1904 gültigen Anhang zu den Tarifen, Teil II ist in der Post Nr. 79 für Petroleum, roh, zu Beleuchtungszwecken noch nicht verwendbar, der Frachtsatz für die Stationsverbindung Jasło-Pozsony-Ujváros von 86 auf 186 richtig zu stellen.

Wien, am 3. März 1905. T. A. B. Zl. 4524 ex 1905. (637)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif-Teil II, Heft 2.

Teilweise Änderung der Frachtsätze für Kleie etc.

Mit Gültigkeit vom 16. März 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, wird für Sendungen von Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der im Tarif-Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1902 enthaltenen Bestimmungen ein Nachlaß von 15 ₰ für 100 kg von den im genannten Tarife für die nachstehenden Relationen für Kleie vorgesehenen Frachtsätze im Kartierungswege gewährt:

Von Brody (Bhf.) transit für Sendungen von den russischen Stationen: Balaschow, Borissoglebsk, Gomel, Jelisawetgrad, Koslow, Krementschug, Pawlograd, Pensa, Pinerewka, Romanowka, Romny, Ssebrjakowo, Tambow und Woronesh nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Wien, am 1. März 1905. (638)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Englisch-russischer Eisenbahn-Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif über Herbesthal-, Bleyberg-, Vlissingen- und Hoek van Holland-Wirballen und Alexandrowo in Kraft, wodurch der bisherige vom 1. Mai 1902 ab gültige Tarif aufgehoben wird. Die neuen Tarifsätze erleiden gegen die bestehenden Verteuerungen. Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind nach den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt auf Anfrage unser Verkehrsbureau.

Cöln, den 5. März 1905. (639)

Königliche Eisenbahndirektion in Cöln, zugleich namens der am Verkehr beteiligten Verwaltungen.

4. Verdingungen.

Im diesseitigen Bezirk für 1905 erforderliche 468 Weichenlaternen sollen verdungen werden. Bedingungen, Zeichnung und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer Nr. 40, eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 24. März 1905, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 15. April 1905. (640)

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Verdingung

der Lieferung von 4 000 000 kg Portlandzement am Dienstag, den 28. März 1905, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 18. April 1905. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (ohne Bestellgeld und nicht in Briefmarken) vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben.

Hannover, den 6. März 1905. (641)

Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

K. württ. Staatseisenbahnen.

Verkauf von Oberbaumaterialien.

Die hier lagernden alten Oberbaumaterialien (etwa 3800 t), sowie 180 t brauchbare schweißeiserne Querschwellen Profil I und 12 Stück Flaschen von Flaschenzügen werden dem Verkauf ausgesetzt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Sortenverzeichnis werden auf Verlangen von der unterzeichneten Stelle verabfolgt.

Die Angebote sind spätestens bis 23. März d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen; anschließend hieran findet die Eröffnungsverhandlung statt.

Die Bieter bleiben bis 13. April d. J. an ihre Angebote gebunden.

Heilbronn, den 2. März 1905. (642RM)

K. Oberbaumaterialverwaltung.

Die in den Hauptwerkstätten zu Gotha, Erfurt und Meiningen und in der Nebenwerkstätte zu Jena vorhandenen alten Werkstattsmaterialien, als Blechschrott, Kernschrott, Mischschrott, Gußschrott, Stahlschrott, Drehspäne von Eisen und Stahl, Radreifen, Radsterne, Scheibenräder, kupferne Feuerbuchsplatten, Kupfer- und Rotgußspäne, Weißgußspäne, Zinkschrott und Glasbrocken sollen verkauft werden. Termin hierzu ist am 4. April 1905, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt. Verkaufsbedingungen und Gebotbogen können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstande des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von 25 ₰ in barem Gelde (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist drei Wochen.

Erfurt, den 3. März 1905. (643)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 21. | 15. März 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 8 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Zur Geschichte und Bedeutung der Simplonbahn.

Von Dr. O. Ballerstedt.

In Nummer 18 d. Ztg. ist das bewunderungswürdige Riesenwerk der technischen Herstellung des Simplondurchschlags geschildert worden. Nachstehend soll dazu eine Betrachtung über seine Geschichte und Bedeutung folgen. Schon das Alter der ersteren zeugt für letztere. Ein volles Jahrhundert ist verflossen, seit Napoleon I., den Simplon als die beste Zugangsstraße vom Westen, von Frankreich nach Italien erkennend, mit einem Kostenaufwand von 18 Millionen Franken eine große Heerstraße über den Simplon von Brig nach Domodossola herstellen ließ. Wie aber der Paß schon jahrhundertelang vorher einem regen friedlichen Handelsverkehr gedient hatte, so ist die neue Kunststraße für den Kriegszweck ihres welterobernden Erbauers tatsächlich nicht gebraucht worden. Kein napoleonisches Heer ist über den Simplon gezogen, aber die friedliche Völkerbewegung hat immer höhere Wellen über dieses Verbindungsglied geschlagen. Möge ähnlich auch der im Norden Deutschlands vornehmlich aus strategischen Gründen zum besseren Küstenschutz unseres Vaterlands geschaffene Nordostseekanal auf absehbare Zeit nur der Friedenswohlfahrt gewidmet bleiben! Ist doch gerade jetzt in dieser Beziehung ein erfreuliches Zeichen bekannt geworden, indem nach zehnjährigem Bestehen der Kaiser Wilhelm-Kanal im abgelaufenen Jahre zum erstenmal ohne Zuschuß seine Kosten selber gedeckt hat.

Als die Zeit der Eisenbahnen begonnen hatte, befand sich der Simplon mit unter den frühesten Plänen. Schon im Jahre 1853 erhielt eine italienische Gesellschaft die Konzession für einen Simplontunnel. Aber ohne daß die Pläne dauernd ruhten, brauchte die Erfüllung noch ein halbes Jahrhundert. Unterdessen hatte die Eisenschiene schon eine Reihe von Alpenüberschreitungen und -durchquerungen gebracht; von Osten nach Westen gezählt: Semmering, Brenner, Gotthard, Arlberg, Mont-Cenis (Eisenbahnlinie Lyon-Chambéry-Turin). Jetzt macht der Simplon das halbe Dutzend voll. Die beiden erstgenannten Eisenbahnen überwinden unter freiem Himmel die Paßhöhe, die vier letzteren durchziehen mit Hilfe langer Tunnel die Alpenwand. Den Simplondurchschlag hat man, um diesem Schienenweg mehr die Vorteile der in möglichst ebenem Gelände laufenden Bahnen zu sichern, viel tiefer gelegt, wodurch natürlich auch eine bedeutend größere Länge des Tunnels bedingt ward. Der höchste Punkt im Simplontunnel ist — während der überlagernde Berg bezw. Paß 2135 m hoch ist — nur 705 m über dem Meere (Nordportal 687, Südportal 634 m), beim Gotthard 1154, beim Mont-Cenis 1292, beim Arlberg 1311 m. Der Simplontunnel ist danach 19 729 (Vorberechnung 19 731) m lang, der Gotthardtunnel nur 14 912, der Mont-Cenistunnel 12 200 und der Arlbergtunnel 10 250 m. Gerade ein Vierteljahrhundert nach der Gotthardbahn wird die Simplonbahn fertig; ihr Bau erfordert reichlich 6½ Jahre, gegen 8½ Jahre Bauzeit, welche auf den um etwa 5 km kürzeren Gotthardtunnel verwendet wurden, und 11 Jahre Bauzeit des Mont-Cenistunnels. Der Durchschlag des Mont-Cenistunnels erfolgte Weihnachten 1870, der des Gotthardtunnels am 29. Februar 1880, der des Arlbergtunnels am 19. November 1883. Die Durchbohrung des Arlberges hatte nur 3½ Jahre erfordert. Während der Gotthardtunnel ganz auf schweizerischem Gebiet liegt, teilt der Simplontunnel die Eigentümlichkeit mit dem Mont-Cenistunnel, gerade über die Grenze zu gehen und zwei verschiedenen Ländern anzugehören; bei letzterem sind es Frankreich und Italien, beim Simplon die Schweiz und Italien.

Dieser Umstand hat nicht wenig dazu beigetragen, das Zustandekommen der großartigen Aufgabe zu erschweren. Die nötige Einigung zwischen der Schweiz und Italien ist nicht leicht gewesen; zudem verwickelte sich die Sache durch die während des Baues in der Schweiz vorgenommene Eisenbahnverstaatlichung. Zum Bau der Gotthardbahn hatten die beteiligten Staaten: Deutschland, Schweiz und Italien, sehr erhebliche Summen als „Subventionen“ beigetragen. Für den Simplontunnel verpflichteten sich, neben den Beiträgen aus der Schweiz, das Königreich Italien und die nächstliegenden norditalienischen

Provinzen und Gemeinden zu Beiträgen. Diese an sich nicht großen italienischen Beisteuern sind schließlich von schweizerischer Seite bis auf einen wenig bedeutenden Betrag fallen gelassen bezw. abgelöst worden. Umsomehr fällt der kleinen aber hochentwickelten und regsamen Schweiz der Ruhmestitel zu, allein das Werk vollbracht zu haben. Welcher hervorragende Anteil deutscher Technik und Unternehmung dabei gebührt, ist in diesen Blättern schon erwähnt worden. Die Namen der deutschen Ingenieure Brandt und Brandau teilen den Ruhmeskranz mit den Schweizern Locher und Sulzer-Ziegler. Wie im Gotthardtunnel dessen Erbauer Favre, so ist während der Herstellung des Simplontunnels Brandt, dessen großartig verbesserte Maschinen das außerordentlich schwierige Vordringen wesentlich förderten, auf dem Felde der Ehre und Arbeit geblieben und hat die Vollendung des Werkes nicht erlebt. Über die Deutschen Brandt und Brandau schreibt der Berner „Bund“: „Beide unternehmenden Männer vereinten sich zu einer Firma Brandt, Brandau & Cie. mit Sitz in Hamburg, und von dieser Zeit an datiert der eigentliche Siegeszug der weltbekannten deutschen Baufirma. Sie hatte sich besonders den Stollen- und Tunnelbau als Tätigkeitsgebiet ausersehen. In dieser Zeit hatte nämlich Brandt seine epochemachende Erfindung der Bohrmaschine gemacht. Bisher war im Tunnelbau — es war ja gerade die Zeit des Gottharddurchstichs — die Stoßmaschine das einzige, was den Handbetrieb ersetzte. Da kam Brandt und konstruierte für sich den Bohrer.“ Die Gesamtunternehmung des Simplontunnels, mit Brandt und Brandau vereinigt die Firma Gebr. Sulzer in Winterthur, die Bank von Winterthur und Locher & Cie. in Zürich, hatte mit der Jura-Simplon-Bahngesellschaft, als der Eigentümerin der schweizerischen Zufahrtlinie zum Simplon, der Bahn vom Genfer See das Rhonetal aufwärts bis Brig, am 15. April 1898 einen Vertrag abgeschlossen, wonach sich die vereinigte Bauunternehmerfirma verpflichtete, einen eingleisigen Tunnel mit Parallelstollen um den Preis von 54½ Millionen Franken bis zum 15. Mai 1904 zu erstellen. Die Unternehmer verpflichteten sich ferner, innerhalb einer bestimmten Frist die Ausweitung usw. des Nebenstollens zum allfälligen Betrieb für das zweite Gleis um 15 Millionen Franken auszuführen.

Die weit über Erwarten großen Schwierigkeiten durch Wassereinbrüche, Hitze usw. haben die Einhaltung der Baufrist unmöglich gemacht und die Kosten stark vermehrt. Die Bauunternehmung trat im Sommer 1903 mit der Darlegung, daß die Arbeiten ihr bereits einen Fehlbetrag verursacht hätten, an den Bund mit dem Verlangen der Fristverlängerung und Preiserhöhung heran. Nach eingehenden Verhandlungen kam ein Nachtragsvertrag zustande, demzufolge der schweizerische Staat etwa 8½ Millionen Franken finanzielle Mehrleistungen übernahm und der Tunnel bis zum 30. April 1905 fertig sein sollte. Die Baukosten für den Doppel-Simplontunnel erhöhen sich danach von 69½ auf 78 Millionen Franken. Das System des Doppeltunnels ist beim Simplon zum erstenmal ausgeführt. Durch den 17 m vom Hauptstollen entfernten Nebenstollen, der mit ersterem auf je 200 m mittels Querstollen verbunden ist, konnte die Lüftung, Kühlung und Wasserabfuhr viel besser ermöglicht werden. Zum Vergleich mag erwähnt sein, daß 1872 der Bauunternehmer L. Favre sich verpflichtet hatte, den Gotthardtunnel innerhalb 8 Jahren gegen eine Summe von 50 Millionen Franken auf eigene Rechnung und Gefahr zu bauen. Hier erwies sich der Preis noch viel mehr als unzulänglich. Die Gotthardkonferenz im Sommer 1877 erhöhte die Zahlung um 40 Millionen und gewährte auch Fristerweiterungen. Der Mont-Cenistunnel hat etwa 75 Millionen Franken gekostet.

Durch Staatsvertrag vom 25. November 1895 zwischen Italien und der Schweiz betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon war der schweizerischen Jura-Simplonbahn-Gesellschaft die Konzession auch für die italienische Strecke bis Domodossola gewährt worden. Damals, wo der Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen durch den Bund schon in Aussicht stand, wie 1898, als diese Verstaatlichung durch Bundesbeschluß allgemein ausgesprochen ward, hatten die italienischen Regierungsvertreter, namentlich der Minister des Äußern Visconti-Venosta, persönlich bindende Versprechungen abgegeben, daß der Übertragung dieser Konzession an den Bund keine Schwierigkeiten bereitet werden sollten. Als dann die schweizerische Eidgenossenschaft mit dem Rückkauf der Jura-Simplonbahn auch betreffs des Baues des Simplontunnels deren Rechtsnachfolgerin geworden war und deren Verpflichtungen übernommen hatte, hielt die italienische Regierung die von ihren Vertretern früher gemachten Zusagen nicht ohne weiteres ein. Italienischerseits führte man an, es sei etwas anderes, einer ausländischen Privatgesellschaft den Betrieb einer italienischen Bahnstrecke zu überlassen, als einem ausländischen Staate; darüber kam es, nachdem schon andere Verstimmungen vorausgegangen, im Jahre 1903 zu einem scharf zugespitzten politischen Zwist zwischen der Schweiz und Italien, der in der Schweiz, etwas übertrieben, geradezu einen Entrüstungssturm gegen den südlichen Nachbar hervorrief. Die Schweiz, die sich in einer Zwangslage befand, mußte wohl oder übel darein willigen, für die Übertragung der italienischen Konzession an den Bund weitere Opfer zu bringen. Das dem schweizerischen Volksempfinden schmerzlichste beruht allerdings wohl mehr auf äußerem Schein, als daß es wirklich eine bedrückende Last wäre. Italien verlangte nämlich, daß eine internationale Simplonbahn-Delegation, bestehend aus 7 Italienern und 7 Schweizern, eingesetzt wurde, der gewisse Kontrollrechte zustehen sollten. Im schweizerischen Parlament mußte die Regierung versichern, daß dies eine rein begutachtende, nicht bevormundende Körperschaft sei. Sie berief sich auf den Vorgang, daß sich das Deutsche Reich seinerzeit betreffs der Luxemburger Bahnen eine ähnliche zweiseitige Kommission habe gefallen lassen, ohne in seiner nationalen Würde gekränkt worden zu sein. Übrigens soll die internationale Delegation eine Entschädigung Italiens sein für die vier italienischen Mitglieder, die früher im Verwaltungsrat der Jura-Simplonbahn saßen. Alles in allem kann man wohl sagen, daß Italien zur Simplonbahn, welche ihm bedeutende Vorteile bringen wird, nicht gerade viel materielle und moralische Hilfe geleistet hat. Seine hauptsächlichen Zufahrtlinien zum Simplon sind bereits fertiggestellt. Im Sommer 1906 soll in Mailand zur Feier der Simpleneröffnung eine vornehmlich dem Verkehrswesen gewidmete internationale Ausstellung stattfinden. Aus Anlaß des Durchschlags sind von italienischen und schweizerischen leitenden Stellen gegenseitige warme Sympathiekundgebungen erfolgt. König Viktor Emanuel beglückwünschte den schweizerischen Bundespräsidenten zur „schnellen Vollendung des gigantischen Werks“. In der Abgeordnetenkammer zu Rom gab der Minister der öffentlichen Arbeiten Tedesco unter Beifall der Zuversicht Ausdruck, daß die Eröffnung des neuen Verkehrsweges die herzlichen Beziehungen zwischen Italien und der Schweiz immer mehr festigen werde, und der Kammerpräsident Marcora begrüßte ähnlich das „große Werk der Zivilisation“. Durch den Simplontunnel werden künftig die Schnellzüge den Weg nach dem sonnigen Italien in 20 Minuten zurücklegen, während bisher die Post auf der Straße über den Simplonpaß 12 Stunden braucht.

Neben der Schweiz und Italien hat Frankreich das meiste Interesse an der durchgehenden Simplonlinie. Wenn dieser Staat indes noch auffällig wenig zur Ausnutzung des neuen Verkehrsweges getan hat, so dürfte das zumeist auf den innerhalb der französischen Grenzen sich selbst widersprechenden Interessen und auf dem Mangel einer einheitlich gefestigten Verkehrspolitik beruhen. Schon vor mehr als 25 Jahren hatte in Frankreich eine lebhafte Bewegung zu gunsten des Simplontunnels bestanden; sie wurde unterdrückt, zumeist weil die maßgebenden Kreise fürchteten, daß in der Folge Marseille einen wesentlichen Teil seines Verkehrs nach der Schweiz an Genua verlieren werde. Augenscheinlich ist daran etwas Richtiges: der italienische Hafen Genua wird bedeutenden Vorteil aus der Simplonbahn ziehen. Die ganze Westschweiz wird Genua viel näher gerückt. Die Entfernung Genf-Genua wird

um 122 km kürzer als die Entfernung Genf-Marseille. Ferner gibt es in Frankreich Kreise, welche eine Schmälerung des Verkehrs über die Mont-Cenislinie durch die Simplonlinie nicht gern sehen. Indes wurde im Jahre 1903 in Mittel- und Nordfrankreich sehr lebhaft für den Ausbau entsprechender französischer Zufahrtlinien zum Simplon gewirkt. Man wies darauf hin, wie durch die Erstellung der Gotthardbahn das überhaupt regere und in größerem Aufschwung befindliche Deutschland bedeutend im Verkehr mit Italien gewonnen habe. Der Simplonweg biete für Frankreich ein neues Wettbewerbsmittel, um diesen deutschen Vorsprung einigermaßen auszugleichen. 95 französische Handelskammern und 55 Generalräte erklärten sich für den Faucilledurchstich. Zur Verwirrung und Erschwerung der Entscheidung waren nämlich auch hier verschiedene Pläne sich gegenübergetreten. Am Tage des Simplondurchschlags und unmittelbar danach klagte der Pariser „Temps" in verschiedenen Artikeln, daß in Frankreich das Ereignis, welches einen neuen Weltverkehrsweg zwischen Westen und Osten bringen könne, so gleichgültig aufgenommen sei. Jedes der Projekte: Verbesserung der Linie von Mouchard nach Vallorbe (Linie Paris-Pontarlier), Erbauung einer neuen Linie von Lons-le-Saunier nach Genf (Faucillebahn) und Verbesserung der Linie von Bellegarde nach Bouveret (südlich um den Genfer See herum) habe ihre Vorteile und ihre Unzukömmlichkeiten. Aber der beste Weg sei der, welcher rechtzeitig fertig werde. Zank kleinlicher Interessen, Kirchturmseifersüchteleien müßten vor dem Allgemeinwohl schwinden, wo die schnellste Entscheidung dringlich sei. Die Schweiz und Italien hätten für den Simplon vorgesorgt, Frankreich nicht, das sich von allen benachbarten Ländern wirtschaftlich überholen lasse. Das schlechteste Projekt verwirklicht, sei besser, als das Fehlen jeder Tätigkeit. Wenn der Simplon ohne Frankreich gemacht werde, werde er gegen Frankreich gemacht. Frankreich könne aus dem Simplontunnel Nutzen ziehen, wenn es durch wohlüberlegte Anschlüsse sich der Bewegung zugeselle, die über diesen Weg den Handel Mitteleuropas ziehen werde. Es könne Schaden daraus haben, wenn mangels Anschlußlinien Reisende und Güter Frankreich umfahren. Ähnliche Vorwürfe kommen verschiedentlich aus französischen Kreisen. Tatsächlich hat Frankreich in schwer erklärlicher Untätigkeit verharrt. Bereits im Jahre 1901 war eine Kommission zur Sache eingesetzt; sie hat bis heute nicht zwischen den ihr vorliegenden Plänen gewählt. Im Herbst 1903 hatte der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Maruéjouls, mit höheren Fachbeamten besonders zu dem Zweck eine Reise nach der Schweiz unternommen, um den Simplon und die für Frankreich günstigsten Zufahrtlinien zu studieren. Trotzdem geschah nichts, man hat von keinem Ergebnis dieses Studiums vernommen. In der Schweiz ist von Regierung und Volksvertretung schon vor zwei Jahren der Ausbau des schweizerischen Stücks der Strecke Vallorbe-Frasne zur Abkürzung des Weges nach Paris über Pontarlier beschlossen. Aber zur Ausführung konnte noch nicht geschritten werden, weil eben über den französischen Teil dieser Strecke noch nichts entschieden ist. Vor einigen Wochen ist dann in der Pariser Abgeordnetenkammer wieder gefragt worden, was die Regierung zu tun gedenke, um den Verkehr aus und durch Frankreich mit Zufahrtslinien zum Simplon zu fördern. Die Interpellation wurde zu den übrigen die gleiche Frage betreffenden Anfragen und Anträgen verwiesen. Am 9. März hat die koloniale Gruppe des Senats die Regierung auf die Notwendigkeit und Dringlichkeit der Sache hingewiesen.

Auch in der Schweiz machten sich wegen der Zufahrtlinien starke Wettbewerbsbedenken geltend. Der Kanton Genf hat sich mit größter Energie für die Faucillebahn ins Zeug gelegt, für welche auch in französischen Handelskreisen die meiste Stimmung herrscht. Diese Linie Lons-le-Saunier-Genf würde die beste Abkürzung für den Verkehr Paris-Mailand und darüber hinaus bedeuten, aber sie erfordert eine Reihe größerer Tunnel durch den Jura und würde etwa vier- bis fünfmal soviel kosten, wie die kleinere nördliche Abkürzung über Vallorbe-Lausanne. Letztere wird namentlich vom Kanton Waadt befürwortet. Der größte schweizerische Kanton, Bern, möchte eine eigene große Zufahrtlinie zum Simplon durch den Berner Alpenstock, eine Lötschberg- oder Wildstrubelbahn, haben. Von Bern über Lausanne zur Rhonetalbahn und zum Simplon bedeutet nämlich einen großen Umweg. Auf der anderen Seite, im Osten, wird Bern durch die Gotthardbahn nach Italien umfahren. Die schweizerische Regierung, die eben in den ersten Jahren der Einlebung des Staatsbahnsystems steht, will ihre Bundesbahnen und Finanzen vorerst nicht mit so großen Aufgaben, wie Faucillebahn, Lötschbergbahn usw., belasten. Sie hat aber als Zukunftsmusik gewisse allgemeine Verheißungen gemacht. Auch ist es für die schweizerischen Bundesbahnen, die künftig den Betrieb über den Simplon und den Gotthard haben werden, nicht gerade verlockend, sich durch den Lötschberg noch einen weiteren Wettbewerb mit dem Gotthard zu schaffen. Natürlich möchte daneben die Ostschweiz nicht zu kurz kommen, und die Simplonbahn hat neue Bewegung und Ansprüche auf eine Splügen- oder Greinabahn gezeitigt. Diese Linien würden wieder recht nahe am Gotthard liegen. Dazu sind, näher nach dem Brenner hin, großartige Pläne einer Fern-Ortlerbahn aufgetaucht.

Für Deutschland direkt dürfte vorerst die Simplonbahn keine einschneidende Bedeutung zeigen. Unsere Schienenwege nach Italien sind näher über den Brenner und über den Gotthard. Die deutschen Zufahrtlinien am Bodensee bleiben immer dem Gotthard näher. Von Basel aus ist der Weg, sei es Bern-Freiburg-Lausanne oder Biel-Neuenburg-Lausanne, über den Simplon nach Mailand-Genua bedeutend weiter als der Weg über den Gotthard. Selbst eine abkürzende Lötschbergbahn durch den Berner Alpenstock würde von Basel aus kaum dem Gotthardverkehr starken Abbruch tun. Wohl aber kann, je zweckentsprechender französische Zufahrtlinien zum Simplon eingerichtet werden, Verkehr aus Nordfrankreich und England, vielleicht auch Belgien, der bisher teilweise über deutsche Linien nach der Schweiz und Italien geht, über Frankreich-Simplon abgelenkt werden. Das verhindert selbstverständlich nicht, daß auch im Deutschen Reiche das großartige Kulturwerk des Simplondurchstichs im allgemeinen Interesse des Verkehrs, der Völkerverbindung und des Friedens aufs wärmste anerkannt und begrüßt wird. Die schweizerischen Bundesbahnen haben übrigens die Tarife für den Simplonverkehr nach dem Muster der Gotthardtarife und überhaupt so eingerichtet, daß dadurch keiner von beiden Alpenwegen eine Bevorzugung oder Benachteiligung erfährt.

Die zweite Lesung des preußischen Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause.

(Fortsetzung aus Nr. 20.)

Zur Betriebsmittelgemeinschaft nahmen am 7. d. M. zunächst Vertreter der verschiedenen Parteien in durchaus zustimmendem Sinne das Wort. Der kons. Abg. v. Pappenheim warnte nur vor einer zu großen Gemeinsamkeit in tarifarischen Bestimmungen und erklärte sich entschieden gegen eine Reichseisenbahngemeinschaft. Abg. Macco (natl.) glaubte nicht, daß Tariffragen grundsätzlich ausgeschlossen werden könnten, und wünschte, daß man alles tue, um den süddeutschen Brüdern den Eintritt in die Betriebsmittelgemeinschaft zu erleichtern. Abg. Oeser (freis. Volksp.) begrüßte diese gleichfalls, meinte aber, daß sie schwieriger geworden sei durch die gleichzeitige Inangriffnahme der Personentarifreform, da Bayern die IV. Klasse nicht wolle. Auch der Anspruch Preußens auf Beschaffung der Betriebsmittel durch eine Zentrale in Berlin schaffe Schwierigkeiten. Sehr anerkannt werde in Süddeutschland die Behandlung der Umleitungsfrage. Auch die Abg. Schmedding (Zentr.) und Gamp (freikons.) sprachen sich zu gunsten der Betriebsmittelgemeinschaft aus. Letzterer meinte,

diese müsse wie eine Ehe sein, aber eine kündbare; viele Ehen seien nur deshalb unglücklich, weil sie nicht getrennt werden könnten. Er betonte die Notwendigkeit der jetzt so gut ausgestatteten IV. Wagenklasse.

Staatsminister v. Budde stellte zunächst die allgemein freundliche Haltung des Hauses gegenüber der Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft fest. Er könne zwar nur für seine Person sprechen, da die Staatsregierung noch keine Beschlüsse gefaßt habe; nach seiner Absicht sei der Zweck der Betriebsmittelgemeinschaft, eine Freizügigkeit der Betriebsmittel, also der Wagen und Lokomotiven, innerhalb Deutschlands herbeizuführen. Dadurch wolle man eine größere Vereinfachung und Beschleunigung des Verkehrs erzielen. Hierdurch werde natürlich auch eine wesentliche Verbilligung des Verkehrs erreicht, und hierüber möchte er einige Zahlen anführen. „Die Leerläufe der Güterwagen auf den deutschen Eisenbahnen betragen im Jahre über 4 Milliarden Achskilometer. Wenn auch nur 5 bis 6 % von diesen Leerläufen vermieden würden, das sind also rund 250 Millionen Achskilometer, dann würde, wenn man das Achskilometer zu 1½ ₰ Unkosten berechnet, eine Ersparnis von über 3½ Millionen jährlich herauskommen. Aber die Ersparnisse sind erheblich größer, zunächst durch den Wegfall der Revisionen auf den Übergangsstationen. Auf jeder Übergangsstation steht bei dem Hinlauf und bei dem Rücklauf ein Wagendoktor, der den Wagen untersucht, ob er krank ist und wo er krank ist. Meine Herren, das kostet Zeit und Geld. Desgleichen würden Ersparnisse erzielt werden bei der Aufschreibung der Wagen auf den Binnenstationen, weil jeder Wagen natürlich kontrolliert werden muß mit Rücksicht auf die Verwendung, die er in dem fremden Gebiete findet. Drittens durch den Wegfall der Abrechnung; wir haben Hunderte von Köpfen sitzen, die jahraus jahrein nichts anderes bearbeiten, als die Abrechnung der Wagenläufe. Viertens die Vereinfachung des Betriebsdienstes bei Umladungen und Umrangieren und endlich die einheitliche Konstruktion der Betriebsmittel. Es wird augenblicklich geschätzt, daß durch alle diese Vorteile jährlich über 8 Millionen erspart werden können." Auch an den Bauten könne gespart werden, denn die Übergangsstationen müssen bei dem gesteigerten Verkehr weiter entwickelt werden, neue Gleise, neue Anlagen bekommen; alles da koste sehr viel Geld. Nun sei es selbstverständlich, daß solche finanziellen Vorteile den mittleren und kleineren Verwaltungen sehr viel mehr zugute kommen, als der preußisch-hessischen Verwaltung, und wenn diese engherzig denken wollte, würde sie vielleicht der Betriebsmittelgemeinschaft nicht so freundlich gegenüberstehen, wie es der Fall ist. Aber Preußen hat als Präsidialmacht im Deutschen Reiche bei seiner Verkehrspolitik nationale Pflichten zu erfüllen. Leicht sei die Bildung der Betriebsmittelgemeinschaft allerdings nicht, es sei größte Vorsicht geboten nach verschiedenen Richtungen hin. Aber es solle ja auch keine Ehe für die Ewigkeit sein, sondern in dem Vertragsentwurf werde ausdrücklich eine Kündigungsfrist von zwei Jahren vorgesehen werden.

Vorsicht sei geboten in finanzieller und auch in politischer Hinsicht. „In finanzieller Hinsicht, weil es natürlich außerordentlich schwierig ist, den Koeffizienten zu finden, der der allgemeinen Abrechnung zugrunde zu legen ist. Denn die Abrechnung muß natürlich in einfachster Weise geschehen, auf Grund der gefahrenen Achskilometer der Betriebsmittel. Man hat nun in Aussicht genommen, daß für die Berechnung des Koeffizienten 6 Jahre gewählt werden sollen, die vor der Zeit liegen, ehe man an eine Betriebsmittelgemeinschaft dachte; aus den Ergebnissen dieser 6 Jahre soll der Koeffizient gefunden werden, der der Gesamtabrechnung zugrunde gelegt werden soll. Ich glaube aber, das hohe Haus darf beruhigt sein: jede Verwaltung wird so klug sein und so gut aufpassen, daß sie bei dieser Abrechnung nicht zu Schaden kommt, daß der Vertrag nur auf einer Basis gegründet werden wird, die wirtschaftlich für jede einzelne Verwaltung angemessen ist. Diese Berechnungen schweben noch; sie sind außerordentlich schwierig. Ich hoffe aber, daß sie in einigen Monaten abgeschlossen werden können, so daß wir dann wieder zu neuen Beratungen übergehen. Grundsatz muß bei der Betriebsmittelgemeinschaft sein, daß jeder Staat für sein Eisenbahnnetz Ersparnisse erzielt, ohne Beeinträchtigung der Finanzen eines anderen Staates."

Der Minister kam nun auf die politischen Bedenken. „Die ersten Anfänge der Anregung traten in sehr vertraulicher und geheimer Form an mich heran, unmittelbar nachdem ich mein Amt übernommen hatte. Ich habe mir zur Richtschnur gemacht, unter keinen Umständen irgend eine Anregung zur Bildung der Betriebsmittelgemeinschaft zu geben, damit auch der Schein vermieden wurde, als ob der große Bundesbruder Preußen irgend welche Einwirkung auf einen Bundesstaat ausübte zum Anschluß sei es an die preußisch-hessische Gemeinschaft oder in einer sonstigen Form. (Sehr richtig!) Ich glaube, meine Herren, daß nach dieser Hinsicht mein Vorgehen richtig war und ich insofern einen Erfolg erzielt habe." Der Minister verlas nun eine Stelle einer früheren Rede des württembergischen Abg. Dr. Hieber, die diese Haltung Preußens bestätigte. So habe denn auch Württemberg zuerst den Antrag nach einer Betriebsmittelgemeinschaft gestellt, dem Baden sich anschloß. Für Preußen war natürlich der Anschluß von Elsaß-Lothringen geboten. Dann kamen Bayern, dann Sachsen und die übrigen norddeutschen Staaten, die Eisenbahnbesitz haben. „Alle diese Staaten haben es in gemeinsamer Besprechung für nützlich anerkannt, eine Betriebsmittelgemeinschaft zu schaffen, und zwar zu den Zwecken, die ich vorhin ausgeführt habe. Aber alle Staaten waren sich auch darüber einig, daß die Selbständigkeit der Verwaltung der Eisenbahnnetze nicht beeinträchtigt werden darf. Ich wiederhole hier gern, daß ich als preußischer Eisenbahnminister viel lieber das preußische Eisenbahnnetz allein verwalten würde, als daß ich noch Chef des Gemeinschaftsamts sein müßte. Diese persönlichen Wünsche müssen aber zurücktreten gegenüber dem großen nationalen Gedanken, der in der Betriebsmittelgemeinschaft liegt, und gegenüber den großen finanziellen Vorteilen, die darin zu finden sind. Daß aber die Vertretung dieses Gemeinschaftsamts dauernd bei Preußen bleiben muß, darüber kann kein Zweifel sein; denn es ist unmöglich, daß die Leitung in eine andere Hand gelegt wird, da das preußische Staatseisenbahnnetz erheblich größer ist als alle anderen Eisenbahnnetze zusammen." An Reichseisenbahnen sei nicht zu denken. Dazu würde er sich niemals verstehen. Er glaube aber auch daß die Betriebsmittelgemeinschaft der beste Schutz gegen Reichseisenbahnen sei, denn die Voraussetzung des Art. 42 der Reichsverfassung sei erfüllt, wenn wir die Betriebsmittelgemeinschaft haben, und in dem Artikel sei durchaus nichts von „Reichseisenbahnen" gesagt, sondern ausdrücklich von einer Verpflichtung der Bundesregierungen die Rede, deren staatliche Eisenbahnnetze also als solche anerkannt werden; die Verfassung treffe aber die Bestimmung, daß diese staatlichen Eisenbahnnetze wie ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen. „Nun sind Bedenken laut geworden über die Beschaffung von Betriebsmitteln in der Gemeinschaft. Ich glaube, es tritt gerade das Gegenteil von demjenigen ein, was Herr Abg. Oeser befürchtet hat: die Lokomotivbestellungen in dem einzelnen Bundesstaat werden nicht beeinträchtigt, sondern sogar verbessert. Es ist selbstverständlich, daß eine Kontingentierung nach Maßgabe der bestehenden Lieferungen einzuführen ist, so daß also die Gestellung in den Bundesstaaten nach dieser Kontingentierung erfolgt. Wenn ein Gemeinschaftsamt da ist, das den Umfang der Gestellungen vereinbart, dann ist es eher möglich, daß die einzelnen Fabriken in den Bundesstaaten regelmäßiger beschäftigt werden, als es jetzt bei den kleinen Betrieben der Fall sein kann. Jetzt klagen in einzelnen Bundesstaaten die Lokomotiv- und Wagenfabriken vielfach darüber, daß sie zu Zeiten keine oder zu geringe Bestellungen haben, und bitten mich um Bestellungen durch die preußisch-hessische Gemeinschaft, während umgekehrt in den letzten Jahren die anderen Bundesstaaten kaum jemals eine Bestellung an preußische Betriebsmittelfabriken gaben. Ich habe dagegen im Vorjahre an außerpreußische Fabriken, die in Not waren, einige Bestellungen gegeben, und werde es wahrscheinlich auch im laufenden Jahre tun. Gerade die Regelmäßigkeit der Beschäftigung wird künftig besser gewährleistet durch einen großen Betrieb als durch die Kleinbetriebe, die mit wechselndem Bedarf jährlich nur eine beschränkte Anzahl von Betriebsmitteln bestellen können."

„Daß selbstverständlich zu einer Betriebsmittelgemeinschaft eine einheitliche Konstruktion der Betriebsmittel gehört, darüber kann kein Zweifel sein, und ob ein Konstruktionsbureau aufgelöst wird und seine Kräfte nach Bedarf in ein gemeinsames Bureau übergehen, das sind kleine Vereinbarungen, über die natürlich ein Einverständnis erzielt werden muß. Für Preußen ergeben sich auch eine Menge Schwierigkeiten, die nicht unterschätzt werden dürfen, darüber bin ich mir ganz klar, und Preußen gibt auch manches auf im Interesse der Durchführung der geplanten großen deutsch-nationalen Einrichtung. Solche Unbequemlichkeiten müssen aber, wenn man eine großzügige Verkehrspolitik treiben will, in den Kauf genommen werden."

Der Minister ging nun auf die Personentarifreform ein. Es sei das Bedenken ausgesprochen worden, daß durch die Betriebsmittelgemeinschaft kein Druck auf die anderen Staaten ausgeübt werden dürfe. „Meine Herren, ich glaube, die Sache liegt ganz anders. Durch die Betriebsmittelgemeinschaft ist es für alle Beteiligten möglich, wesentliche Ersparnisse im Betriebe zu erzielen. Eine Personentarifreform anderseits wird zweifellos namentlich für die Staaten von nicht erheblichem Umfange mit gewissen vorübergehenden Ausfällen verbunden sein. Diese haben zur Folge gehabt, daß alle Bestrebungen, die in den letzten Jahrzehnten zu einer einheitlichen Personentarifregelung innerhalb des Deutschen Reichs gemacht worden sind, fehlschlugen; denn jeder Staat sagte: mich kostet die Reform so und so viel, ergo mache ich sie nicht. Wenn nun jeder

Staat in der Betriebsmittelgemeinschaft ein Äquivalent besitzt, um vorübergehend den Ausfall zu tragen, meine Herren, so ist das die beste Gewähr dafür, daß eine Personentarifreform eingeführt werden kann. Außerdem, meine Herren, wenn man eine so innige Ehe abschließt, dann kann ich mir gar nicht denken, daß nun noch Unterschiede in den Tarifsätzen sowohl als in den Fahrklassen fortbestehen. Aber unter Umständen könnte ich mir ja auch denken, daß die Betriebsmittelgemeinschaft nicht zustande kommt, weil sie zu große Schwierigkeiten macht. Meine Herren, dann stehe ich vor der Frage, ob die Tarifreform von der preußisch-hessischen Gemeinschaft mit Elsaß-Lothringen nicht allein eingeführt werden kann; denn wir haben nun so viele Jahre, mehrere Dezennien, auf die Personentarifreform gewartet, daß sie wahrhaftig fällig ist. Ich habe neulich in der Budgetkommission ausgeführt: Seit die Eisenbahnen erfunden worden sind, hat der Ingenieur und der Bautechniker ganz gewaltige Fortschritte gemacht. Der Ingenieur hat seine Lokomotiven und die Wagen und alle Betriebseinrichtungen verbessert, und der Bautechniker kennt überhaupt keine Schwierigkeiten mehr im Gelände. Das haben wir vor kurzem noch bei der Durchstechung des Simplon gesehen. Meine Herren, unsere Tarife erinnern noch sehr an die Zeiten der Postkutsche (Heiterkeit. — Hört hört! links); sie sind im wesentlichen aus jener Zeit übernommen. Ich würde es sehr bedauern und eine schwere Enttäuschung erfahren, wenn es richtig wäre, daß Aktenstücke und Tintenfässer größere Hindernisse sind als die Alpen." (Lebhafter Beifall.)

Damit schloß die Debatte über die Betriebsmittelgemeinschaft. Das Haus ging zur allgemeinen Besprechung des gesamten Eisenbahnwesens über.

Dazu lagen die schon früher erwähnten Anträge Wiemer und Goldschmidt wegen der Personentarifreform und ein abändernder Antrag des Abg. Gamp vor. Die Budgetkommission beantragt, den Antrag in folgender Fassung anzunehmen: „eine Reform des Eisenbahnpersonentarifs mit dem Zwecke der Vereinfachung ohne wesentliche finanzielle Einbuße in die Wege zu leiten".

Die Abgg. Dr. Friedberg (nl.), Freiherr v. Zedlitz (freikons.) und Genossen beantragen: „zur Verhütung einer im volkswirtschaftlichen und finanziellen Interesse gleich nachteiligen Überlastung des Eisenbahnverkehrs mit Zuschüssen für die allgemeinen Staatsausgaben: 1. den Ausbau des Staatsbahnnetzes kräftiger als bisher zu fördern und dabei die Verkehrsinteressenten der an dasselbe anzuschließenden Landesteile in erster Linie zu berücksichtigen; 2. auf die planmäßige Ermäßigung der Tarife für solche Güter Bedacht zu nehmen, welche als Produktionsmittel oder Produkte der heimischen Gütererzeugung für deren Ertragfähigkeit, insbesondere für die Ertragfähigkeit von Landwirtschaft und Industrie, von großer Bedeutung sind." Die Kommission beantragt, die Nr. 1 des Antrages anzunehmen; über den zweiten Punkt hat die Kommission noch keinen Beschluß gefaßt.

Aus dem Inhalt der hierzu gehaltenen Reden sind bemerkenswert die Äußerungen des freikons. Abg. Freiherrn v. Zedlitz, der den Leistungen der jetzigen Leitung der Eisenbahnverwaltung für das Personal, den Verkehr und den Ausbau des Netzes volle Anerkennung zollte. Auch mit der Personentarifreform sei er einverstanden; nicht ganz so mit der Haltung der Eisenbahnverwaltung auf dem Gebiete der Gütertarife. Die Regierung solle mit Tarifermäßigungen nicht warten, bis erst ein Notstand eingetreten sei. Er bäte um Annahme des erwähnten Antrags. Dem stimmte Abg. Wallenborn (Zentr.) zu.

Der Abg. Goldschmidt (freis. Vp.) hatte bei vielfacher Anerkennung allerhand Wünsche. Der Minister lehne Gehaltserhöhungen für einzelne Beamtenkategorien ab, gewisse Momente können aber eine allgemeine Aufbesserung aller Gehälter notwendig machen. Wenn z. B. eine veränderte Wirtschaftspolitik die Lebensverhältnisse verteuere, dürfen Aufbesserungen nicht unterbleiben, weil sonst die Berufsfreudigkeit der Beamten leide. Die Zugschnelligkeit müsse erhöht werden; hoffentlich kommen wir mit Hilfe der neuen Schnellzuglokomotiven dazu. Die Versuche mit neuen Betriebsarten, wie z. B. mit der Spirituslokomotive, billige er durchaus. Einer der Herren von der landwirtschaftlichen Woche sagte bei der Heimreise im Eisenbahnwagen zu seinen Freunden: „In dem Augenblick, wo die Eisenbahn es fertig bringt, den Spiritus für den Eisenbahnbetrieb zu verwenden, brauchen ihn die Leute nicht mehr zu trinken." Der Sicherheit des Betriebs könnte es nur nützlich sein, wenn sämtliche Beamten einem Antialkoholverein angehörten. Aber die Herren aus dem Osten meinen, daß der Spiritus so lange getrunken werden muß, bis er für Lokomotivzwecke zu verwenden ist, und das liege noch in weitem Felde. Wir werden vorläufig von der Elektrizität als künftigem Hauptbetriebsmittel nicht abkommen können. Gegen den Zedlitzschen Antrag wegen der Gütertarife hatte er nur das Bedenken, daß dieser hauptsächlich agrarische Interessen verfolge. In den Fragen der Personentarifreform sprach er sich gegen den Schnellzugzuschlag aus. Die Beliebtheit der IV. Klasse beruhe auf ihrer Billigkeit. Hoffentlich falle sie einst. Mit den sozialen Reformen des Ministers sei er einverstanden. Wenn dieser hierin und in der Tarifreform fortfahre, so werden auch die Männer zufriedengestellt werden, die sich s. Z. gegen die Eisenbahnverstaatlichung ausgesprochen haben.

Damit schloß der erste Sitzungstag.

Am 8. d. M. wurde die Beratung fortgesetzt. Wir übergehen die Einzelheiten der von verschiedenen Seiten gestellten Anträge, die sich alle in derselben Richtung bewegen, wie die oben mitgeteilten, und über deren Gesamtheit der Abg. Macco namens der Kommission berichtete. Auch er wünscht weitere Ermäßigung der Tarife, die den inländischen Verkehr hebe und die ausländische Einfuhr zurückdränge. Er wies auf die amerikanischen Erfolge durch Vergrößerung der Maschinen und Vermehrung der Zuglast der Güterzüge hin. Namens der Kommission erkannte er an, daß der Minister in der Fürsorge für das ihm unterstellte Personal alles tue, was irgend möglich sei. Die Eisenbahnverwaltung erfülle ihre sozialpolitischen Aufgaben trotz aller Rücksichtnahme, die auf die Finanzverwaltung nötig sei. Auf eine Rede des Abg. Hirsch-Essen (nl.), der für weitere Ermäßigung der Gütertarife eintrat, erwiderte Unterstaatssekretär Fleck, die Grundsätze der Staatsregierung in dieser Richtung deckten sich mit denen der Anträge. Es handle sich in erster Reihe um billigere Frachten für die inländischen Produkte und für den Bezug von Rohstoffen in Industrie und Landwirtschaft, sodann um die Förderung des Absatzes der inländischen Erzeugnisse im Wettbewerb mit anderen Nationen, besonders um die Erleichterung der Ausfuhr. Nach diesen Gesichtspunkten sei namentlich seit der Verstaatlichung verfahren worden. Die Konkurrenzverhältnisse im Inlande müssen jedoch berücksichtigt werden. Das fiskalische Interesse sei nicht so einschneidend, wie man gewöhnlich annimmt; ungleich stärker falle ins Gewicht der Widerstreit der einzelnen Interessen im Lande. Er erinnere an die eingehenden Verhandlungen über die Zuckertarife. Die Interessen des Westens stehen in scharfem Gegensatz zu den Interessen des Ostens. Innerhalb dieser Grenzen werde die Verwaltung bestrebt sein, die Gütertarife zu bemessen; sie stimme der Tendenz des Antrages also durchaus zu. In längerer Rede billigte der konservative Abg. Freiherr v. Erffa die Verwaltung des Ministers, durch die ein gewisser großer Zug gehe. Er berührte eine Reihe von Einzelheiten und erwähnte u. a., daß der Kommission ein ganzer Posten von 1000 benutzten aber nicht abgestempelten Rückfahrkarten vorgelegt sei, der beste Beweis für die Notwendigkeit der beabsichtigten Reform (Abschaffung der Rückfahrkarten zur Beseitigung der Unterschleife). Der Zentrumsredner Dr. Dahlem sprach zunächst seine Befriedigung aus über die lebendige und frische Art und Weise, mit der der Minister seinen Etat entwickle und neue Direktiven gebe. Dann kam er auf Einzelpunkte. Der Beginn der neuen Bahnbauten ziehe sich wegen der Kleinlichkeiten beim Grunderwerb zu lange hinaus. Bei Bahnhofsbauten und Anlegung von Zufuhrwegen trage man den Wünschen der Bevölkerung nicht genügend Rechnung. Er wünschte mehr Rücksichtnahme auf die wirtschaftliche Lage der Bahnhofswirte und bat schließlich um Wiedereinrichtung des Trajektbetriebes Rüdesheim-Bingerbrück. Abg. Oeser (freis. Vp.) äußerte sich namentlich über Tariffragen, billigte die Vermehrung der III. Klasse in den Schnellzügen, sprach sich aber gegen Schnellzugzuschläge aus und verlangte billigere Tarife nicht nur für Erzeugnisse der Landwirtschaft, sondern auch für die der kleineren und mittleren Industrie. Ob dadurch die üble Wirkung der Handelsverträge ausgeglichen werden könne, bezweifle er. Abg. Strosser (kons.) schloß sich der „allseitig mit einer gewissen Begeisterung ausgesprochenen Anerkennung für den Herrn Minister" an. Im übrigen verbreitete er sich über kleine Mängel im Personenverkehr, Überfüllung im Sonntagsverkehr und ähnliches. Es kamen noch einige Redner zu Worte, schließlich wurde der Antrag der Budgetkommission wegen der Personentarife und der Antrag Arnim-Friedberg-Zedlitz wegen der Gütertarife angenommen. Dieser lautet: „unter voller Anerkennung der bei der Fortbildung der Gütertarife der Staatsbahnen befolgten Methode die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, innerhalb der durch die Rücksicht auf die Finanzlage des Staates und die Konkurrenzverhältnisse gezogenen Grenzen planmäßiger als bisher auf die Ermäßigung der Tarife insbesondere für solche Güter Bedacht zu nehmen, welche als Produktionsmittel oder Produkte der heimischen Gütererzeugung für deren Ertragfähigkeit, insbesondere für die Ertragfähigkeit von Landwirtschaft und Industrie, von größter Bedeutung sind".

Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr in dem veranschlagten Betrage von 446 335 000 ℳ (d. h. 26 595 000 ℳ mehr als im Vorjahre) und aus dem Güterverkehr in Höhe von 1 073 600 000 ℳ (d. h. 70 900 000 ℳ mehr als im Vorjahre) werden bewilligt.

Auf mehrere bei den „verschiedenen Einnahmen" zur Sprache gebrachte Beschwerden wegen des Zeitungsverkaufs

auf den Bahnhöfen erwiderte Staatsminister v. Budde: Die Staatseisenbahnverwaltung habe die Pflicht, dafür zu sorgen, daß in den Räumen, die für den Zeitungsverkauf zur Verfügung gestellt werden, in den Bauten, die das Staatswappen tragen, nur Lektüre verkauft werde, die der Staatseisenbahnverwaltung angemessen sei. Als unangemessen müsse er die Schriften bezeichnen, die unsittlichen Inhalts sind, und auch die Lektüre einer Partei, die ganz offen erklärt, daß sie den Umsturz des bestehenden Staates zum Ziele hat. (Sehr gut! rechts.) Das Publikum würde es nicht verstehen, wenn er mit dem Staatswappen eine derartige Lektüre deckte. (Sehr richtig!)

Im übrigen müsse er es ablehnen, eine Zensur auszuüben über die Zeitungen, die auf den Bahnhöfen ausgelegt werden, über die Parteizeitungen, die dort verkauft werden. Er müsse es denjenigen Herren, die Interesse daran haben, daß die Organe ihrer Partei auf den Bahnhöfen verkauft werden, überlassen, sich an die zuständige Direktion zu wenden, um ihre Wünsche auszusprechen. Der Buchhändler lege ihr eine Liste vor, welche Blätter er verkaufen will, und wenn in dieser Nachweisung ein Blatt unsittlichen oder sozialdemokratischen Inhalts aufgeführt ist, streiche die Direktion das Blatt, aber die übrigen Blätter seien zugelassen. Weiter trat der Minister für die Generalunternehmer im Bahnhofsbuchhandel ein; diese seien leistungsfähig und kennten die Ansprüche des Publikums. Doch wolle er den Bahnhofsbuchhandel keineswegs monopolisieren. Man müsse von Fall zu Fall entscheiden. Dem Wunsche, daß der Staat selbst den Bahnhofsbuchhandel übernehme und durch seine Beamten betreibe, müsse er entgegentreten. „Wir haben so viele Betriebe, Buchhändler kann ich nicht auch noch werden.“

Zu den neuen Zugverbindungen des Sommerfahrplans führte der Minister folgendes aus: „Es sind vom 1. Mai ab folgende neue Züge vorgesehen: Ein neues Schnellzugpaar von Stettin bis Danzig, das eine neue Verbindung zwischen Berlin und Danzig durch Anschlüsse an Züge herstellt, die schon bestehen, — ein Schnellzugpaar Königsberg-Insterburg-Memel, das gleichzeitig eine neue Verbindung gibt für Berlin-Insterburg-Memel, ein Wunsch, der in Ostpreußen mehrfach zur Sprache gekommen ist, — ein Zugpaar von Marienburg nach Allenstein, das ist also eine jener Querverbindungen zwischen den Endlinien, von denen ich gesprochen habe, — ein Zugpaar Schneidemühl-Neu-Stettin-Belgard-Kolberg; auch das ist eine Querverbindung, die notwendig war zur Verbindung innerhalb der beteiligten Provinzen, — ein Schnellzug Berlin-Stettin, der abends um 11[10] Uhr von Berlin abgeht und 1.[10] in Stettin ankommt; der Zug hat den Zweck, diejenigen Personen, die Veranlassung haben, bis zum späten Abend sich in Berlin aufzuhalten, noch in der Nacht nach Stettin zu bringen, — ein Schnellzugpaar Breslau-Reinerz, der sogenannte Bäderzug, der vom 1. Juni bis zum 15. September verkehren soll.

Weniger bedeutende, aber doch immer für die betreffenden Landesteile wichtige Züge sind ein Zugpaar Lissa-Posen, ein Zugpaar Lissa-Krotoschin, ein Zugpaar Meseritz-Bentschen und eine Verbindung, die vielfach gewünscht ist, Berlin-Wriezen-Jädickendorf, ferner Hirschberg-Görlitz, — ein Schnellzugpaar Hamburg-Husum und Flensburg-Neumünster mit Anschluß an bestehende Züge nach und von Hamburg, — ein Schnellzugpaar Berlin-Dresden; der Zug verläßt Berlin 4 Uhr 25 Minuten nachmittags und trifft 6 Uhr 49 Minuten in Dresden ein, — ein Schnellzugpaar Berlin-Hannover-Cöln mit Anschluß nach und von Elberfeld, ein Zug, der von vielen, die in Berlin bis zum Nachmittag zu tun haben, gewünscht ist, um nachmittags von Berlin wieder abreisen zu können, um am Abend in der rheinischen oder westfälischen Heimat einzutreffen. Er fährt ab Bahnhof Friedrichstraße 3 Uhr 15 Minuten und trifft abends 11 Uhr 42 Minuten in Cöln ein. Der Gegenzug geht 7 Uhr 28 Minuten vormittags von Cöln ab und trifft nachmittags 4 Uhr 12 Minuten in Berlin ein. Die entsprechenden Anschlüsse von Hamm nach Münster sowie auch nach dem Wuppertal über Hagen nach Elberfeld sind vorgesehen, — ein Schnellzugpaar Berlin-Güsten-Cassel-Frankfurt a/M. mit Fortsetzung über Gießen nach Metz, auch ein Wunsch, der seit Jahren hier ausgesprochen ist. Die Abfahrt von Berlin (Stadtbahn) erfolgt 9 Uhr 18 Minuten nachmittags, die Ankunft in Frankfurt a/M. 6 Uhr 55 Minuten vormittags und die Abzweigung nach Metz erreicht Metz gegen 12 Uhr mittags, — ein Schnellzugpaar von Berlin (Anhalter Bahnhof) über Eisenach nach Frankfurt a/M., ab Berlin 3 Uhr 15 Minuten nachmittags, an Frankfurt a/M. 11 Uhr 35 Minuten, ein Zug, der also dem neuen Zug von Berlin nach Cöln entsprechen würde für die am Mittelrhein wohnenden Interessenten, — ein Schnellzugpaar Cöln - Siegen - Betzdorf - Frankfurt a/M. mit Anschluß von Duisburg über Hagen nach Betzdorf hin, ab Cöln 8 Uhr 19 Minuten vormittags; ein Schnellzugpaar Cöln-Düsseldorf-Hamburg am Nachmittag mit Anschluß von und nach Elberfeld in Münster über Hamm, ein Zug, der namentlich von Hamburg und Bremen und anderseits aus dem Industrierevier zum Verkehr nach Hamburg und Bremen dringend gewünscht worden ist; ein Schnellzugpaar Cassel-Hannover-Bremen-Geestemünde, das ist eine Querverbindung, die auch wieder von dem Gedanken aus konstruiert worden ist, daß nicht alle Schnellzugverbindungen von Westen nach Osten über Berlin laufen müssen, sondern daß wir namentlich aus Hessen und Thüringen auch in nördlicher bezw. in entgegengesetzter Richtung Verbindungen haben müssen; ein Schnellzugpaar Magdeburg-Wittenberge mit bestehendem Anschluß nach Hamburg; ein Schnellzugpaar Frankfurt a/M.-Heidelberg. Meine Herren, ich suche nur diese wichtigen Verbindungen heraus, um eben hoffentlich dadurch auch die Debatte abzukürzen und Ihnen den Beweis zu geben, daß die Staatseisenbahnverwaltung fortlaufend bestrebt ist, einen flotten und den Verkehrsverhältnissen entsprechenden Zugverkehr nicht nur zu erhalten, sondern auch weiter zu steigern.“

Weiter ging der Minister auf einzelne von den Vorrednern berührte Punkte ein. Es war Klage geführt, daß die I. Klasse nicht geöffnet würde, wenn die II. Klasse stark besetzt sei. Der Minister führte aus, daß eine allgemeine grundsätzliche Anordnung in dieser Richtung untunlich sei und zur Willkür führen müsse, weil die Eisenbahnfahrt in einer bestimmten Klasse auf einem Vertrage des Fahrgastes mit der Eisenbahnverwaltung beruhe; es dürften daher den Fahrgästen I. Klasse nicht solche II. Klasse ohne Zuschlaglösung zugesellt werden.

Er berührte weiter die Frage der Platzkarten. „Die Platzkarten haben nicht den Zweck der Einnahme; ich kann nicht dafür, daß ein paar Millionen eingehen (große Heiterkeit); das ist nicht ihr Zweck. Der ist, von den durchgehenden Schnellzügen den Lokalverkehr möglichst fernzuhalten, damit diejenigen Reisenden, die weite Strecken ohne Belästigung, ohne Anstrengung zurücklegen müssen, nicht durch den Lokalverkehr belästigt werden. Deshalb wäre es auch falsch, eine höhere Gebühr für die weitere Entfernung zu nehmen. Wollte man einen Schnellzugzuschlag machen, dann würde der kilometrische Schnellzugzuschlag gerade diesem Prinzip entgegen sein. (Sehr richtig!) Denn auf die nahen Entfernungen würde er nicht wirken, und auf die weiten Entfernungen würde er eine Belästigung, eine Verteuerung der Reise sein.“ Er führte dies noch näher aus und kam dann auf den beklagten unruhigen Lauf der Speisewagen.

Die Klagen seien durchaus berechtigt. „Die Speisewagen sind leichter als die anderen Wagen und außerdem ungleich belastet. Dort, wo die Küche liegt, der Herd steht, ist die Belastung eine stärkere, und dort, wo die Reisenden sitzen, namentlich wenn wenige da sind, eine schwächere. Wir suchen jetzt durch Einlage von Platten auf der Seite, wo die Reisenden sitzen, das Gewicht auszugleichen. Außerdem liegt der unruhige Lauf der Speisewagen an vielen Stellen aber auch an dem noch nicht fertig gelegten schweren Oberbau und an dessen Buntscheckigkeit, die dadurch entstanden ist, daß die Verwaltungen früher teils Privatbahn, teils Staatsbahn waren. Diese Ungleichmäßigkeit des Fahrens merkt der Reisende im Speisewagen mehr, als wenn er im gepolsterten Wagen sitzt, wo durch die Federn und Polster die Stöße mehr aufgehoben werden. Es wird aber das dauernde Bestreben der Verwaltung sein, nach Möglichkeit diesen berechtigten Klagen abzuhelfen.“ Weiter sprach er über die Unsitte des dauernden Aufenthalts im Speisewagen und die Unzulässigkeit des Verfahrens, daß ein Reisender II. Klasse eine Platzkarte III., weil billiger, lösen wolle unter Verzicht auf den Platz II. Klasse. Weitere Bemerkungen bezogen sich auf die noch mangelnde Unfehlbarkeit der Funkenfänger und die Verbesserung des Postpäckereiverkehrs. Im Auslande habe man auf kleineren Stationen, wo die Postwagen unterwegs beladen werden müssen, große Postsäcke, in welche kleinere Pakete aufgenommen werden, so daß die ganzen Postsäcke nur hineingeworfen zu werden brauchen und nicht jedes einzelne kleine Postpaket gezählt werden muß. Der Minister versprach, sich wegen Einführung dieses Verfahrens mit dem Staatssekretär des Reichspostamts in Verbindung zu setzen.

Auf die Klagen wegen Überfüllung der Stadtbahnzüge erklärte er, es würden so viele Züge hintereinander abgelassen, daß jeder Beförderung finden müsse. Wolle das Publikum nicht warten, so sei ihm nicht zu helfen. Nichtraucherabteile in der IV. Klasse sind vielfach beantragt; die Frage ihrer Einführung soll erneut erwogen werden. Auf die Einzelwünsche eines Abgeordneten wegen schlesischer Zugverbindungen erwiderte der Minister, daß der Sommerfahrplan für Schlesien 32 neue Züge mit einer Mehrleistung von 183 000 Zugkilometern bringe. Die von einer Seite gewünschte Erleichterung der Fahrt im Packwagen der Güterzüge erklärte er nicht gewähren zu können wegen der mit ihr verbundenen Gefahr für den Reisenden.

Hiermit schloß der 2. Verhandlungstag. Über die Fortsetzung berichten wir in nächster Nummer.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Januar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 22 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 11 bei Personenzügen), 18 Entgleisungen in Stationen (davon 8 bei Personenzügen), 2 Zusammenstöße auf freier Bahn (zwischen Güterzügen), 28 Zusammenstöße in Stationen (davon 9 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 5 Bahnbedienstete getötet, 30 Reisende, 28 Bahnbedienstete und 1 Postbeamter verletzt.

— **Die Kanalvorlage im preußischen Herrenhause.** Die Kanalkommission des Herrenhauses hat am 8. d. M. die Kanalvorlage mit 18 gegen 4 Stimmen angenommen. Zunächst erörterte man die Fragen des Schleppmonopols und der Schiffahrtsabgaben. Die Vertreter der Provinzen Hannover, Westfalen und der Rheinlande führten aus, daß gerade diese beiden Fragen die Durchbringung der Garantievorlagen in diesen Provinzen sehr schwierig, vielleicht unmöglich machen würden. Die Regierung gab eine Reihe von Erklärungen ab, daß man hoffe, sich bei den Schiffahrtsabgaben im Rahmen der Verfassung wie der Rheinschiffahrtsakte halten zu können, daß man nur für die wirklichen Aufwendungen von den größeren Schiffen Abgaben erheben wolle und daß auch die Tarife nach dem Werte der Güter abgestuft werden sollen. Einen Antrag auf Einführung einheitlicher Abgaben für Ströme und Kanäle erklärte die Regierung für unannehmbar. Das staatliche Schleppmonopol wurde gegen zwei Stimmen angenommen, die Schiffahrtsabgaben mit 21 von 25. Der Rhein-Hannoverkanal wurde in der Gesamtabstimmung gegen vier Stimmen angenommen; der Großschiffahrtsweg Berlin-Stettin wurde einstimmig angenommen. Eine Resolution des Grafen Mirbach auf Einführung des elektrischen Schnellbetriebs für den Güter- und Personenverkehr auf den bei dem jetzigen Betriebe überlasteten Bahnstrecken kam, nachdem Staatsminister v. Budde lebhafte Bedenken geäußert hatte, nicht zur Abstimmung.

— **Regelung der bahn- und bahnkassenärztlichen Behandlung.** Vom preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten sind neue Regeln über die Bestellung der Bahnärzte, Bildung der Bahn- und Kassenarztbezirke, Pflichten der Bahnärzte usw. erlassen worden, aus denen wir demnächst das Wichtigste mitteilen werden.

— **Unfallversicherung der Eisenbahnbediensteten.** Laut einem Runderlaß des Eisenbahnministers sind die in den Werkstätten und auf den Stationen mit der Herstellung von Kaffee, Selterwasser, Limonaden usw. für die Bediensteten beschäftigten Arbeiter auch für die Zeit dieser Beschäftigung bei der Eisenbahnverwaltung gegen Unfall versichert, und zwar auch dann, wenn die hierzu erforderlichen Apparate nicht von der Verwaltung, sondern von der Arbeiterschaft beschafft sind und der Gewinn der letzteren Wohlfahrtszwecken zufließt. In der Tätigkeit dieser Arbeiter kann die Ausübung eines selbständigen Gewerbebetriebes nicht erblickt werden.

— **Die Dienstvorschrift für die Benutzung der Kleinwagen** auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen vom 1. Oktober 1900 hat durch einen in Nr. 14 des E.-V.-Bl. veröffentlichten Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 28. Februar d. J. eine Ergänzung dahin erfahren, daß fortan für die Fahrt mit den einsitzigen Fahrrädern der Bahnmeister die Ausstellung einer die Fahrt gestattenden Bescheinigung durch den diensttuenden Stationsbeamten — des sogen. Fahrscheins — nicht mehr erforderlich ist, wenn das Fahrrad vom Bahnmeister oder einem höheren Betriebsbeamten benutzt wird. Diese Beamten sind dann für die sichere Durchführung der Fahrt und namentlich auch für das rechtzeitige Aussetzen der Wagen persönlich verantwortlich und haben im letzteren Falle auch mit eigener Verantwortung die notwendigen Sicherheitsmaßregeln zu treffen.

— **Über die Oberbauverhältnisse auf den preuß.-hessischen Staatsbahnen** machte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses folgende Mitteilungen: Die Länge der mit schwerem Oberbau zu versehenden d u r c h g e h e n d e n G l e i s e beträgt nach den neuesten Feststellungen 20 470 km. Davon werden bis Ende März 1905 mit schwerem Oberbau versehen sein 10 150 km. Es bleiben daher noch umzubauen 10 320 km. Die Länge der d u r c h g e h e n d e n G l e i s e der bevorzugten Strecken beträgt rd. 9840 km. Davon werden bis Ende März 1905 mit schwerem Oberbau versehen sein rd. 6540 km. Es wird beabsichtigt, auf den noch fehlenden 3300 km den schweren Oberbau mit Beschleunigung und ohne Rücksicht auf den Verschleiß der Gleise zur Einführung zu bringen. Dies erscheint notwendig, um den unruhigen Gang der Fahrzeuge nach Tunlichkeit zu beseitigen, ist aber auch im Interesse der Betriebssicherheit erwünscht, da bei der wachsenden Belastung der Strecken ein ordnungsmäßiger Zustand nur mit unverhältnismäßig hohen Aufwendungen sich erreichen läßt. Die Maßnahme ist daher auch wirtschaftlich von Vorteil. Zur Durchführung dieser Maßnahme sollen in den 6 Etatsjahren 1903 bis 1908: 90 Millionen Mark aus extraordinären Mitteln aufgewendet werden. Für die Jahre 1903 und 1904 sind zu diesem Zweck bereits je 15 Millionen Mark im Extraordinarium vorgesehen, für 1905 sind weitere 15 Millionen Mark eingestellt. Die Aufbringung der Mittel durch das Extraordinarium erscheint gerechtfertigt, wenn man die durch diese Maßnahmen hervorgerufene erhebliche Substanzvermehrung des Staatsvermögens in Betracht zieht.

Ganz mit schwerem Oberbau versehen ist im wesentlichen die Strecke B e r l i n - H a l l e - B e b r a - F r a n k f u r t. Im Jahre 1905 wird ganz fertiggestellt die Strecke Berlin-Hannover-Dortmund-Wanne-Düsseldorf und Dortmund-Essen-Düsseldorf-Cöln. Die weiteren bevorzugten Strecken (9840 km) werden bis Ende 1908 fertig sein.

Der Bedarf an S c h w e l l e n wird möglichst durch Bezug aus dem Inlande gedeckt. Die Beschaffung ist seit 1896 in einer stetigen Zunahme begriffen. Eichene, kieferne, buchene Schwellen wurden aus dem Inlande beschafft: 1896 21 %, 1897 25 %, 1898 26 %, 1899 26 %, 1900 21 %, 1901 30 %, 1902 32 %, 1903 48 %, 1904 44 %. 1903 war der Prozentsatz ein besonders hoher, weil in Rücksicht auf Windbruch und Raupenfraß besonders viele Schwellen im Inlande beschafft worden sind. Die Beschaffung der buchenen Schwellen, die sich gut bewährt haben, erfolgt nur im Inlande. Der Bedarf an diesen Schwellen hat erheblich zugenommen: 1896: 8000 Stück, 1904: 342 000 Stück.

— **Eisenbahnunfall in Holzwickede.** Am 10. d. M. vormittags entgleiste auf Bahnhof Holzwickede aus noch nicht aufgeklärter Ursache bei der Einfahrt des Güterzuges 7848 die Lokomotive des Zuges. Hierdurch wurden neun Güterwagen zur Entgleisung gebracht. Beim Auflaufen der hinteren Wagen auf den entgleisten Zugteil wurde ein Bremser durch Quetschung der Brust tödlich verletzt. Der Materialschaden ist gering. Der Betrieb ist nicht gestört.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 116 377 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 396 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 116 783 und auf den Arbeitstag 19 464 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei ebenfalls 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 68 und im ganzen 406 Doppelwagen oder 0,3 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 4. d. M. und betrug 19 865 Wagen gegen 20 030 am 5. März im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 21 680 Doppelwagen zu 10 t gegen 20 233 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 100 gegen 15.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 23 289 offene Wagen gegen 21 302 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 1987 oder 9,3 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Sächsische Bedenken zur Betriebsmittelgemeinschaft.** Unter dieser Überschrift wird der Köln. Ztg. aus Dresden vom 6. d. M. geschrieben: „Der von Preußen in die Wege geleiteten einheitlichen deutschen Personentarif- und Verkehrsreform steht Sachsen nicht grundsätzlich ablehnend gegenüber. Aber es wünscht, daß bei dieser Reform auf die Finanzen des Landes und die besonderen sächsischen Verhältnisse, soweit es irgendwie möglich ist, Rücksicht genommen wird. Das Reichseisenbahnprojekt und eine Betriebsgemeinschaft mit Preußen finden an maßgebenden Stellen in Sachsen keine Unterstützung, und auch die konservative Mehrheit des Landtages hat sich in der letzten Session gegen derartige Pläne ausgesprochen; bemerkenswert war in dieser Beziehung namentlich die nachdrückliche Absage des konservativen Führers Geh. Hofrats Opitz in der Zweiten Kammer. Wesentlich günstiger wird je-

doch die Frage einer Betriebsmittelgemeinschaft sowohl von der sächsischen Regierung wie von den einflußreichen Mitgliedern beider Kammern beurteilt. Allerdings gibt man auch hier folgenden Erwägungen Raum: Es ist eine anerkannte Tatsache, daß Sachsen besser als Preußen und weit reichlicher als die süddeutschen Staaten mit Eisenbahnbetriebsmitteln ausgestattet ist. Würden nun diese Betriebsmittel gleichmäßig verteilt, so wäre das ein Nachteil für die sächsischen Frachtgeber, für die Industrie, der dann eine geringere Anzahl Wagen als unter den gegenwärtigen Verhältnissen zur Verfügung gestellt werden könnte. Man hat hier die Auffassung, daß der reichliche sächsische Wagenpark für die sächsische Industrie gebaut ist und daß es für diese nicht erwünscht ist, wenn diese Betriebsmittel ohne weiteres auch der außersächsischen Konkurrenz zur Verfügung stehen. Die vorteilhaftere Ausnutzung des Wagenparks durch die Betriebsmittelgemeinschaft erkennt man bei uns nur bedingungsweise an. Man rechnet gegen diesen Vorteil die Nachteile des erstrebten Systems auf. Nach den bestehenden Abmachungen haben heute fremde Versender bei der häufigen Benutzung sächsischer Wagen bestimmte Vergütungen zu leisten. Diese würden bei dem neuen System zum Schaden der sächsischen Eisenbahnkasse wegfallen. Aber, wie gesagt, stellt man sich trotz dieser Bedenken in Sachsen einer Betriebsmittelgemeinschaft günstig gegenüber, wenn sich die Möglichkeit bietet, die Vorzüge der sächsischen Betriebsmittel, namentlich aber die bessere Ausstattung der sächsischen Bahnen mit geschlossenen Güterwagen, den heimischen Bedürfnissen zu sichern, und wenn die Herstellung eines entsprechenden Teiles der Betriebsmittel in sächsischen Werkstätten gewährleistet wird. Mit einer durchgreifenden Reform der Personentarife trägt sich die sächsische Regierung seit Jahren, und sie hat im Jahre 1903 nur deshalb auf sie verzichtet, weil von Preußen Bestrebungen zu einer gleichfalls einheitlichen Reform angekündigt wurden. Besonders bestand schon damals bei uns die Absicht, die Rückfahrkarte aufzuheben. Die sächsische Regierung hielt aber auch in dieser Frage den Standpunkt fest, daß ein Ausfall für die Staatsbahneinnahmen nicht eintreten darf. Auch nach der 1903 erfolgten Erhöhung der Rückfahrkartenpreise um 6,25 % sind diese in Sachsen noch immer um ebensoviel niedriger als in Preußen; bei uns beträgt der Preis der Rückfahrkarten gegenüber dem der einfachen Fahrkarten 141⅔ %, in Preußen 150 %. Bei einer Reform der Personentarife würde jedenfalls die sächsische Regierung auch hier eine Vereinheitlichung anstreben, umsomehr, als die Einnahmen aus dem Personenverkehr kaum dessen Kosten decken. Weiter wünscht man bei uns noch die in Sachsen bestehenden Schnellzugzuschläge zu erörtern, auch beurteilt man den Verkehr der IV. Wagenklasse an den Sonn- und Festtagen wenig wohlwollend, da man auch von diesem Verkehr eine Verminderung der Einnahmen fürchtet. Man steht also in Sachsen einheitlichen Eisenbahnreformen durchaus sympathisch gegenüber, hält dabei aber an der Auffassung fest, daß die Interessen der sächsischen Finanzen und des heimischen Wirtschaftslebens bei jeder Reform ernste Berücksichtigung verlangen.“

— **Der badische Staatsminister v. Brauer** ist nach 12jähriger Ministertätigkeit in den Ruhestand getreten. Dem hochverdienten Manne, zu dessen Geschäftskreis auch das Eisenbahnwesen gehörte, widmet die Köln. Ztg. warme Worte der Anerkennung. Wir entnehmen ihr folgendes:

„Den weiten Blick, den Dr. v. Brauer durch seinen langjährigen Aufenthalt im Ausland und durch seine Tätigkeit im Reichsdienst gewonnen hat, hat er auf allen Gebieten seines Schaffens, speziell im Eisenbahnwesen, das dem Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten unterstellt wurde, betätigt. Mit energischer Hand hat er ohne Rücksicht auf die von allzu ängstlichen Politikern erhobenen Bedenken veraltete Einrichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs beseitigt und Verbesserungen eingeführt, die den Namen des kühnen Reformers bald über die Grenzen des badischen Landes hinaustrugen. Die gegen den Widerspruch der Eisenbahnverwaltung geschehene Einführung des Kilometerheftes, der Ausbau des Verkehrsnetzes nach weit ausschauenden Plänen, die Gewährung von staatlichen Unterstützungen bei der Anlegung von Nebenbahnen und andere Reformen sind auf die eigensten Anregungen des Ministers v. Brauer zurückzuführen. Es wäre aber eine große Verkennung dieses Mannes, ihn deshalb etwa für einen einseitigen Partikularisten zu halten, weil er selbständig und ohne Rücksicht auf die Nachfolge der Nachbarverwaltungen reformierend vorging. Gerade das Gegenteil ist richtig. Es ist heute ein öffentliches Geheimnis, daß es der badische Eisenbahnminister war, der schon vor mehreren Jahren den Gedanken eines Zusammenschlusses aller deutschen Eisenbahnen anregte und noch im September letzten Jahres die preußischen, bayerischen und württembergischen Fachkollegen nach Heidelberg einlud zu einer Besprechung darüber, in welcher Weise eine Betriebsmittelgemeinschaft und Personentarifreform angebahnt werden könnte; es war Herr v. Brauer, der sich bereit erklärte, nicht nur die Erzeugnisse seines eigenen geistigen Schaffens, z. B. das Kilometerheft preiszugeben, sondern der sogar seine Geneigtheit aussprach, noch weitere Opfer zu bringen und selbst der Einführung der vierten Wagenklasse zuzustimmen, um ja die letzten Hindernisse einer Einigung zwischen dem Norden und dem Süden des Deutschen Reiches zu beseitigen. Dieser seiner vielseitigen Vorbildung, seiner Gewandtheit im Auftreten im Landtag, seinem unerschrockenen Vorgehen bei der Durchführung verkehrspolitischer Fortschritte usw. war es zu danken, daß die Augen des ganzen Volkes auf den damals erst 48jährigen Eisenbahnminister gerichtet waren, als vor vier Jahren Staatsminister Nokk mit Rücksicht auf sein vorgerücktes Alter in den Ruhestand trat, und es war sicherlich für niemanden auffällig, daß Dr. v. Brauer durch das Vertrauen seines Landesherrn mit der Leitung des Staatsministeriums beauftragt wurde. Leider war es ihm nicht länger als vier Jahre vergönnt, als verantwortlicher Staatsmann das Ruder des badischen Staatsschiffes zu führen; aber was er in diesen wenigen Jahren als Ministerpräsident geleistet hat, verdient Worte höchster Anerkennung.“

— **Wirklicher Geheimer Rat Kraefft** †. Am 11. d. M. ist in Halensee der ehemalige vortragende Rat im Reichseisenbahnamt, Wirklicher Geheimer Rat Kraefft, im 73. Lebensjahre nach längerem Leiden sanft entschlafen. In Kolberg am 26. Oktober 1832 geboren, begann er seine Beamtenlaufbahn am 4. September 1850 im preußischen Justizdienste. Im Jahre 1861 trat er zur Staatseisenbahnverwaltung über und folgte im Jahre 1868 einer Berufung in das damalige Bundeskanzleramt, wo er zum Regierungsrat und ständigen Hilfsarbeiter ernannt wurde. Bei Errichtung des Reichseisenbahnamts im Jahre 1873 trat er als Geheimer Regierungsrat und vortragender Rat in dieses Amt ein, wurde im Jahre 1878 zum Geheimen Oberregierungsrat und, nachdem er schon von 1887 ab mit der ständigen Vertretung des Präsidenten betraut worden war, im Jahre 1893 zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat befördert. Seit 1879 hat er als stellvertretender preußischer Bevollmächtigter dem Bundesrat angehört. Ausgestattet mit einer umfassenden Kenntnis des Eisenbahn-, insbesondere des Verkehrswesens, und begabt mit einer großen, auf langjähriger Erfahrung und sicherem Urteil beruhenden Umsicht in der Behandlung der Dienstgeschäfte, war der Verstorbene an Diensteifer und nie ermüdender Pflichttreue das Muster eines Beamten. Aus Anlaß der Feier seines 50jährigen Dienstjubiläums am 4. September 1900 wurde ihm der Stern zum roten Adlerorden zweiter Klasse mit Eichenlaub und bei Genehmigung der mit Rücksicht auf sein vorgerücktes Alter zu Beginn des vergangenen Jahres von ihm erbetenen Versetzung in den Ruhestand der Charakter als Wirklicher Geheimer Rat mit dem Prädikat Exzellenz verliehen. Seine Verdienste um das deutsche Eisenbahnwesen, sein vortrefflicher, zuverlässiger Charakter und seine anspruchslose Liebenswürdigkeit sichern dem Dahingeschiedenen ein dauerndes, ehrenvolles Andenken.

— **Personalnachrichten.** Direktor v. Dopffel, Vorstand der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, wurde auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt unter Verleihung des Titels eines Präsidenten mit dem Rang auf der dritten Stufe der Rangordnung. Auf die hierdurch zur Erledigung gelangte Stelle des Vorstands der Verwaltungsabteilung der Generaldirektion der Staatseisenbahnen wurde der vortragende Rat im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, Ministerialrat Dr. Österlen, unter Beförderung zum Direktor ernannt.

Österreich.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im Februar d. J. nach den vorläufigen Einnahmeausweisen im Vergleiche zu dem gleichen Monate des Vorjahres wie folgt:

	1905		gegen 1904	
Kaiser Ferdinands-Nordbahn .	6 722 275	Kr.	— 23 708	Kr.
Südbahn	7 813 344	„	— 189 720	„
Staatseisenbahngesellschaft . .	4 126 215	„	— 31 871	„
Österreichische Nordwestbahn:				
garantierte Linie	1 614 143	„	— 41 184	„
Ergänzungsnetz	1 037 091	„	+ 10 829	„
Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn	652 277	„	+ 55 174	„
Aussig-Teplitzer E. altes Netz .	942 569	„	— 56 339	„
Buschtêhrader Bahn Lit. A. . .	636 856	„	+ 37 500	„
„ „ Lit. B. . .	1 168 185	„	+ 97 300	„
Böhmische Nordbahn	754 924	„	+ 5 935	„

— **Kundgebung der Beamten der Staatseisenbahn-Gesellschaft.** Aus Anlaß des 50jährigen Bestehens der Staatseisenbahn-Gesellschaft hat der Verwaltungsrat bekanntlich namhafte Aufwendungen zu gunsten des gesellschaftlichen Personals bewilligt und u. a. den Zeitpunkt für die Erreichung der vollen Pension auch für die jüngeren Mitglieder des Pensionsfonds von 40 Jahren auf 35 Jahre festgestellt. Eine Abordnung der Beamtenschaft hat nun kürzlich für die dem Personal zugewendete Fürsorge bei dem Präsidenten des Verwaltungsrates den Dank der Beamtenschaft zum Ausdrucke gebracht, nachdem die Abordnung in der gleichen Absicht früher bei dem Direktor des Eisenbahnnetzes und dem Vorstande des finanziellen Dienstes vorgesprochen hatte.

— **Die Erweiterung des Bahnhofes in Pardubitz,** welcher im Eigentum der Staatseisenbahn-Gesellschaft sowie der Südnorddeutschen Verbindungsbahn steht und von der Nordwestbahn mitbenutzt wird, bildet seit längerer Zeit den Gegenstand lebhafter Wünsche aus Interessentenkreisen. Anläßlich der Unzulänglichkeit der Bahnhofsanlagen hat das Eisenbahnministerium seinerzeit in einem Erlasse die Vornahme des Umbaues verfügt, und wird dieser, nachdem die Frage der Deckung der Kosten geordnet erscheint, wohl bald in Angriff genommen werden. Die Verwaltung der Nordwestbahn hatte gegen die Verfügung des Eisenbahnministeriums, soweit sie den von dieser Bahn zu tragenden Beitrag betraf, die Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ergriffen, diese jedoch im Hinblick auf das seither getroffene Abkommen zurückgezogen.

— **Die Zuckertarife im böhmisch-tirolischen Verkehre.** Die böhmische und mährische Zuckerindustrie hält sich durch die Einführung ermäßigter Zuckerfrachtsätze auf den sächsischen Staatsbahnen insofern geschädigt, als sich die Beförderung von Zucker von Aussig und Bodenbach über die sächsischen Bahnen nach Tirol und Vorarlberg gegenüber jener über das österreichische Eisenbahnnetz wesentlich günstiger stellt. Hierdurch wird es den übrigen, nicht an der nördlichen Grenze Böhmens gelegenen Zuckerfabriken erschwert, ja zum Teil unmöglich gemacht, ihre Erzeugnisse in den erwähnten Alpenländern abzusetzen. Die beim Eisenbahnministerium erhobenen Vorstellungen haben diese Stelle veranlaßt, für Zucker aus Böhmen und Mähren nach Tirol und Vorarlberg über die österreichischen Bahnen die Einführung neuer Tarife in Aussicht zu nehmen, durch welche der Unterschied gegenüber den Frachtsätzen auf dem Wege über Sachsen ganz beseitigt oder doch wesentlich herabgemindert wird. Die neuen Tarife sollen mit 1. April d. J. in Kraft treten.

— **Die tiroler Mühlenindustrie und die Eisenbahntarife.** Für die tiroler und vorarlberger Mühlenindustrie macht sich seit einiger Zeit der Wettbewerb der ungarischen Mühlen empfindlich fühlbar; an das Eisenbahnministerium ist daher in wiederholten Eingaben das Ersuchen gerichtet worden, Maßregeln zum Schutze dieser Industrie zu ergreifen. Wie verlautet, wird in nächster Zeit den Wünschen der genannten Interessentenkreise Rechnung getragen werden.

— **Sitzung des Personenausschusses des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Wien.** Vom 1. bis 3. d. M. fanden in Wien Sitzungen des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen statt, an welchen neben Vertretern der diesem Verein angehörigen deutschen, österreichischen, ungarischen und niederländischen Bahnverwaltungen auch solche der an dem Vereinsreiseverkehre beteiligten französischen, schweizerischen, italienischen und nordischen Bahnen teilnahmen. Die wesentlichsten Verhandlungsgegenstände betrafen die weitere Ausgestaltung des Verkehrs mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften durch Einbeziehung zahlreicher neuer Bahn- und Schiffahrtslinien, die Errichtung von Ausgabestellen für Vereinsreisehefte in London, Lyon, Warschau und Odessa, dann die Neubearbeitung der Ausführungs- und Abrechnungsbestimmungen sowie die Feststellung von Normen über die Aufstellung der statistischen Nachrichten bezüglich des Vereinsreiseverkehrs. Zu erwähnen ist der Beschluß betreffend die Einsetzung eines ständigen Unterausschusses, welchem alle Verhandlungsgegenstände von erheblicherer Bedeutung zur Vorberatung zugewiesen werden sollen.

Ungarn.

— **Subventionen für ungarische Vizinalbahnen.** Im Jahre 1903 standen auf Grund des Normalbetriebsvertrages 99 Vizinalbahnen mit einem Netze von 6939 km im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen. Das für diese Vizinalbahnen verwendete Baukapital betrug 484 549 116 Kr. Die zu den Baukosten gewährten Beiträge betrugen 183 189 570 Kr., welche Summe 37,8 % des Gesamtkapitals entspricht. Die Beiträge verteilen sich wie folgt: a) Staatsbeiträge: Post 26 114 176 Kr, Fahrbetriebsmittel 2 064 100 Kr., Anschlüsse 508 300 Kr., sonstige Beiträge 45 717 610 Kronen, Gesamtsumme der Staatsbeiträge 74 404 186 Kr.; b) Beiträge der Munizipien 47 055 836; c) Beiträge der Gemeinden und der Privatinteressenten 61 729 548 Kr. Zu den Baukosten haben daher beigetragen: der Staat 15,3 %, die Munizipien 9,7 %, Gemeinden und Private 12,8 %.

— **Disziplinarverfahren anläßlich des Ausstandes der ungarischen Eisenbahnbediensteten.** Der ungarische Handelsminister hat, wie schon in Kürze gemeldet, die Disziplinarerkenntnisse gegen alle anläßlich des vorjährigen Ausstandes in Disziplinaruntersuchung gezogenen Bediensteten aufgehoben, soweit letztere von der gegen sie erhobenen Anklage von den Gerichten rechtskräftig freigesprochen wurden. Von dieser Verfügung werden alle jene Angestellten ausgenommen, gegen die das Strafverfahren durch rechtskräftige gerichtliche Entscheidung bisher keinen Abschluß fand; gegenüber diesen Bediensteten bleibt das Disziplinarverfahren bis zur rechtskräftigen Beendigung des Strafverfahrens in der Schwebe. Alle jene Angestellten, die von den Gerichten mit rechtskräftigem Urteil zum Amtsverluste verurteilt wurden, werden infolge dieses Urteils aus dem Dienste entlassen. Allen Angestellten, von deren Bestrafung im Disziplinarwege der Handelsminister absah, werden sofort ihre während der Dauer ihrer zeitweiligen Amtsenthebung zurückgehaltenen Bezüge flüssig gemacht.

— **Anstellungen von Unterbeamten und Dienern bei den ungarischen Staatsbahnen.** Der Handelsminister hat auf Grund vorangegangener eingehender Prüfung des wirklichen Erfordernisses an Arbeitskraft die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ermächtigt, 855 Unterbeamte, 1708 Diener und 277 Wächter auf systemisierte Stellen zu ernennen.

— **Eisenbahn Székely=Kocsárd-Maros=Ujvar.** Von der an der Linie Kolozsvár-Tövis liegenden Station Székely=Kocsárd abzweigend wurde bis Maros=Ujvár eine neue Linie gebaut, welche demnächst eröffnet werden soll.

Übrige europäische Länder.

— **Der Generalsekretär der belgischen Staatsbahnen Herr Ramaeckers** erreicht, wie wir der „Indép. belge“ entnehmen, Ende des laufenden Jahres die Altersgrenze und wird in den Ruhestand versetzt werden. Im folgenden Jahre kommt die Reihe an drei andere hohe Beamte: die Herren Goffin und Courtin, Räte, und Garnir, Generaldirektor des Betriebsdienstes.

— **Jungfraubahn.** In der Schweiz ist in allernächster Zeit noch ein interessanter Tunneldurchschlag zu erwarten. Die Arbeiten am Jungfraubahntunnel sind soweit fortgeschritten, daß gegen Ende Mai die Station Eismeer, 3161 m Höhe, erreicht werden wird und am 1. August die Betriebseröffnung bis dahin stattfinden kann.

— **Vollspurige Nebenbahn Etzwilen-Frauenfeld-Wil.** Es hat sich in den betreffenden schweizerischen Landesteilen ein großes „Initiativkomitee“ zur Herstellung dieser Eisenbahnlinie gebildet; das Konzessionsgesuch soll bereits in der Junisession des schweizerischen Parlaments verhandelt werden können, doch sind noch Widerstände zu überwinden. Nach der N. Zürcher Ztg. sähe man in Wil, in Weinfelden und in Konstanz die neugeplante Strecke zu Unrecht als ein Wettbewerbsprojekt zu der Strecke Konstanz-Weinfelden-Wil an.

— **Simplonfeier.** Schweizerische Blätter weisen nochmals darauf hin, daß die am 28. d. M. stattfindende Feier der Simplonunternehmung mit ihren Arbeitern nur eine solche in engerem Kreise sein werde, der dann nach Fertigstellung des Tunnels die großen Eröffnungsfeste folgen sollen.

— **Die Eisenbahner-Obstruktion und der Ministerwechsel in Italien.** Die Entwicklung der Dinge und die Meinungskundgebungen von den verschiedensten Seiten bestätigen, daß Ministerpräsident Giolitti durch seinen Rücktritt der bereits stark im Abflauen begriffenen Arbeiterbewegung und der sozialistischen Verhetzung wider Willen einen Dienst geleistet hat, indem sie eine schon beinahe sichere Niederlage als Erfolg ausposaunen und darauf ihre Ansprüche wieder fester begründen konnte. Da die Obstruktion nicht die erhoffte Wirkung gehabt hatte, sollte das Agitationskomitee der Eisenbahner mit den nach Rom gekommenen Vertretern der Arbeiterkammern über neue Mittel und Wege beschließen. Die Zerfahrenheit wurde schon durch die Verschiedenheit der für diese Versammlung gemachten Vorschläge gekennzeichnet, die vom Generalstreik in ganz Italien bis zur völligen Einstellung der

Eisenbahner-Obstruktion gingen. Es scheint aber nach allen bisher gewordenen Aufklärungen so gut wie sicher, daß das Komitee die Sache vorerst verloren geben und das Aufhören der tatsächlich bereits sehr abgeschwächten Obstruktion beschließen wollte, als plötzlich der Rücktritt Giolittis und damit des ganzen Kabinetts bekannt wurde. Zweifellos war der Ministerpräsident infolge einer Influenza gesundheitlich bedeutend geschwächt. Aber in weiten bürgerlichen Kreisen Italiens hat man es dem früher so energischen Manne doch recht verdacht, daß er in einem so kritischen Augenblick die Flinte ins Korn warf. „Der vorausgesagte Sieg hat sich eingestellt, das freiheitmordende Ministerium ist unter den Schlägen Eurer kräftigen Aktion gefallen, mit der Obstruktion kann daher aufgehört werden", diese Fanfare telegraphierte das Agitationskomitee durch das Land, während es wahrscheinlich selbst schon an eine beschönigende Chamade gedacht hatte. Ein weiter erfolgter Aufruf des Agitationskomitees der Eisenbahner erklärt, das Einstellen der Obstruktion dürfe durchaus nicht als ein Niederlegen der Waffen, sondern nur als ein Waffenstillstand angesehen werden. Man müsse voll in Bereitschaft stehen, um den Kampf mit dem neuen Ministerium aufzunehmen, wenn dieses die Eisenbahnvorlagen mit den von den Eisenbahnern zurückgewiesenen Streikbestimmungen wieder einbrächte. Wie das Komitee die Solidarität aller anderen Arbeiter Italiens anrief, so haben die Vertreter der Arbeitskammern eine Kundgebung erlassen, die allen Arbeitern zur Pflicht macht, die Eisenbahner zu unterstützen. Langjährige Arbeit und große Opfer, so heißt es darin, würden umsonst gewesen sein, wenn die Arbeiter es jetzt zuließen, daß ein Ausstandsverbot gesetzlich eingeführt würde. Sozialistische Blätter verbreiteten auch schleunigst die Nachricht, die Eisenbahnvorlagen würden nun ohne die streitigen Artikel eingebracht werden. Nach den bisherigen Grundsätzen des inzwischen neuernannten Ministerpräsidenten Fortis ist dies nicht unwahrscheinlich.

— **Halbjahrberichte der englischen Eisenbahnen.** Für die Vollversammlung der London & North Western-Eisenbahn am 17. Februar d. J. waren umfassende Vorbereitungen getroffen worden, und zwar von den Aktionären zum Angriff gegen die Verwaltung und von dieser zur Abwehr. Infolge der unbefriedigenden Einnahmen trat 1901 das sogenannte „Reform Committee" mit dem Parlamentsmitglied Mr. W. Burdett Coutts an der Spitze ins Leben. Jahr für Jahr wurde die Verwaltung aufgefordert, Änderungen in der Leitung und im Betriebe einzuführen, unter anderem größere Güterwagen anzuschaffen und sodann einige Güterzüge aufzulassen, dem die Leitung auch entsprach.

Für den voraussichtlichen Sturm in der Vollversammlung warben Komitee als auch Verwaltung mittels Rundschreiben Stimmen. Das Komitee legte den Anteilscheinbesitzern die Frage vor, ob eines der größten Eisenbahnunternehmen Englands nicht nach kaufmännischeren Grundlagen geleitet werden soll und ob die hochbesoldeten Beamten der Gesellschaft durch den Mund der Verwaltungräte Maßnahmen treffen dürfen gegen den Willen jener, die sie bezahlen. In einem zweiten Rundschreiben (20. Januar 1905) wurde die Verbesserung des Güterverkehrs, das Einvernehmen mit anderen Eisenbahngesellschaften und die Aufstellung einer entsprechenden Verkehrsstatistik verlangt. Das heutige System gebe keinerlei sichere Anhaltspunkte für die Verwendung der Einnahmen und Ausgaben, für den Gewinn oder Verlust, wie für die Wirksamkeit der Verwaltung überhaupt; diese sei verlustbringend und verschwenderisch, denn obgleich die Roheinnahmen von 1901 auf 1903 um mehr als 3 000 000 £ stiegen, hatten die Aktionäre keinen Vorteil, sondern eher Schaden davon. Es müsse das Tonnenmeilen-System eingeführt, d. h. in klaren Ziffern ausgedrückt werden, was es kostet, eine Person oder 1 t auf eine Meile zu befördern. Niemand zweifle an der Rechtschaffenheit der Verwaltung, aber nicht nur die Besitzer, sondern ein ansehnlicher Teil der Bevölkerung beklage es, daß die Leitung so wenig Rücksicht übe und sich ihrer großen Verantwortlichkeit als Kontrollorgan des wichtigsten Eisenbahnunternehmens offenbar nicht bewußt sei.

Der Vorsitzende, Lord Stalbridge, beantwortete dieses Rundschreiben nur „mit dem Sammeln von Stimmen", um die Verwaltung „in ihrer bequemen Ruhe nicht zu stören". In der Versammlung selbst gab er auch keinen Aufschluß über die Einzelheiten der verlangten Reformen und berief sich auf eine seiner früheren Erklärungen, mit welcher er den Einwurf, daß die veröffentlichte Statistik zur Prüfung der Gebarung unzureichend sei, als unrichtig bezeichnete.

Im letzten Halbjahr blieben die Einnahmen gegen 1903 aus dem Personen- und Güterverkehr um 100 118 £, aus dem Personenverkehr (1 207 919 Personen weniger) allein um 18 830 £ zurück. Lord Stalbridge erklärt weiter, daß die Verwaltungsgrundsätze der Gesellschaft das Ergebnis langer Erfahrung und von Fachleuten anerkannt seien, bedauert die gegenwärtige Agitation und empfiehlt die Annahme des Berichts.

Mr. Burdett Coutts erwiderte, daß die Verwaltungsräte gänzlich in den Händen der Oberbeamten, die auch als Stimmenwerber auftreten, seien, und legte Verwahrung gegen die so benutzten Stimmen ein; die Gesellschaft werde von anderen Eisenbahnen des Landes als Haupthindernis für jedes Übereinkommen angesehen. Er sei auch mit der Annahme des Berichts einverstanden, jedoch nur unter der Bedingung, „daß die Verwaltung das in dem Schreiben vom 20. Januar d. J. verlangte Tonnenmeilensystem annehme". Dieses System werde, meint ein anderer Aktionär unter großer Heiterkeit der Versammlung, sogar von den Chinesen in Erwägung gezogen. Lord Stalbridge erklärte, daß keine britische Bahn, ausgenommen die North Eastern, dieses teure (?) System einzuführen versucht habe, und daß die Gesellschaft bemüht sei, mit anderen Eisenbahnen Betriebsverträge abzuschließen. Bei der Abstimmung erlitt die Angriffspartei eine starke Niederlage. Für die Verwaltung ergaben sich 92 228 Stimmen mit einem Kapitalbetrag von 19 313 135 £, für die Gegner 23 972 Stimmen mit 5 236 041 £.

Die Great Northern büßte im letzten Halbjahr 15 630 £ an Einahmen ein und beförderte über 200 000 Personen in Yorkshire und 70 000 Personen in Nottinghamshire weniger, teils infolge der Herabsetzung der Zeitkartenpreise III. Klasse, welche jetzt von früheren II. Klasse-Reisenden benutzt wird, teils infolge der Entwicklung der Straßenbahnen, auf denen größere Strecken in 2—3 Teilfahrten zurückgelegt werden. — Die Great Central-Eisenbahn führte um 11 870 Personen weniger, was der gedrückten Handelslage zugeschrieben wird. Die Winternebel verursachten ihr eine Mehrauslage von 7000 £, der Lancashire & Yorkshire-Eisenbahn 13 000 £. — Die Great Western erlitt eine Einbuße bei Reisen auf kürzeren Strecken; sie will die Pflege des Fernverkehrs sich besonders angelegen sein lassen, ohne jedoch den Nahverkehr zu vernachlässigen. — Auf der London & South Western wird innerhalb der nächsten drei Monate die elektrische Zugbeförderung zwischen Putney und Wimbledon versuchsweise eingeführt und der Betrieb der Districtbahn übertragen. — Die Rhymney sowie die Taff Vale-Bahn in Südwales erzielten durch Inbetriebsetzung von Motorwagen eine wesentliche Erhöhung des Personenverkehrs.

Die Central London-Tiefbahn wartet mit ihrer Eingabe an das Parlament bezüglich der Erweiterung der Linien von Hammersmith über den Strand nach der City noch den Bericht der London Traffic Commission ab; sie beförderte im letzten Halbjahr 3 084 000 Reisende mit Arbeiterfahrkarten, bei denen der Gewinn nur je $^{14}/_{100}$ d beträgt. Eine Überlastung durch Arbeiter sei nicht zu befürchten. — Demgegenüber verlautbarte die South Eastern & Chatham-Eisenbahn anfangs Februar, daß künftig die Arbeiterfrühzüge: 4.57 Victoria Holborn, 5.32 Wandsworth Road-Holborn, 5.48 Holborn-Victoria, 6.11, 6.34 und 6.59 Loughborough-Ludgate nicht mehr gefahren werden. — Auf der Metropolitan Districtbahn erhöhte die Ermäßigung der Fahrpreise die Zahl der beförderten Personen um nahezu 2 000 000. Die Dampflokomotiven werden außer Betrieb gesetzt, sobald die elektrischen Motoren und die in England bestellten 140 Wagen sowie die an ausländische Firmen vergebenen 280 Wagen eingeliefert sind. K—a.

— **Straßen- und Kleinbahnen in England.** Das Handelsamt veröffentlichte kürzlich einige interessante Ziffern über die Straßen- und Kleinbahnen. Danach stiegen: die Länge vom Jahre 1879 mit 269 engl. Meilen (432,8 km) auf 1840 engl. Meilen (2960,5 km) im Jahre 1903/04, das angelegte Kapital von 4 210 000 £ auf 46 450 000 £, die Zahl der beförderten Personen von 146 000 000 auf 1799 Mill. und der Reingewinn von 230 956 £ auf 2 912 110 £. Weitere Aufschlüsse über die 3 Betriebsarten, den Pferde-, Dampf- und elektrischen Betrieb, gibt die folgende Zusammenstellung.

Angelegtes Kapital für 1 engl. Meile eingleisige Bahn:

	1879 Pferdebetrieb	1898 Dampfbetrieb	1903/04 Elektr. Betrieb
Baukapital	7 840 £	7 770 £	11 780 £
Gesamtausgabe	9 877 „	10 469 „	16 018 „
Verhältnis des Reingewinns zum Kapital	3,97 %	6,38 %	6,27 %
Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Roheinnahmen	83,81 „	76,93 „	66,15 „
Beförderte Personen auf 1 engl. Meile Bahn	469 641	806 703	977 951
Beförderte Personen auf 1 engl. Wagenmeile	7,77	9,48	9,23
Durchschnittliche Einnahme für 1 Person	1,34 d	1,23 d	1,11 d

Noch immer wogt der Streit über die Zukunft der Straßenbahnen. In einer Versammlung des Londoner Grafschaftsrats erklärte der Vorsitzende, daß gemäß den Berechnungen eines technischen Blattes die Betriebskosten für 1 engl. Wagenmeile bei einem Motoromnibus 11½ d bis 1 sh, bei der elektrischen Straßenbahn nur 5½—6 d betragen, während der Platzraum sich wie 34 zu 50—70 verhält; es sei daher ein Grund zu Befürchtungen wegen der Straßenbahnen nicht vorhanden. Die Nützlichkeit der Motoromnibusse für die äußeren Bezirke sei zweifellos, sie können jedoch in dicht bevölkerten Stadtvierteln nicht in Wettbewerb treten. Nichtsdestoweniger seien auf der vor kurzem geschlossenen internationalen Motorausstellung in Olympia (London) sowie in Berlin von England und Amerika sehr umfangreiche Bestellungen für Motoromnibusse gemacht worden. K—a.

Fremde Weltteile.

— **Ausstand auf den Hoch- und Untergrundbahnen in Newyork.** Die Angestellten auf den Untergrund- und Hochbahnen sind am 7. d. M. in den Ausstand getreten, weil sich die Verwaltung weigerte, die gestellten Forderungen zu bewilligen. Der Ausstand erstreckt sich auf fast 5000 Angestellte und hemmt den ganzen Verkehr, so daß es für viele Bewohner der unteren Stadt unmöglich ist, zur rechten Zeit ihre Geschäftsstellen zu erreichen. 3000 Polizeibeamte bewachen die Stationen der Untergrund- und Hochbahnen. Die Interborough Schnellverkehrsgesellschaft, welche die Untergrundbahn und die Manhattan-Hochbahn betreibt, hatte tagelang einen Dampfer mit Streikbrechern bereit, von denen indes über hundert sich den Ausständischen anschlossen. Der Präsident der Bahngesellschaft August Belmont ist abwesend; da er gleichzeitig Präsident der Civic Federation ist, welche Frieden zwischen Kapital und Arbeit anstrebt, so erhofft man eine baldige Beilegung des Ausstandes. Das arbeitende Newyork traf allgemein zu spät auf den Arbeitsstätten ein. Bei der Eröffnung der Wertpapierbörse fehlte die Hälfte der Mitglieder. Die Straßenbahnen mußten, um den Verkehr zu bewältigen, trotz der Hundekälte auch offene Sommerwagen mit einstellen; selbst die Wagendächer waren noch mit Fahrgästen überfüllt. Im besonderen versucht man, den Betrieb auf der Tiefbahn aufrecht zu erhalten, indem man Freifahrten, aber auf eigenes Risiko gestattet. Bei Zusammenstößen zwischen Ausständischen und Streikbrechern wurden einige Personen verletzt.

Wir entnehmen über Einzelheiten dem Berliner Lokal-Anzeiger folgendes: Die Angestellten der Newyorker Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaften haben den Generalstreik proklamiert und durch Niederlegen der Arbeit den Verkehr auf diesen Bahnen, die täglich insgesamt von mehr als einer Million Menschen benutzt werden, vorübergehend lahmgelegt. Die Direktionen der Gesellschaften haben es immerhin mit großer Mühe durchgesetzt, daß wenigstens einige Züge den Betrieb aufrecht erhielten, und haben sofort aus verschiedenen Landesteilen Leute herbeigeholt, die an Stelle der Streikenden treten, unter ihnen den bekannten Führer der Streikbrecher Jim Farley. Unter starkem Polizeischutz wurden sie von dem Dampfer, auf dem man sie einquartierte, zur Arbeitsstelle geführt. Die Eingänge der Bahnhöfe, besonders die der Untergrundbahn, sind ebenfalls von starker Polizeimacht bewacht; trotzdem wurden die Maschinenführer zum Schutz noch mit einem eisernen Panzerhemd versehen. Es ist bereits zu zahlreichen Schlägereien gekommen. Die Züge verkehren unregelmäßig und selten, und auf den Stationen herrscht ein buchstäblicher Faustkampf um die Plätze, wobei es selten ohne größere Verletzungen abgeht. Es kommt hinzu, daß bei der Ungeübtheit dieser Hilfsangestellten die Sicherheit des Betriebes sehr gefährdet ist, wofür bereits mehrere ernste Zwischenfälle Zeugnis abgelegt haben. Das Publikum sieht sich zum größeren Teil veranlaßt, auf die Benutzung der Bahnen zu verzichten, was für viele im Umkreise der Stadt wohnende Geschäftsleute eine mehrstündige Fußwanderung bedeutet. Viele brechen bereits um 4 Uhr morgens von Hause auf, um rechtzeitig in ihre Bureaus zu gelangen. Menschen jeden Standes und Alters, Millionäre, Telephonistinnen und Offizierburschen, drängen hastig durch die Straßen, und um das Unglück voll zu machen, ist noch ein starker Schneefall eingetreten, der das Fortkommen sehr erschwert. Die Zustände sind für den Verkehr auf die Dauer unerträglich; Abhilfe kann nur dann kommen, wenn schnell genügende Ersatzmänner herbeigezogen werden können. Als solche haben sich u. a. auch eine Menge Studenten von der Columbia-Universität als Zugführer in den Dienst des Verkehrs gestellt. Die Streikenden behaupten, daß sie sechs Monate lang den Kampf aushalten könnten. — Seit dem 10. d. M. ist der Streik größtenteils beendet.

Bücherschau.

— **Eine „Statistik der Kleinbahnen im Deutschen Reiche für 1903“** wurde als Ergänzungsheft der Zeitschrift für Kleinbahnen (Verlag von Julius Springer in Berlin) dem Heft 2 Jahrg. 1905 beigegeben. Das Werk enthält auf 174 Folioseiten genaue Angaben über die wirtschaftlichen Verhältnisse und Ergebnisse der 530 Straßen- und Kleinbahnen, welche während des Berichtsjahres im Deutschen Reich in Betrieb waren. Die Abteilung A umfaßt die Straßenbahnen und führt zunächst die preußischen Straßenbahnen nach Regierungsbezirken geordnet und sodann die außerpreußischen Straßenbahnen auf. Hiernach folgen in gleicher Anordnung die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen. In die einzelnen Unterabteilungen sind die Bahnen je nach ihrer Spurweite eingeordnet. Ein nachgefügtes alphabetisches Verzeichnis erleichtert die Übersicht und damit die Verwendbarkeit des gebotenen reichhaltigen Stoffs.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Greußen - Ebeleben - Keulaer Eisenbahn.
Die Station Urbach führt fortab die Bezeichnung „Urbach (Thür.)“.
Berlin, den 9. März 1905. (644)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
Herrmann Bachstein.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif.
Am 15. d. M. wird die Haltestelle Püttlingen, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, auch für den gesamten Tierverkehr eröffnet werden. (645)
St. Johann-Saarbrücken, 8. März 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Anclam und Züssow an der Bahnstrecke Stralsund-Pasewalk gelegene Haltestelle Kl. - Bünzow, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Stückgutsendungen nach Kl.-Bünzow müssen frankiert, von Kl.-Bünzow unfrankiert aufgeliefert werden. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen.

Die Annahme und Auslieferung der Stückgüter ist auf die Zeit von 10—12 Uhr vorm. und 2—5 Uhr nachm. beschränkt.

Mit demselben Tage wird die Haltestelle Kl.-Bünzow in die Tarife für die Gruppen- und Gruppenwechselverkehre der preußisch - hessischen Staatseisenbahnen sowie in den Wechselverkehr mit der oldenburgischen Staatsbahn aufgenommen. Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im März 1905. (645a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. März d. J. wird der zwischen den Stationen Gr.-Gleidingen und Broistedt (Bahnstrecke Hildesheim - Braunschweig) belegene Haltepunkt Alvesse für den beschränkten Eil- und Stückgutverkehr freigegeben werden, nämlich für Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewichte von höchstens 100 kg und außerdem für den Milchverkehr. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf dem Haltepunkt Alvesse ausgeschlossen.

Vom 15. März d. J. ab treten für den Haltepunkt Alvesse direkte Frachtsätze im Verkehre mit den Stationen der preußischen Staatseisenbahnen, den in die Staatsbahn-Gruppen- und Gruppenwechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und der oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbureau hier.

Hannover, den 4. März 1905. (645b)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verkehrsstörungen und Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Infolge Schneeverwehung war der Gesamtverkehr in der Strecke Unzmarkt-Mauterndorf vom 24. Februar bis 1. März l. J. unterbrochen.

Wien, am 8. März 1905. (646)

4. Güterverkehr.

Güterverkehr Reichsbahn - Baden.

Mit Geltung vom 20. März 1905 wird ein Ausnahmefrachtsatz von 0,78 ℳ für 100 kg für Abfallschwefelsäure in vollen Wagenladungen von Devant-les-Ponts nach Binau eingeführt.

Straßburg, den 8. März 1905. (647)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 15. d. M. werden die Stationen Ziegenrück des Direktionsbezirks Erfurt und Dill-Weißenstein der württembergischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen. Gleichzeitig wird die Station Stadthagen des Direktionsbezirks Hannover in den Ausnahmetarif 1 (Eisen) einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau und die unterzeichnete Verwaltung.

Altona, den 9. März 1905. (648)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Die nachstehend bezeichneten, im direkten Verkehr mit Belgien bestehenden Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts nebst den zu ihnen erschienenen Nachträgen werden am 1. Mai d. J. ohne Ersatz aufgehoben:

1. Ausnahmetarif für den Verkehr von und nach den Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken vom 1. April 1900;
2. Ausnahmetarif für den Verkehr nach Stationen der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn vom 1. November 1898;
3. Ausnahmetarif für den Verkehr nach Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt (Berzirk Mainz) vom 15. Juni 1892;
4. Ausnahmetarif für den Verkehr nach Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen vom 15. April 1892;
5. Ausnahmetarif für den Verkehr nach Stationen der badischen Staatsbahnen und der Bregtalbahn vom 1. Juni 1896;
6. Ausnahmetarif für den Verkehr nach Stationen der württembergischen Staatsbahnen vom 1. November 1897;
7. Ausnahmetarif für den Verkehr nach Weinheim Hauptbahnhof (badische Staatsbahn) vom 15. Juni 1892;
8. Ausnahmetarif für den Verkehr nach Stationen der Prinz Heinrichbahn vom 1. November 1898;
9. der im Heft 2 der Tarife des belgisch-bayerischen Verkehrs vom 1. April 1901 für den Verkehr mit Lindau (Stadt und Rangierbahnhof) enthaltene Ausnahmetarif Nr. 27.

Der gleichartige Ausnahmetarif für den Verkehr nach Basel, Basel-St. Johann und Delle transit vom 1. November 1900 nebst Nachtrag I tritt am 1. Juni d. J. außer Geltung.

Mit dem Tage des Außerkrafttretens der besonderen Kohlentarife erfolgt in den bezeichneten Verkehren die Beförderung von Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts unter den Bedingungen und zu den Sätzen der bestehenden direkten Gütertarife.

Straßburg, den 9. März 1905. (649)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Auf 15. März 1905 wird zum Gütertarif Basel Bad. Bahnhof-Schweiz der Nachtrag I ausgegeben.

Er enthält neben bereits bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs hauptsächlich Frachtsätze für die Stationen der Nyon-Crassier-Bahn, Wagenladungsfrachtsätze für die Station Neuruz sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Soda und Chlorkalk.

Nähere Auskunft erteilen unsere Station Basel und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 10. März 1905. (650)

Gr. Generaldirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. Verkehr mit Norddeutschland.

Am 1. Mai d. J. tritt zu vorbezeichnetem Verbandsgütertarif der Nachtrag II in Kraft. Er enthält Änderungen der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen- und Eisenwaren etc.) und Nr. 4 (Maschinen), denen zufolge Tariferhöhungen für einzelne Artikel dieser Ausnahmetarife eintreten. Danach sind zu den Frachtsätzen der Serie A des Ausnahmetarifs Nr. 3 nur noch Werkzeuge für den Feldbau, wie unter 9 der Serie A genannt, zu tarifieren, während alle anderen dort genannten Werkzeuge zu den Artikeln der Serie B des Ausnahmetarifs Nr. 3 gehören. In dieser Serie werden auch Maschinenteile aller Art aufgenommen, die bisher die Serie B des Ausnahmetarifs Nr. 4 bildeten. Für die Artikel der Serie B des Ausnahmetarifs Nr. 3 werden außerdem besondere niedrigere Frachtsätze für Sendungen von 5000 kg eingeführt, wenn diese Gegenstände weder angestrichen, noch bemalt, vergoldet, versilbert, emailliert, galvanisiert, oxydiert, vernickelt, bronziert oder verziert und — mit Ausnahme von unangestrichenem Holz — mit keinem anderen Material verbunden sind. (Die mit einem Anstrich von Asphalt, Mennige, Teer oder sogenanntem Eisenlack versehenen Artikel werden als nicht angestrichen betrachtet.)

Im Ausnahmetarif Nr. 4 gelten vom 1. Mai d. J. ab die Frachtsätze der Serie A nur noch für landwirtschaftliche Maschinen aller Art, auch zerlegte, Pflüge, Mühlen etc. Für andere Maschinen aller Art, auch zerlegte, die nunmehr an Stelle der Maschinenteile die Serie B des Ausnahmetarifs Nr. 4 bilden werden, kommen neue erhöhte Frachtsätze zur Einführung.

Durch den Nachtrag werden ferner einbezogen in den Ausnahmetarif Nr. 3, A/C (Eisen und Eisenwaren) die Stationen Baileshi, Cernaroda, Filiasi, Lotru, Micil, Odobeski, Onesti, Palota, Roznov und Targul-Frumos, in den Ausnahmetarif Nr. 3 D (Roheisen) die Stationen Campina und Doftana, in den Ausnahmetarif Nr. 4 (Maschinen) die Station Dealul-Spirei und schließlich in den Ausnahmetarif Nr. 40 (Schamottesteine etc.) die Station Campina der Rumänischen Staatsbahnen.

Außerdem werden durch den Nachtrag die Frachtsätze für die Station Charlottenbrunn des Direktionsbezirks Breslau mangels eines Verkehrsbedürfnisses aufgehoben.

Der Nachtrag enthält schließlich noch Änderungen von Stationsnamen und Berichtigungen.

Der Preis des Nachtrages sowie der Zeitpunkt, von dem ab er käuflich bezogen werden kann, werden noch bekannt gegeben werden.

Breslau, den 8. März 1905. (651)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn - Gütertarife (Gruppentarif III und Wechseltarife mit der Gruppe III). Übergangstarife im Verkehr mit den Ruhr - Lippe - Kleinbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. ab wird der Übergangstarif für den Verkehr mit den Ruhr-Lippe-Kleinbahnen auf den gesamten Bereich der Staatsbahn-Gütertarife ausgedehnt.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Essen, den 8. März 1905. (652)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. März l. J. wird zu Abteilung 2 des badischen Binnengütertarifs der Nachtrag VII ausgegeben.

Er enthält die Einbeziehung der Station Buchholz für den Eil- und Frachtstückgutverkehr und der Station Hubacker für den Eil-Frachtstückgut- und beschränkten Wagenladungsverkehr.

Die Entfernungen und Frachtsätze für die Station Buchholz treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 10. März 1905. (653)

Gr. Generaldirektion.

Staatsbahngütertarif Gruppe I und Gruppenwechseltarif I/III.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1905 gelangt ein Ausnahmetarif S 27 a für Eisenvitriol nach Seehäfen und zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern von Stationen des Direktionsbezirks Kattowitz zur Einführung. Über die Anwendungsbedingungen und die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, am 9. März 1905. (654)

Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarife. (Gruppentarif III, Gruppenwechseltarife I/III, II/III und III/IV.

In den vorgenannten Tarifen werden die besonderen Bestimmungen zu § 59 der Eisenbahn-Verkehrsordnung unter Nr. 2 im zweiten Absatz durch folgenden Zusatz ergänzt:

„Es sei denn, daß der Frachtbriefadressat ein (im Frachtbriefe als solcher bezeichneter) Spediteur ist, der die Ausfuhr nach dem Auslande vermitteln soll. In solchem Falle hat der Versender bei der Auflieferung des Gutes zur Beförderung an den Spediteur die für die Ausstellung des Anmeldescheines durch den Spediteur erforderliche statistische Erklärung nach den §§ 10 (4), 20 (2) und 22 (3) der Ausführungsbestimmungen zu dem vorbezeichneten Ge-

setz mit dem Frachtbriefe der Eisenbahn zu übergeben."

Die Ergänzung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Essen, den 9. März 1905. (655)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. d. M. ab wird die Station Tönning des Direktionsbezirks Altona als Empfangsstation in den Ausnahmetarif für Frachtstückgut und Stückgut des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern einschließlich der deutschen überseeischen Kolonien einbezogen.

Altona, den 11. März 1905. (656)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Oberschlesisch - nordwest-mitteldeutsch-hessischer Kohlenverkehr.

Vom 15. März d. J. wird die Haltestelle Groß=Besten des Direktionsbezirks Halle a/S. in den Tarif einbezogen.

Kattowitz, den 10. März 1905. (657)
Königliche Eisenbahndirektion.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Prettin-Annaburg.

Mit Geltung vom 20. März d. J. wird im Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Prettin - Annaburg für Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten Ausnahmetarife 1—5 einschl. 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erschienenen Kohlentarife abgefertigt werden, der Frachtsatz der Staatsbahnstation Annaburg (Prov. Sachsen) um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Die Frachtermäßigung gilt nur für den Verkehr mit den Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Halle a/Saale, den 9. März 1905. (658)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen usw.

Mit dem 1. April d. J. wird die Station Jinonitz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in obengenannten Verkehr einbezogen. Für Jinonitz kommen die für Hostiwitz bestehenden Frachtsätze mit einem Zuschlage von 4,6 Hellern für 100 kg zur Anwendung.

Breslau, den 9. März 1905. (659)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. d. M. ab wird die Haltestelle Höftgrube als Empfangsstation in den im Gruppenwechseltarif II/III (Tarifheft II J) bestehenden Ausnahmetarif 6 c für Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine und Naßpreßsteine) einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Altona, den 8. März 1905. (660)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Kohlen-Ausnahmetarif Teil V, Heft 3 vom 1. Mai 1901.)

Am 1. April 1905 erscheint der IV. Nachtrag, welcher die Aufhebung der Frachtsätze und Entfernungen für Basel, Schaffhausen, Singen und Konstanz und des Schleppbahn-Gebührenverzeichnisses sowie sonstige Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes und der bisherigen Nachträge enthält.

Bezugspreis des Nachtrages: 0,10 ℳ = 0,12 Kr. für das Stück.

München, den 11. März 1905. (661)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Vom 1. Mai 1905 an kommen für die im Ausnahmetarif 38 (für bestimmte Eilgüter) des Gütertarifs Basel S. B. B. und Basel=St. Johann-Badische Bahn bezeichneten Frachtgegenstände bei Aufgabe als Stückgut durchweg die Frachtsätze der Stückgutklasse I und für Obst in Wagenladungen jene der allgemeinen Wagenladungsklassen A und B zur Anwendung:

Hierdurch treten folgende Erhöhungen ein:

a) für Heringe, Salat, Gurken, Spinat, Obst und lebende Pflanzen als Stückgut 1,6 ₰ für 100 kg;
b) für Obst in Wagenladungen 4 ₰ für 100 kg.

Karlsruhe, den 10. März 1905. (662)
Großh. Generaldirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 16. März d. J. ab wird die Nebenbahn Biberach - Oberharmersbach für den Binnen- und direkten Verkehr in den Abschnitt III A des Tarifs einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. März 1905. (663)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif, Teil II.

Vom 18. April alten/1. Mai neuen Stils d. J. ab wird in Rußland der Verkaufspreis für ein Frachtbriefformular auf 2 Kop. = 4 ₰ erhöht.

Bromberg, den 9. März 1905. (664)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Königlich sächsischen Staatsbahnen.

Mit dem 15. März d. J. wird die Station Rautenkranz der sächsischen Staatsbahnen in vorgenannten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Breslau, den 7. März 1905. (665)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Am 1. April d. J. tritt für den oben bezeichneten Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. Oktober 1896 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Außer Änderungen von Entfernungen und Frachtsätzen, Einbeziehung neuer Stationen und Ausschaltung von Stationen mangels eines Verkehrsbedürfnisses enthält die Neuauflage des Tarifs keinerlei sachliche Änderungen.

Soweit Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die Frachtsätze und Bestimmungen des bisherigen Tarifs noch bis zum 15. Mai 1905 in Kraft.

Der neue norddeutsche Transittarif ist vom 15. d. M. ab zum Preise von 0,40 ℳ für das Stück durch die beteiligten Abfertigungsstellen, das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die Verbandsverwaltungen, deren Verkehrsbureaus auch nähere Auskunft erteilen, zu beziehen.

Breslau, den 6. März 1905. (666)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-italienischer Güterverkehr.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif Teil II, Heft 2.

Mit 1. April 1905 gelangt der Nachtrag I zum Tarif Teil II, Heft 2 zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrages können ab 15. März 1905 von der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft zum Preise von 0,50 Kr. bezogen werden.

Wien, am 6. März 1905. (667)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)
Tarif Teil II, Heft 1.

Güterverkehr Rumänien-Lindau und Vorarlberg.

Tarif Teil II.
Teilweise Aufhebung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes Nr. 3 (Eisen) und Nr. 4 (Maschinen etc.).

Am 1. Mai 1905 treten die im Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen) Serie A, Abteilung b, für Werkzeuge usw. in Mengen zu 3000 kg bestehenden Frachtsätze, ferner der Ausnahmetarif Nr. 4 (Maschinen etc.) außer Kraft.

An Stelle derselben gelangen gleichzeitig neue Frachtsätze zur Einführung.

Wien, am 8. März 1905. (668)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-italienischer Güterverkehr.

Abänderung des Tarifes Teil I, Abteilung B.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1905 ist im Tarif Teil I, Abteilung B auf Seite 26 bei Pos. 1632/1638 (Olivenöl und andere vegetabilische Öle etc. in Flaschen) in der Rubrik 12 die Angabe: „A. T. 2 [1])" zu streichen. Auf derselben Seite hat die Fußnote ad [1]) richtig zu lauten:

„[1]) Nur gültig für Olivenöl."

Wien, am 6. März 1905. (669)
Die k. k. priv. Südbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Kupfervitriol (mit der Bestimmung für Serbien) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief treten 3 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Halsbrücke (sächs. St. B.) nach	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Wien (K. F. N. B.), Wien II (K. F. J. B.), Wien (Ö. N. W. B.), Wien (St. E. G.) sowie Korneuburg	208 ₰

Für Sendungen, welche ab Korneuburg mit Schiff weiter befördert werden, er-

mäßigt sich der Frachtsatz um 7 ₰ für 100 kg.

Die weiteren Bedingungen sind aus der Verlautbarung im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt zu entnehmen.

Wien, am 11. März 1905. (670)
Österr. Nordwestbahn.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Zu dem Kilometerzeiger für die Frachtberechnung von Gütern, lebenden Tieren, Leichen und Fahrzeugen im Lokalverkehre auf niederländischem Gebiete gelangt mit Gültigkeit vom 15. d. M. der Nachtrag VI zur Einführung.

Amsterdam, den 10. März 1905. (671)

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai 1905 treten im Verkehr mit Reims über Deutsch-Avricourt und Novéant infolge Änderung der französischen Anteile Preiserhöhungen bis zu 0,20 ℳ in der I. Klasse und 0,10 ℳ in der II. und III. Klasse ein.

Straßburg, den 11. März 1905. (672)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinischer Personen- und Gepäckverkehr.

Der in unserer Bekanntmachung vom 11. Januar d. J. zum 1. März d. J. angekündigte Nachtrag I zum Haupttarif wird am 1. April ausgegeben.

Mainz, den 8. März 1905. (673)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Hamburg-Mecklenburg-pommerscher Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif vom 1. Mai 1903 erscheint am 15. März d. J. der Nachtrag 1, der Änderungen und Ergänzungen zu den Preistafeln und der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält. Letztere sind gemäß den Vorschriften unter I 3 dieser Ordnung genehmigt.

Schwerin, den 4. März 1905. (674EH)
Großherzogliche General-Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Hannover einerseits und Stationen der Hildesheim-Peiner Kreiseisenbahn anderseits.

Für obigen Verkehr tritt am 1. Mai d. J. ein neuer Tarif in Kraft. Mit demselben gelangt eine anderweite Abfertigung unverpackter einsitziger Fahrräder, und zwar auf Fahrradkarte zum Preise von 50 ₰ zur Einführung. Im übrigen bleiben die bisherigen Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze unverändert bestehen.

Die in den neuen Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Hannover, den 12. März 1905. (675)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der mitbeteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif. Teil II.

Am 1. April d. J. tritt zum Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II der Nachtrag I in Kraft. Die darin enthaltenen Änderungen und Ergänzungen der besonderen Bestimmungen sind hauptsächlich durch Änderung des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I nötig geworden. Nähere Auskunft erteilt das hiesige Verkehrsbureau.

Die neuen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 11. März 1905. (676)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Personen- und Gepäcktarif Teil II für den Verkehr der preußischen Staatsbahnen mit schlesischen und posenschen Privatbahnen.

Es treten folgende Änderungen der besonderen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung ein.

a) mit sofortiger Gültigkeit:

Zu § 11:

Die Worte „Breslau-Warschauer“ in der besonderen Bestimmung 2 und die besondere Bestimmung 3 zur Zusatzbestimmung IV zu A, die besonderen Bestimmungen 3 zur Zusatzbestimmung IV zu C, 3 zur Zusatzbestimmung V und 2 zur Zusatzbestimmung VI werden gestrichen. Die besonderen Bestimmungen 4 und 5 zur Zusatzbestimmung IV zu C erhalten die Ziffern 3 und 4.

Zu § 32:

Der Absatz d) der besonderen Bestimmung 1 (1) erhält die Fassung: auf die für milde Zwecke zum halben Fahrpreise ausgegebenen Fahrkarten (vergl. Zus.-Best. V zu § 11 der V.-O., D. E.-P.- und G.-T. T. I).

Die Bahnhofsbezeichnung Breslau Oberschlesischer Bahnhof ist durchweg in Breslau Hauptbahnhof abzuändern.

b) mit Gültigkeit vom 1. April 1905:

Zu § 32:

Die besondere Bestimmung 7 wird aufgehoben; die besonderen Bestimmungen 8 bis 14 erhalten die Ziffern 7 bis 13. In der besonderen Bestimmung 13 (neu) werden die Worte „im Gewicht bis zu 60 kg“ gestrichen.

Zu § 33:

Die besondere Bestimmung 2 wird aufgehoben.

c) mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905:

Zu § 32:

Der erste Satz der besonderen Bestimmung 9 (neu) erhält die Fassung:

Über Breslau Hauptbahnhof-Freiburger Bahnhof oder umgekehrt direkt abgefertigtes Gepäck wird zwischen diesen Bahnhöfen übergeführt, wenn der Zeitraum zwischen Ankunft auf dem einen und Abfahrt auf dem anderen Bahnhofe mindestens 40 Minuten beträgt.

Ferner wird im Titelblatt und im Vorwort die Breslau-Warschauer Eisenbahn gestrichen und im Vorwort der Sitz der Neustadt-Gogoliner Eisenbahngesellschaft in Neustadt O/S. berichtigt.

Die Änderung der besonderen Bestimmungen zur Verkehrsordnung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt.

Breslau, den 13. März 1905. (677)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif. Teil II.

Vom 1. Mai d. J. ab wird Reisegepäck, das über Breslau Hauptbahnhof-Freiburger Bahnhof abgefertigt ist, vom Eingangs- zum Ausgangsbahnhof nur dann sofort weiter befördert, wenn zwischen Ankunft auf dem einen und Abfahrt auf dem anderen Bahnhofe mindestens ein Zeitraum von 40 Minuten — bisher 30 Minuten — liegt.

Die Änderung der Bestimmung im Anhang III unter A IV ist gemäß den Vorschriften unter I (3) d. E.-V.-O. genehmigt.

Erfurt, den 11. März 1905. (678)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

6. Verdingungen.

Die Lieferung von 2 300 000 kg Portlandzement in Säcken soll vergeben werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 22. März 1905, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verdingungsunterlagen liegen bei dem Vorstand unseres Zentralbureaus, Bahnhofstraße 23, zur Einsicht aus und können auch von dort gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.

Erfurt, den 8. März 1905. (679)
Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verkaufen: 216 abgängige Radsätze teils mit Gußstahlscheibenvollrädern, teils mit Scheibenrädern, teils mit Speichenrädern in 8 Losen sowie 230 abgepreßte Gußstahlscheibenvollräder in 2 Losen.

Der Angebotsbogen mit Beschreibung der einzelnen Lose und die Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Radsätze und abgepreßten Räder können bei unserem Hauptmagazin III hier besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verkauf alter Radsätze vom 27. März 1905“

versehen, spätestens

Montag, den 27. März 1905

bei uns einzureichen.

Eine Zusendung von Musterstücken findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 14 Tage festgesetzt.

Karlsruhe, den 12. März 1905. (680)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

3 Lokomotiven, 20 bedeckte und offene Güterwagen und 9 Personenwagen, die für unsere Zwecke nicht mehr geeignet sind, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 28. März 1905, vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude, Knochenhauerufer Nr. 1, stattfindenden Termin eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 17. April 1905.

Magdeburg, den 6. März 1905. (681)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. März vorm. gemeldet.

Nummer 8. Berlin, am 15. März 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	1 u. 2	2	—	Eisenrohre —	20	1	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
2	A D	—	1	Stück	gußeis. Rohr —	220	2	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	1,30 m lg., mit 2 Flanschen.
3	A H	I	1	Sack	Daunen —	12	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	A H H	100/102	3	Kisten	Eisenwaren —	363	4	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
5	A R & Co.	22590	1	Kiste	Kognak —	32	5	Düsseldorf-Der.	„	
6	A St	1842	1	„	gefüllt —	17	6	Barmen-R.	„	
7	A St A	7634, 7729	2	Verschläge	Steingut —	82	7	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Annaburg 17/2.
8	A W	2182	1	Kiste	Spazierstöcke —	58	8	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Cöln-G. 24/2.
9	B	—	1	Bund	Holzleisten —	13	9	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	ansch. Wagenladung (8186 K. S.).
10	B	1—5	5	—	eis. Riemenscheiben —	2123	10	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
11	B B	8, 11	2	(Gepäck)	Koffer —	70	11	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
12	B B	5789	1	Kiste	leer —	25	12	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
13	B C F	932	1	Eisenfaß	leer —	98	13	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
14	B Dr P LH (im Kreis)	4714	1	Kiste	leere Gelatinekapseln	23	14	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
15	B H	12	1	Bund	4 Körbe —	40	15	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
16	B P	3406	1	—	durchlochtes Eisengußteil	7,5	16	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	walzenförmig, 12 cm lang, 11 cm Durchm.
17	B S	841	1	Faß	leer —	15	17	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
18	B Z S	—	1	Kiste	Würfelzucker —	28	18	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Paderborn 14/2.
19	C	6908	1	—	eis. Rohr —	8	19	Bremen H.	„	
20	C	236820	1	Bund	8 Rundstahle —	39	20	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
21	C A F K	3095/8	4	Kisten	Ameisensäure —	260	21	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
22	C B	604	1	Kiste	Zollgut —	58	22	Vamdrup	K. E.-D. Altona	Eveking-Kopenhagen.
23	C B	997	1	Verschlag	1 Rolladen —	17	23	Freiberg	Sächsische Stsb.	Hannover 26/2.
24	C P Co.	1071	1	Kiste	Spazierstöcke —	45	24	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	München Ost.
25	C S	—	1	Sack	7 Beutel Gartensämereien	20	25	Neuß	K. E.-D. Cöln	1)
26	C S	1/4	4	Kisten	Packstroh —	109	26	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
27	C S	15637	1	Kiste	Porzellan —	40	27	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
28	C S C	512	2	Stäbe	Flachstahl —	40	28	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
29	D B	4	1	Stange	vierk. Eisen —	25	29	„	„	
30	D D G N	—	1	Kübel	Fischgelee —	35	30	Duisburg	K. E.-D. Essen	
31	D E G	23599	1	Kiste	gefüllt —	50	31	Harthau i/E. Eilg.	Sächsische Stsb.	
32	D K A N	48081	1	Rolle	Panzerkabel —	96	32	Hagen-Eckesey	K. E.-D. Elberfeld	
33	D M	861	1	Kiste	Stöcke —	32	33	Immendingen	Württemberg. Stsb.	Dordrecht.
34	D R	15/4	1	Bund	5 neue Gewichte —	5	34	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
35	D S S	768	1	Ballen	grauer Nessel —	13	35	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
36	E	36	1	Kiste	eichener Schrank —	23	36	Horn Bad Meinberg	K. E.-D. Hannover	auch G K 1132 gez.
37	E	40	1	Bund	6 Lampenkugeln —	12	37	Mainz	Direktion Mainz	
38	E 100 (eingegoss.)	—	1	—	Pumpenzylinder —	16	38	Neustettin	K. E.-D. Danzig	52 cm lang, 11 cm Durchm.
39	E G	746	20	Bund	Draht —	495	39	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
40	E H	1773	1	Ballen	Twist —	265	40	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
41	E M	1	1	Verschlag	Bilder —	24	41	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	Remscheid H. 18/2.
42	E M	65313	1	Rolle	Drahtgeflecht —	42	42	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
43	E R	98/99	2	Kisten	leer —	40	43	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
44	E S	I	1	Kiste	Holzwaren —	9	44	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
45	E S V	5625	1	Korb	Maschinenteile —	21	45	Königs-Wusterhausen	K. E.-D. Berlin	
46	F B C	612536	1	Faß	Farbe —	31	46	Ebersbach	Sächsische Stsb.	
47	F & Co.	1409	1	Ballen	Haare —	243	47	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	

1) Vermutlicher Absender: G. J. van Gelder in Wormerveer.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
48	F K	3256	1	Bund	3 Stb. Stahl	50	48	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
49	F M F	78	1	Verschlag	Motorfahrrad	—	49	Duisburg	K. E.-D. Essen	
50	F S	488	1	Sack	l. Säcke	18	50	Saalfeld i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	
51	F W	7168	1	Kiste	Kleider etc.	32	51	Neiße	K. E.-D. Breslau	
52	G	—	5	Rollen	verz. Draht	120	52	Wangen	Württemberg. Stsb.	Signatur ist ansch. alt.
53	G	6525	1	Sack	gebr. Kaffee	26	53	Duisburg	K. E.-D. Essen	
54	G A	—	1	Bund	eis. Gardinenstg.	30	54	Kreuznach=Stadt	Direktion Mainz	
55	G A L	2259	1	Kiste	gefüllt	70	55	Essen H. B. Fil. Krupp	K. E.-D. Essen	Essen H. B. 2/2.
56	G B	578	1	Bund	hölz. Schraubzwingen	21	56	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	3166, 3118, 3108, 3162, 3163, 3119, 3031.
57	G B W	—	7	Lattenkist.	Packstroh	279	57	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
58	G C	54	1	Ballen	Leinen	9	58	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
59	G C	212	1	„	Wollwaren	24	59	Dahlbusch=Rotth.	K. E.-D. Essen	Gevelsberg=H.
60	G D	4376	1	Kiste	Zuckerwaren	7	60	Schongau	Bayerische Stsb.	
61	G D K	100/110/112	12	Bund	Eisenrohre	414	61	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
62	G H	—	2	Blöcke	Zinn	51	62	Mülh.=Broich	K. E.-D. Essen	
63	G H	13	1	Kiste	Gewürze, Därme	—	63	Cöln=Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	Cöln=G. 28/2.
64	G H O	117	1	Glasballon	Glycerin	72	64	Cöln=Ger.		
65	G J B	560	1	Kiste	Ofenplatten	90	65	Hamm	K. E.-D. Essen	Cöln=G 10/2.
66	G R	6249	1	Ballot	Peitschenschnüre	67	66	München H. B.	Bayerische Stsb.	
67	G R & Co	7851	1	Ballen	Putzwolle	42	67	Colmar	Reichsbahn	
68	G S	10	1	Musterkoff.	—	65	68	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
69	G S	85	1	Kiste	Kitt (runde Scheiben)	155	69	Bingerbrück	Direktion Mainz	
70	G U	9038	1	Korb	Kanne Öl	17	70	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
71	G W	3482	1	Kiste	Gummibälle	32	71	Esch	Reichsbahn	Cöln=G. 27/2.
72	H	—	4	Spankörbe	leer	8	72	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
73	H B	3/4	2	Fässer	Öl	233 / 229	73	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
74	H B	13	1	Faß	leer	15	74	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
75	H B	256	1	Korbflasche	ansch. Salzsäure	75	75	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
76	H G	438	1	Kiste	Absatzstifte	75	76	Empel	K. E.-D. Essen	
77	H G B	1	1	Holzfaß	leer	37	77	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
78	H G H	—	1	Rolle	Leder	115	78	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
79	H H	5756/5	1	Kiste	Fahrradspeichen	94	79	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	Halle a/S. 7/2.
80	H J	298	3	Bund	Kaminschieber	21	80	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	Schalksmühle.
81	H K	1	1	Kiste	Schlüsselringe	53	81	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Ketten.
82	H M	—	1	Bund	6 Stabeisen	39	82	Hatzenport	St. Johann=Saarbr.	
83	H M	4	1	Weinfaß	leer	87	83	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
84	H R C	1088	1	Kiste	3 Bilder	59	84	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
85	H S	162	1	Ballen	Isoliermaterial	17,5	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	H S	3532	1	„	Tapeten	29	86	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
87	H W	3039	1	Kiste	Leinen, Käse, Brot	18	87	Bremen Eilg.	K. E.-D. Hannover	
88	J B	1204	1	Schließkorb	neu, leer	7	88	Hannover N.	„	
89	J B B	4606	1	Kiste	Kurzwaren	50	89	Amsterdam=Doklaan	Niederländ. Stsb.	m. Begleitsch. v. Venlo K. M.
90	J F	4	1	„	Zollgut	57	90	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	[1]
91	J F C	466	2	Ballen	Seidenpackpapier	21	91	Luxemburg	Reichsbahn	
92	J K	—	1	Kiste	Käse	3	92	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
93	J K	I	2	Bund	4 Stühle	ca. 20	93	Hoppegarten	K. E.-D. Berlin	
94	J M J	8033	1	Kiste	Zigarren	32	94	Lg.=Schwalbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
95	J S	1792	1	Ballen	Packleinen	53	95	Essen H.	K. E.-D. Essen	
96	J T	56	1	„	schwarzwoll. Tücher	35	96	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	bekl. v. Callies.
97	K	—	1	—	alter Blechkessel	5	97	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
98	K B	22857/8	2	Kisten	Spielwaren	15	98	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
99	K N	2108	1	Faß	Drahtstifte	62	99	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
100	K N P	3169	1	Ballen	Manufakturwaren	17	100	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt von Rengersdorf.
101	K R P	6482/3	2	Kisten	leere Blechdosen mit Holzdeckeln	40	101	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
102	K W O	37681	1	—	Kohlensäurezylinder, l.	25	102	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
103	L C J & Co	483/1575	1	Faß	gefüllt	420	103	Magdeburg Hptbf.	K. E.-D. Magdeburg	f. Reichenberg.
104	L D	—	1	Bund	Flacheisen	48	104	Vohenstrauß	Bayerische Stsb.	
105	L G	106	2	„	halbkreisförmige Holzbogen	34,5	105	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	
106	L G	1642	1	„	6 eis. Röhren	40	106	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	von Berlin Ost.
107	L H	—	10	Kisten	Käse	50	107	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
108	L P	3	1	Kiste	Blasebalg f. Instrument	23	108	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
109	L S	—	1	Bund	Rundeisen	60	109	Sulz O/E.	Reichsbahn	
110	L S	7593	1	Kiste	Eisenwaren	68	110	Buk	K. E.-D. Posen	Posen 21/2.
111	M	1	1	Ballen	gebrauchte Frauenkleider und Wäsche	23	111	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Cöln=D. 24/2.
112	M	111	1	„	Wolle	175	112	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
113	M	1065	1	Kiste	Limburger Käse	35	113	Düren	K. E.-D. Cöln	
114	M & Co	746	1	Bund	8 Bretter	36	114	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
115	M / L	863 / III	1	Ballen	Papier	75	115	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Neuruppin K.W.E. v. 20/2.
116	M L N	2158	1	Kiste	leer	30	116	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
117	M R	46	1	Faß	ansch. Öl	257	117	Jugenheim	Direktion Mainz	
118	M S M	414	1	Ballen	Strickwolle	16	118	Cöln=Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	
119	N J C	98	1	Kiste	Kamillentee	132	119	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	Eger 27/2.

[1] Podgorze=Bonarka-Charlottenburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
120	N K	10	1	Kiste	Granit —	203	120	Hessen	Reichsbahn	Steuergut von Paris.
121	N K P J	595	1	Ballen	ansch. Drucksachen —	94	121	Eil-A. Stettin	K. E.-D. Stettin	
122	O	—	1	—	Erlenstamm —	65	122	Beratzhausen	Bayerische Stsb.	
123	O B	9354	1	Ballen	Strickwolle —	215	123	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
124	O D	—	1	„	l. alte Säcke —	27	124	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
125	O K	345	1	Sack	Maismehl —	100	125	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
126	P	492	1	Ballen	Tapetenmuster —	19	126	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
127	P	585	1	„	Tapeten —	27	127	Lübeck	Lübeck-Büchener	
128	P C	740	1	„	Bettfedern —	18	128	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
129	P L S	—	1	Bund	3 Schaufelschippen —	6,5	129	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
130	P P	246	1	Korb	Schlauch —	13	130	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
131	P P F	1348	1	Ballen	Pergamentpapier —	53	131	Eil-A. Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
132	P R	8	1	Bund	Flachstahl —	4	132	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
133	P R & Co	6763	1	Kiste	gefüllt —	124	133	Ociaz	K. E.-D. Posen	
134	R & C	101	1	Verschlag	Modell —	4	134	Barmen-R.	K. E.-D. Elberfeld	
135	R & C	28821	1	Kiste	Kakao, Schokolade —	9	135	Neumühl	K. E.-D. Essen	
136	R S	39980/39981	2	Kisten	Drahtstifte —	57	136	Eutingen	Württemberg. Stsb.	
137	R St	100	1	Wdkorb	Packstroh —	7	137	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
138	S	518	1	Ballot	Buckskin —	20	138	Sachsen	Bayerische Stsb.	
139	S	4251	1	Kiste	Brennscherlampen —	46	139	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
140	Sch & Co	1287	1	„	Kupferröhren —	18	140	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Cöln-E. 28/2.
141	S & F	1345	1	„	Käse —	29	141	Würzburg	Bayerische Stsb.	
142	S L	528	1	Eisenfaß	leer —	52	142	Eislingen	Württemberg. Stsb.	
143	S S	480	1	Ballen	Kleiderfutter —	72	143	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
144	S S	756	1	„	Baumwollw. —	25	144	Beckum	K. E.-D. Hannover	
145	[Monogramm S F]	655	1	Ballot	Satin für Sattler —	25	145	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	
146	T 5	3479	1	Ölfaß	leer —	30	146	Aachen	K. E.-D. Cöln	
147	T K	1182	1	Ring	Messingdraht —	11	147	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	in Leinen.
148	V	3	1	Stab	Flachstahl —	9	148	Hagen	„	
149	V B / II × V	—	2	Ballen	Packleinen —	15	149	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
150	V C	115/16	2	Fässer	Messingabfälle —	330	150	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
151	V S	10	1	Ölfaß	leer —	14	151	Ahrweiler	K. E.-D. Cöln	
152	W B	13	1	Korb	leer —	4	152	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
153	W B	4842	1	Kiste	Metallw. —	105	153	Radolfzell	Badische Stsb.	
154	W B	54470/1	2	Ballen	Tapeten —	62	154	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
155	W C	7706	1	Kiste	Hohlglas —	69	155	Homberg Rhein	K. E.-D. Cöln	
156	W G	4084	1	Ballen	Tuch —	27	156	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	[1]
157	W H	875	2	—	eis. Laufschienen —	24,5	157	Niebüll	K. E.-D. Altona	
158	W M	3015	1	Ballen	bw. Trikotwäsche —	20	158	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
159	W P	1	1	Verschlag	Möbelteile —	9	159	Luxemburg	„	
160	W P	226	1	—	4 rädr. Kinderwagen (Weidengeflecht)	ca. 20	160	Coblenz	K. E.-D. Cöln	Zeitz Pr. Stb.
161	W P	5609/11	3	Stück	Kinderstühle —	ca. 18	161	Colmar	Reichsbahn	
162	W R	54	1	Korbflasche	Säure —	36	162	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
163	W S	—	2	Stangen	Flacheisen —	53	163	Lauenburg a/E.	K. E.-D. Altona	
164	W S	7576	1	Sack	Blechbüchse in Stroh	33	164	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
165	W T	84	1	Kiste	Maschinenteile —	27	165	Bentheim	Niederländ. Stsb.	beklebt Leipzig?
166	W T	2433	1	Verschlag	4 gußeis. Rohre —	213	166	Döllenberg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
167	Z B	242/3	2	Bund	Eisenstangen —	92	167	Westhofen	K. E.-D. Elberfeld	in Leinen.
168	Z M E	—	3	Block	Zinn —	96	168	Weidenau	„	
169	Z S	4329	1	Kiste	leere Flaschen —	44	169	Düsseldorf-Bilk	„	Dortmund K.M.
170	Z V	27	1	Korb	leer —	9	170	Düsseldorf-Der.	„	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
171	P. Berg	—	1	Korb	Kleider —	—	171	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
172	Casp. Coredol	—	1	Ballen	Fruchtsäcke —	47	172	Wesel	K. E.-D. Essen	
173	G M Gebr. Döllinger	1/5	5	Säcke	l. Säcke —	25	173	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
174	Domnay	—	1	graue Schachtel	Kleider —	7,5	174	Holzwickede	„	Obsurke.
175	Fricke & Co.	—	2	Säcke	l. Säcke —	90	175	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Neubabelsberg 1/3.
176	Joh. Gerold	—	1	Kiste	leere Flaschen —	36	176	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
177	Gritzner	775/9	5	Kisten	Nähmaschinen —	76	177	Neufahrwasser	K. E.-D. Danzig	Danzig l.T.27/2.
178	Frau Heckmann	—	1	Korb	gebr. Porzellan —	5,5	178	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
179	Carl Hermans, Kaldenkirchen	—	1	Schachtel	10 Schachteln Knöpfe usw.	4	179	Heerenveen	Niederländ. Stsb.	
180	Samuel Kahn	—	1	Ballen	Leinen —	19	180	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
181	Klein	100	1	Faß	leer —	30	181	Colmar	Reichsbahn	
182	Arthur Koppel	—	2	Bund	8 Lagerteile —	53	182	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	[2]

[1] Gut trägt Zollblei von Rittershausen und ist beklebt Oderberg-Eger 24/2.
[2] Firma ist eingegossen; von Spandau bezettelt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
183	Krüger, Berlin	—	1	Kiste	alte Schrauben etc.	40	183	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
184	Leipzig B. A.	4	1	—	Kette —	25	184	Neustadt a/W.-N.	Bayerische Stsb.	
185	J. Lini	—	1	Sack	Kleie —	50	185	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
186	H. van Look	—	1	Milchkanne	leer, gebr. —	4,5	186	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	20 l fassend.
187	A. Seitz	—	1	Bierfaß	leer —	16	187	Augsburg	Bayerische Stsb.	
188	A. Stegemann	—	1	Bündel	3 Bettücher, 1 Stck. Speck	5	188	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
189	J. Weber	474	1	Faß	leer —	40	189	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
190	—	151	1	Kiste	weiß Leinen —	53	190	Duisburg	K. E.-D. Essen	
191	—	397	3	Bund	6 Rohrstühle —	20	191	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
192	—	86397	1	—	Eisenträger —	20	192	Karlsruhe Hbf.	Badische Stsb.	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
193	blauer Strich	—	1	Bund	7 Stangen Rundeisen	25	193	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
194	blauer Strich	—	1	Stange	Eisen —	43	194	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
195	weiß //	—	1	—	H-förmig. Maschinenteil	5	195	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
196	roter —	—	1	—	Häckselmaschin.-Walze	4	196	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
197	Elisabeth Brunnen	9172	1	—	Kohlensäurezylinder, leer	23	197	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
198	„Hobelwerk"	—	1	—	Privatdecke —	—	198	Stuttgart W.	Württemberg. Stsb.	
199	„Schwalbe"	—	1	—	Fahrrad —	—	199	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
200	„Circus"	—	4	—	hölz. Latierbäume —	40	200	Straßburg	Reichsbahn	

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
201	—	—	1	Bund	4 Ahornbretter —	58	201	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
202	—	—	1	Ballen	Anzugstoff —	18	202	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
203	—	—	1	Ring	Bandeisen —	15	203	Meerholz	K. E.-D. Frankf. a/M.	
204	—	5	1	Bund	5 Baumpfähle —	20	204	Colmar	Reichsbahn	
205	—	—	1	Ballen	Bettbiber —	16	205	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	beschädigt.
206	—	—	1	„	Bettfedern —	18	206	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
207	—	—	2	—	Mutter Maria-Bilder	5	207	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	mit Christuskd.
208	—	—	1	Kiste	2 Bilder —	21	208	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Ecce Homo Mater dolor.
209	—	—	1	Paket	Bindfaden u. Waschlein.	12	209	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
210	—	—	1	—	Bretterverschlag (Viehgitter)	30	210	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
211	—	—	1	Kiste	Brezeln —	10	211	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
212	—	—	1	Partie	Briketts —	790	212	Frankfurt. Allee	K. E.-D. Berlin	vom Wagen gefallen.
213	—	—	3	Säcke	leb. Buxbaum —	117	213	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	—	—	1	Weidenkb.	eis. Scharniere u. Haken	54	214	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
215	—	—	1	Korbflasche	Zitronen-Essenz —	22	215	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
216	—	—	1	—	Privatdecke —	27	216	Mannheim	Badische Stsb.	7,50 m l., 3,78 br.
217	—	—	1	Ring	Draht —	20	217	Miltenberg	Bayerische Stsb.	
218	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	28	218	Witzenhausen	K. E.-D. Cassel	
219	—	—	1	—	eis. Dreschkorb —	20	219	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
220	—	—	1	Bund	12 Düngergabeln —	?	220	Bodelschwingh	K. E.-D. Essen	
221	—	—	1	Stange	doppelt. T-Eisen —	21	221	Nienburg	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
222	—	—	1	—	Eisenblech —	18	222	Rheda	„	
223	—	—	1	Bund	Eisendraht —	31	223	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	in Leinen.
224	—	—	1	—	Eisenplatte —	21	224	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
225	—	—	1	—	Eisenplatte —	34	225	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
226	—	—	1	—	Eisenrohr —	30	226	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
227	—	—	1	Bund	3 Eisenteile —	0,5	227	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
228	—	—	1	„	6 ovale Eisenteile mit 3 Löchern	11	228	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	anscheinend Flanschen.
229	—	—	1	—	Fahrrad —	—	229	Mannheim H.	Badische Stsb.	Gepäck.
230	—	—	1	—	Federmatratze (alt) —	30	230	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	—	1	Sack	Feldsamen —	98	231	Schönsee	K. E.-D. Bromberg	
232	—	—	1	Bund	3 Kistchen Fische —	14,5	232	Würzburg	Bayerische Stsb.	
233	—	—	1	Stange	Flacheisen —	20	233	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
234	—	—	1	Bund	Flacheisen —	22	234		„	mit Zapfen.
235	—	—	1	Stab	Flacheisen —	27	235	Ruhland	K. E.-D. Halle a/S.	
236	—	—	1	Bund	10 Stäbe Flacheisen	46	236	Homberg	K. E.-D. Cassel	
237	—	—	7	Stäbe	Flacheisen —	105	237	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
238	—	—	1	Stab	Flachstahl —	32	238	Hösel	K. E.-D. Essen	
239	—	—	1	—	eis. Flankierbaum —	—	239	Glogau	K. E.-D. Posen	
240	—	—	1	Sack	leere Flaschen —	27	240	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
241	—	—	1	Korb	leb. Forstpflanzen —	100	241	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	Fichten.
242	—	—	2	—	Gasdruckregler —	27	242	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	Dienstgut?
243	—	—	2	—	Gasrohre —	15,5	243	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
244	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	20	244	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
245	—	—	1	—	Gasrohr —	30	245	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
246	—	—	1	Bund	3 Gasrohre —	30	246	Georgenthal	K. E.-D. Erfurt	
247	—	—	2	—	Gasrohre —	33	247	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
248	—	—	1	Bund	4 Gasrohre —	46	248	Essen West	K. E.-D. Essen	
249	—	—	1	Verschlag	Geweih —	18,5	249	Hönebach	K. E.-D. Erfurt	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
250	—	—	1	Bund	Griffeleisenstäbe —	35	250	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
251	—	—	1	—	Gummischlauch mit Beschlag	22	251	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
252	—	—	1	Paket	Gurte z. Transmissionen	24	252	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Leinen.
253	—	—	1	Bund	Hammerstiele —	6,5	253	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
254	—	—	1	Paket	Herdringe u. -platten	8	254	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
255	—	—	1	Bund	Herdringe —	18,5	255	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
256	—	—	1	Reisekorb	Herrenkleider —	13	256	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
257	—	—	1 1	Koffer Karton	Herrenkld. u. Eßwaren	30	257	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	Gepäck.
258	—	—	1	Bund	8 eis. Hohlstangen —	5	258	Neumühl	K. E.-D. Essen	
259	—	—	1	—	gebr. Holzgestell (z. Auflegen v. Fässern)	35	259	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
260	—	—	1	—	brauner Holzkoffer, gef.	56	260	Chemnitz H.	„	
261	—	—	1	Bund	rohe Holzleisten —	29	261	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
262	—	—	1	Schnur	12 Paar Holzschuhe	21	262	Duisburg	K. E.-D. Essen	
263	—	—	1	Sack	ganze Hörner —	53	263	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
264	—	—	1	Bund	Hufeisen —	10	264	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
265	—	—	1	Paket	leere Kalksäcke —	20	265	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
266	—	—	1	—	eis. Kammrad —	62	266	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
267	—	—	1	—	eis. Karrenachse —	30	267	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
268	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	268	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
269	—	—	4	—	eis. Ketten —	22	269	Chemnitz	Sächsische Stsb.	1,40, 2,00, 4,50, 5,70 m lg.
270	—	—	1	—	Kette, 58 m l. —	85	270	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
271	—	—	1	Sack	Kleesamen —	57	271	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
272	—	—	1	„	Kleider, Betten —	22	272	Regenwalde	K. E.-D. Stettin	
273	—	—	1	Schließkorb	ansch. Kleider —	37	273	Münder a/D.	K. E.-D. Hannover	
274	—	—	1	Reisekorb	ansch. Kleider —	12	274	Herzberg Harz	K. E.-D. Cassel	Duisburg 23/2.
275	—	—	1	Korb	Kleidung —	45	275	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
276	—	—	1	Matrs.-Sack	Kleidung —	35	276	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
277	—	—	1	Handkoffer	Kleider, Wäsche —	26	277	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
278	—	—	1	Schiff.-Sack			278			
279	—	—	1	Sack	Kleie —	47	279	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
280	—	—	1	Wagen	Kleinschlag —	—	280	Velbert	„	Elberfeld 7019.
281	—	—	1	Korb	eis. Knöpfe —	60	281	Hagen	K. E.-D. Hannover	
282	—	—	1	Paket	Kokosfußmatten —	8	282	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
283	—	—	1	Stange	Kupfer —	10	283	Mgd.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
284	—	—	1	Bund	Kupferstangen —	52	284	Lehrte	K. E.-D. Hannover	in Leinen.
285	—	—	4	—	kief. Latten (5½—8 m l.)	88	285	Eberswalde	K. E.-D. Stettin	
286	—	—	1	Sack	Lumpen —	46	286	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	
287	—	—	1	—	Maschinenteil —	2,5	287	Hof	Bayerische Stsb.	
288	—	—	2	Bund	Matratzenfedern —	46	288	Nürnberg H. B.	„	
289	—	—	2	„	Messingguß —	6	289	„	„	
290	—	—	2	—	hölz. Meterstäbe —	9	290	Hamburg Eil-Abf.	K. E.-D. Altona	4,85 m lang.
291	—	—	1	—	Nistkasten —	5	291	Werder	K. E.-D. Berlin	
292	—	—	1	Musterkoff.	Oberhemden —	11	292	Berlin Fr.	„	Gepäck.
293	—	—	1	Blechkanne	Öl —	6	293	Königsberg i/Pr.O.	K. E.-D. Königsberg	
294	—	—	1	Öltonne	leer —	42	294	Rostock	Grhzl. Meckl. Stsb.	
295	—	—	1	—	Ofenoberteil —	12	295	Bütow	K. E.-D. Danzig	bekl. Danzig l. 14. XI. 04.
296	—	—	3	—	Ofentüren —	12	296	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
297	—	—	1	—	Ofenmantel —	139	297	Hagen	K. E. D. Elberfeld	aus Eisenblech.
298	—	—	1	Paket	graues Papier —	42	298	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
299	—	—	4	Pakete	Papiertüten —	20	299	Saargemünd	Reichsbahn	
300	—	—	1	Bund	19 Plättbolzen —	28	300	Ennigerloh	Westfäl. Landes-E.	
301	—	—	1	—	Preßkohlenofen zum Heizen von Personenwagen	9	301	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
302	—	—	2	—	eis. Räder —	48	302	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	
303	—	—	1	—	kl. Regal —	7	303	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	rotbraun gestr.
304	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	50	304	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
305	—	—	1	Kiste	vernickeltes Rohr —	13	305	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Hagen 7/2.
306	—	—	1	—	gußeis. Rohr —	65	306	Oberhausen	K. E.-D. Essen	[1]
307	—	—	1	Rolle	Rohrmatte —	8,5	307	Pfalzdorf	K. E.-D. Cöln	Streckenfund.
308	—	—	1	—	neuer Rohrstuhl —	2	308	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
309	—	—	1	Gestell	Rollmöpse —	21	309	Guben	K. E.-D. Posen	5 Dosen.
310	—	—	1	Verschlag	2 Roste —	11	310	Neumühl	K. E.-D. Essen	
311	—	—	10	—	Roste —	16	311	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
312	—	—	1	Bund	Rundeisen —	52	312	Saalfeld i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
313	—	—	1	„	Rundstahl —	67	313	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
314	—	—	1	Pack	leere Säcke —	5	314	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
315	—	—	1	Paket	leere Säcke —	12	315	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
316	—	—	1	Sack	Sämereien —	22	316	Rudczanny	K. E.-D. Königsberg	
317	—	—	1	„	Schafwolle —	2,5	317	Beerfelden	Süddeutsche E.-G.	
318	—	—	1	Korb	10 eis. Scheiben —	8	318	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Firma O. Höldecke, Freiburg i. Baden.
319	—	—	1	Schließkorb	leer —	2	319	Luxemburg	Reichsbahn	
320	—	—	1	„	leer —	5	320	Dülken	K. E.-D. Cöln	
321	—	—	1	„	gefüllt —	8	321	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
322	—	—	1	Paket	Schlosserwerkzeuge	12	322	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	

[1] Anscheinend Anschlußrohr zur Wasserleitung.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
323	—	—	1	Kiste	Schmirgelscheiben	32	323	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
324	—	—	2	—	tann. Schranktüren	?	324	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
325	—	—	1	—	eis. Schraubstock	83	325	Leipzig M. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
326	—	—	2	—	Schraubstockspindeln	14	326	Barmen R.	K. E.-D. Elberfeld	
327	—	—	1	Wagen	Schwellen	7000	327	Herne	K. E.-D. Essen	Essen 32947.
328	—	—	1	Spankorb	kl. Spankörbe	9	328	Voldagsen	K. E.-D. Hannover	
329	—	—	1	–	Spiralfeder	15	329	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
330	—	—	1	Bund	Stabeisen	66	330	Mittweida	Sächsische Stsb.	
331	—	—	4	„	Stahl	13	331	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
332	—	—	1	„	2 Stahlstangen	22	332	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
333	—	—	1	—	Stahlwelle, 2 m lg.	80	333	Osnabrück Br.	K. E.-D. Münster	$7\frac{1}{2}$ u. 8 cm Φ.
334	—	—	1	—	Stahlwelle	42	334	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
335	—	—	1	—	eis. Ständer	17	335	Diedenhofen	Reichsbahn	70 cm Φ.
336	—	—	1	Bund	2 rohe eich. Stühle	10	336	Essen H.	K. E.-D. Essen	
337	—	—	1	Kiste	Talkum	24	337	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
338	—	—	1	Ballen	Tapeten	16	338	Löttringhausen	K. D.-E. Essen	
339	—	—	2	—	halbteilige, einfache Tischplättchen	4	339	Villingen	Württemberg. Stsb.	
340	—	—	2	—	hölz. Tragelatten, blau gestrichen	6	340	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	z. einer landw. Maschine?
341	—	—	1	Bund	30 St. Träger	24	341	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
342	—	—	1	—	Transporthund	15	342	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
343	—	—	1	Kiste	Trompeten	31	343	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Blashörner.
344	—	—	1	Korb	Umzugsgut	8,5	344	Düsseldorf-Der.	„	
345	—	—	2	—	Unterleghölzer	100	345	Kitzingen	Bayerische Stsb.	
346	—	—	1	Bund	Victoria-Forken mit Stiel und 8 Zinken	13	346	Neumünster	K. E.-D. Altona	
347	—	—	1	—	priv. Viehgitter	40	347	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
348	—	—	1	—	Vorspannwage zu einem Lastwagen	20	348	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
349	—	—	1	Blechtrommel	Wagenfett	28	349	Cüstrin-Neust.	K. E.-D. Bromberg	
350	—	—	1	Sack	Walzhölzer f. d. Küche	29	350	Frankf. a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
351	—	—	1	Ballen	Wattierleinen	27	351	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	1,67 m lg., mit Gewinde.
352	—	—	1	—	eis. Welle	48	352	Neustrelitz	K. E.-D. Stettin	
353	—	—	2	Bund	Winkeleisen	106	353	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
354	—	—	15	Sack	Zement	—	354	Harburg	K. E.-D. Altona	
355	—	—	4	„	Zement	232	355	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
356	—	—	12	Pakete	leere Zementsäcke	150	356	Walkenried	K. E.-D. Cassel	
357	—	—	1	—	hölz. Zugbalken zu einer Egge	13	357	Norden	K. E.-D. Münster	
358	—	—	1	Sack	Zwiebeln	50	358	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 22. 18. März 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen im Jahre 1902.

Wie alljährlich,*) sollen im Folgenden die wichtigsten Ergebnisse des Betriebes der deutschen Bahnen und einiger außerdeutschen Bahnnetze Europas zusammengestellt werden. Sie beziehen sich auf das Rechnungsjahr 1902, das für die außerdeutschen Bahnen mit dem Kalenderjahre zusammenfällt, für die deutschen Bahnen dagegen den Zeitraum vom 1. April 1902 bis zum 31. März 1903 umfaßt. Die bisherige Anordnung der Tabellen ist bis auf einige unwesentliche Änderungen beibehalten worden.

Leider sind die Statistiken, die als Unterlage für die Tabellen gedient haben, nicht überall nach einheitlichen Gesichtspunkten aufgestellt und nicht immer lückenlos. So fehlen z. B. in der englischen Statistik die Angaben über Personen- und Gütertonnenkilometer ganz, in Belgien fehlen sie über die geleisteten Gütertonnenkilometer, und damit ist ein Vergleich der Verkehrsdichtigkeit gerade mit diesen beiden hochentwickelten Eisenbahnländern unmöglich gemacht.

Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die in den Tabellen berücksichtigten Bahnen nicht immer die Gesamtheit der Vollbahnen des betreffenden Landes darstellen. Das konnte nur dort der Fall sein, wo eine die gesamten Bahnen des Landes, nicht nur ein einzelnes Bahnnetz umfassende Statistik vorhanden war (Deutschland, England, Schweiz). Wo es an einer solchen fehlte, mußte sich leider der Vergleich auf einzelne Netze beschränken. So ist für Belgien die Staatsbahnstatistik benutzt worden; die allerdings nicht bedeutenden Privatbahnen Belgiens fehlen also in der Zusammenstellung. Da für die holländischen Bahnen eine ausreichende Gesamtstatistik nicht vorhanden ist, ist die in der Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen behandelte niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft allein berücksichtigt worden. Dieser Statistik sind auch die Angaben für Österreich-Ungarn entnommen. Deshalb sind hier nur diejenigen Bahnen Österreich-Ungarns aufgeführt, die dem Verein angehören. Anderseits gehört zu diesen Bahnen auch eine große Zahl von Lokalbahnen, die sich nicht ausscheiden ließen, während bei den übrigen Ländern versucht worden ist, die lediglich dem Lokalverkehr dienenden Kleinbahnen tunlichst fortzulassen. In dieser Beziehung sind aber selbst die deutschen Bahnnetze nicht vollkommen vergleichsfähig. Denn es gehören z. B. zu den bayerischen Nebenbahnen eine ganze Reihe von Lokalbahnstrecken, die ähnlichen wirtschaftlichen Zwecken dienen, wie in Preußen die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen, die unberücksichtigt geblieben sind. In Frankreich sind nur die Hauptbahnen (chemins de fer d'intérêt général) in Betracht gezogen; die chemins de fer d'intérêt local sind fortgelassen worden, weil sie nicht nur Nebenbahnen, sondern auch Kleinbahnen umfassen.

Aus alledem ergibt sich, daß die nachstehenden Zusammenstellungen keinen Anspruch darauf erheben können, ein vollkommen richtiges und lückenloses Bild von den Betriebsergebnissen der Vergleichsländer zu geben.

Es wird nur hier und da erforderlich sein, die Tabellen, die wir nunmehr folgen lassen, zu erläutern, da die Zahlen für sich sprechen und für die Leser dieser Zeitung ohnehin verständlich sind. Auch kann auf die erläuternden Bemerkungen der früheren Jahre, die im wesentlichen noch jetzt zutreffend sind, Bezug genommen werden.

Die Tabelle 1 gibt Aufschluß über die Längenverhältnisse der Bahnen, deren Betriebsergebnisse besprochen werden sollen. Wiederum sind es die deutschen Bahnen, die im Jahre 1902 die stärkste Bautätigkeit entfaltet haben; unter ihnen steht die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft mit 684 km neuer Strecken obenan. Der Zuwachs beruht in erster Linie auf dem Bau neuer Strecken (rund 547 km). Daneben

*) Zuletzt in Nr. 36 S. 577 ff. Jahrgang 1904 d. Ztg.

Tabelle 1.

Länder	Bahnen	Betriebslänge in Kilometern		Zunahme 1902 gegen 1901	zwei- und mehrgleisige Strecken (Eigentumslänge) 1902		Nebeneisenbahnen (Eigentumslänge) 1902	
		1901	1902	%	km	%	km	%
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	31 366	32 050	2,2	12 812	40,0	11 639	36,4
	badische Staatsbahnen	1 667	1 667	—	642	40,5	164	10,4
	bayerische Staatsbahnen	5 772	5 828	1,0	2 005	34,0	1 806	30,6
	württembergische Staatsbahnen	1 803	1 803	—	430	23,9	207	11,5
	sächsische Staatsbahnen	2 648	2 699	1,9	876	32,8	884	33,1
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	1 873	1 869	—	1 045	55,8	346	18,5
	deutsche Privatbahnen	4 343	4 583	5,5	733	16,0	3 334	72,6
	alle deutschen Bahnen	51 328	52 243	1,8	18 580	35,7	19 287	37,1
Österreich-Ungarn	Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen	35 523	35 959	1,2	3 850	10,7	13 563	38,4
Niederlande	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	1 734	1 734	—	598	37,6	113	7,1
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	4 048	4 050	—	1 653	40,8	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	38 271	38 894	1,6	16 553	42,6	—	—
Schweiz	Gesamtnetz der Lokomotiveisenbahnen	3 930	3 974	1,1	501	12,6	—	—
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	35 524	35 642	0,3	19 871	55,8	—	—

sind einige Privatbahnen erworben worden (Eisenberg-Crossen, Ostrowo-Skalmierzyce). Unmittelbar folgt auf Preußen Frankreich mit 623 km und dann Österreich-Ungarn mit 436 km. Im Verhältnis zu ihrer Größe haben sich die deutschen Privatbahnen mit 5,5 % am stärksten entwickelt. Gar keinen Zuwachs haben Baden, Württemberg, Elsaß-Lothringen, Belgien und die Niederlande zu verzeichnen, auffallend wenig auch England (0,3 %).

Im ganzen ist der Zuwachs durch Neubau ein wenig geringer gewesen, als im Vorjahre, nämlich 2138 km gegen 2199 km im Jahre 1901.

Die vier letzten Spalten der Tabelle 1 muß man zusammen betrachten. Denn es versteht sich von selbst, daß Hauptbahnen mit ihrem dichteren Verkehr in weit höherem Maße einen mehrgleisigen Ausbau erfordern, als Nebenbahnen. Es kann deshalb nicht wundernehmen, daß die deutschen Privatbahnen, die zu 72,6 % aus Nebenbahnen bestehen, nur zu 16 % mehrgleisig ausgebaut sind. Noch geringer ist aber der Prozentsatz in der Schweiz (12,6 %) und vor allem in Österreich-Ungarn (10,7 %). Hier ist die geringe Ausstattung mit mehrgleisigen Strecken vorwiegend Ungarn auf Rechnung zu setzen, da in Ungarn von 17 407 km Eisenbahnen nur 984 km (5,65 %) mehrgleisig waren.*) Von den deutschen Ländern haben Elsaß-Lothringen und Baden, die nur zu 18,5 % und 10,4 % aus Nebenbahnen bestehen, verhältnismäßig die meisten mehrgleisigen Strecken. Aber auch die preußisch-hessische Gemeinschaft ist trotz ihres hohen Prozentsatzes (36,4 %) an Nebenbahnen stark mehrgleisig ausgestattet und kommt unmittelbar hinter Frankreich (42,6 %), obwohl, wie gesagt, hier nur die Hauptbahnen berücksichtigt sind; das französische Gesamtnetz bleibt stark hinter Preußen zurück. Überhaupt am stärksten sind England und Elsaß-Lothringen mit je 55,8 % mehrgleisig ausgebaut.

Da, wie in der Einleitung bemerkt, die in der Tabelle 1 und den Berechnungen der späteren Tabellen berücksichtigten Bahnen nicht das Gesamtnetz aller Bahnen der Vergleichsländer darstellen, so ist, um auch von der Ausstattung dieser Länder mit Eisenbahnen ein Bild zu geben, in der Tabelle 2 der Versuch gemacht, alle die Bahnen zusammenzustellen, die dem öffentlichen Verkehr dienen und dabei über den rein örtlichen Verkehr innerhalb der Städte und ihrer Vororte (Straßenbahnen) hinausgehen.

*) Ungarisches statistisches Jahrbuch von 1902.

Tabelle 2.

Länder	Gesamtheit der Bahnen	es entfallen auf 100 qkm	es entfallen auf 10 000 Einwohner
	Kilometer		
Deutschland:			
Preußen	37 894	10,87	10,72
Bayern	6 895	9,09	10,93
Sachsen	2 934	19,57	6,78
Württemberg	1 929	9,89	8,75
Baden	2 204	14,61	11,52
Elsaß-Lothringen	1 870	12,88	10,72
übrige Staaten	6 649	12,76	11,29
zusammen Ende 1902	60 375	11,17	10,46
Frankreich	48 350	9,01	12,41
Österreich-Ungarn	38 041	5,6	8,1
Niederlande und Luxemburg	3 311	9,3	6,2
Belgien	6 629	22,5	9,9
Schweiz	4 022	9,7	12,1
Großbritannien und Irland	35 864	11,4	8,7

Es sind also in Deutschland außer den Haupt- und Nebenbahnen noch insbesondere die nebenbahnähnlichen Kleinbahnen hinzugezogen, in Frankreich die chemins de fer d'intérêt local und die tramways pour voyageurs et marchandises, in Großbritannien die light railways, in Belgien die chemins de fer économiques und die wenigen belgischen Privatbahnen. In den Niederlanden sind außer der Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft noch die übrigen holländischen und luxemburgischen Bahnen aufgeführt. In Österreich-Ungarn sind zu den Vereinsbahnen die dem Verein nicht angehörenden Voll- und Lokalbahnen hinzugezählt worden, in der Schweiz zu den in der Tabelle 1 berücksichtigten Lokomotiveisenbahnen*) noch die Drahtseilbahnen, die zwar nicht alle, aber doch in ihrer überwiegenden Zahl dem direkten und Ausflugsverkehr dienen. Die Tramways dagegen, unter denen die städtischen Straßenbahnen die Hauptstelle einnehmen, sind fortgelassen worden.

Die Vergleichsländer zusammen umfassen danach ein dem so begrenzten, öffentlichen Verkehr dienendes Eisenbahnnetz von 196 592 km. Im Vorjahre betrug es nur 190 066 km; der Zuwachs

*) Diese alte Bezeichnung ist in der schweizerischen Statistik beibehalten worden, obwohl die zahlreichen elektrisch betriebenen jüngeren Überlandbahnen in diesem Abschnitt der Statistik erscheinen.

beträgt demnach 6526 km oder 3,4 %. Den größten Zuwachs hat Österreich-Ungarn mit 2673 km oder 7,6 % zu verzeichnen, der vorwiegend dem starken Ausbau des österreichisch-ungarischen Lokalbahnnetzes zuzuschreiben ist. Es folgen dann die preußisch-hessischen Staatsbahnen (3,6 %), Frankreich (3 %), die Schweiz und das Deutsche Reich (je 2,9 %). Die geringste Zunahme finden wir bei England (0,4 %).

Ein richtiges Bild von der Ausstattung der Vergleichsländer mit Eisenbahnen geben die beiden letzten Spalten der Tabelle 2, in denen die Bahnlänge in Verhältnis zu der Landfläche und der Einwohnerzahl gesetzt ist. Die Ergebnisse dieser Berechnung sind im wesentlichen dieselben, wie in den früheren Jahren; sie sind schon zu oft erläutert worden, als daß es angebracht wäre, darauf noch einmal einzugehen.

Tabelle 3.

Länder	Bahnen	in 24 Stunden kamen Züge auf 1 km				geleistete Wagenachskilometer auf 1 km			
		1901	1902	davon Personenzüge [1]	davon Güterzüge	1901	1902	darunter von Personenwagen	darunter von Gepäck- und Güterwagen
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	28,31	28,76	16,9	11,9	413 984	424 267	97 514	322 314
	badische Staatsbahnen	37,90	37,20	24,5	12,6	432 128	431 332	118 085	308 078
	bayerische Staatsbahnen	24,91	23,74	16,3	7,3	304 215	299 396	73 744	217 280
	württembergische Staatsbahnen .	26,50	26,73	18,2	8,4	293 209	300 866	93 250	200 913
	sächsische Staatsbahnen	30,96	29,43	19,4	10,0	406 293	397 251	107 804	282 165
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	32,85	33,09	18,9	13,9	451 525	469 913	98 247	367 856
	deutsche Privatbahnen	14,53	14,33	10,9	3,4	131 139	130 908	34 934	94 016
	alle deutschen Bahnen	26,89	26,85	16,6	10,3	366 135	371 210	88 535	277 623
Österreich-Ungarn . .	Vereinsbahnen	15,98	15,85	9,2	6,4	244 364	243 442	49 565	189 028
Niederlande . . .	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	30,98	32,53	22,4	9,9	334 407	353 746	109 669	238 036
Belgien	belgische Staatseisenbahnen . .	40,07	41,76	23,6	18,1	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen . . .	24,5	24,3	15,8	8,5	166 214 [2]	166 967 [2]	60 398 [3]	106 569 [3]
Schweiz	Gesamtnetz	20,89	21,55	17,1	4,4	190 763	194 565	68 381	117 748
Großbritannien u. Irland	Gesamtnetz	49,50	49,44	28,4	21,0	—	—	—	—

[1]) Einschließlich der gemischten Züge. — [2]) Wagenkilometer. — [3]) Bei den französischen Hauptbahnen sind die Leistungen der Gepäckwagen mit denen der Personenwagen zusammen nachgewiesen.

Über die Dichtigkeit des Zugverkehrs gibt die Tabelle 3 Auskunft. Die dichteste Zugfolge finden wir in Großbritannien, wo in einer Stunde auf 1 km Bahnlänge fast doppelt so viel Züge verkehren, als in Deutschland, und mehr als dreimal so viel, als in Österreich-Ungarn. Auch Baden, Elsaß-Lothringen und vor allem Belgien, wo auf verhältnismäßig kleinem Gebiet ein starker Güterverkehr herrscht, haben eine dichte Zugfolge.

Da ein Eisenbahnzug bei seiner schwankenden Länge keine zum Vergleich recht geeignete Einheit bildet, so ist in der zweiten Hälfte der Tabelle 3 der Eisenbahnverkehr auf die auf 1 km Betriebslänge geleisteten Wagenachskilometer zurückgeführt. Allerdings ist die Zusammenstellung lückenhaft, da die englische und belgische Statistik versagen. Auch die Zahlen für Frankreich sind mit Vorsicht zu betrachten, da ihre Statistik nur Wagenkilometer aufführt.

Bei diesem richtigeren Vergleich der auf 1 km geleisteten Wagenachskilometer zeigt sich, daß der Zugverkehr in Deutschland dem der außerdeutschen Länder nicht unerheblich überlegen ist. Den stärksten Verkehr haben Elsaß-Lothringen und — im Personenverkehr — Baden mit ihren großen, in der Längsrichtung des Landes laufenden Durchgangslinien.

Trennt man die auf 1 km gefahrenen Zug- und Wagenachskilometer nach Personen- und Güterzügen, so zeigt sich, daß selbst in Ländern mit stark entwickeltem Güterverkehr, wie in Preußen, die Zahl der Personen*züge* die der Güter*züge* erheblich übertrifft. In der Schweiz werden sogar fast viermal so viel Personenzüge gefahren, als Güterzüge.

Anders stellen sich die Zahlen bei den auf 1 km gefahrenen Wagenachskilometern, weil die Güterzüge durchschnittlich rund dreimal so viel Achsen führen, als die Personenzüge (in Preußen 67 gegen 22; siehe Tabelle 6 in nächster Nummer). Da überwiegen die Güterwagenachskilometer überall um ein beträchtliches, selbst in der Schweiz mit ihrem starken Fremdenverkehr.

Über die Dichtigkeit des Verkehrs (Tabelle 4) in den einzelnen Ländern ist wenig neues zu sagen. Im Personenverkehr steht nach wie vor Belgien mit 698 076 Personenkm auf 1 km Betriebslänge an der Spitze. In weitem Abstande folgen Preußen (483 848), Sachsen (466 379) und Baden (465 995). Am schwächsten ist der Personenverkehr auf den deutschen Privatbahnen (162 806) und in Österreich-Ungarn (227 932). Auch hier ist es Ungarn, das den österreichischen Durchschnitt sehr herabdrückt; in Ungarn wurden nämlich nur 138 397 Personenkilometer auf 1 km gefahren, also noch weniger, als auf den deutschen Privatbahnen, während Österreich allein sich mit 281 524 Personenkm sogar über den bayerischen Durchschnitt erhebt.

Im Güterverkehr nimmt Elsaß-Lothringen mit seinen großen Massenguttransporten den ersten Platz ein. Preußen steht an zweiter Stelle. Den schwächsten Verkehr haben die Schweiz und die deutschen Privatbahnen. Leider versagt für den Güterverkehr die belgische Statistik, während die englische weder über die Personenkilometer, noch über die Gütertonnenkilometer Angaben enthält.

Interessant ist es, innerhalb mehrerer aufeinander folgender Jahre die Entwicklung der Verkehrsdichtigkeit zu beobachten, die von der wirtschaftlichen Lage des Landes in unmittelbarer Abhängigkeit steht. Daß der *Güter*verkehr zu Zeiten wirtschaftlicher Depression gering ist, bedarf keiner Erklärung. Es hat sich aber auch immer gezeigt, daß der Personenverkehr von einer schlechten Geschäftslage in Mitleidenschaft gezogen wird, da dann die Zahl der Geschäftsreisen abnimmt und auch für Vergnügungsreisen wenig Geld vorhanden ist.

Im Jahre 1901 hatte die wirtschaftliche Krisis, die schon 1900 begonnen und sich mehr oder weniger auf alle Vergleichsländer erstreckt hatte, ihren Höhepunkt erreicht. Das Jahr 1902 zeigt wieder ein langsames Steigen der Konjunktur und mit ihm eine langsame Hebung des Personen- und Güterverkehrs. Die monatlichen Aufzeichnungen über die Verkehrseinnahmen der preußisch-hessischen Staatsbahnen geben ein anschauliches Bild von den Schwankungen in der Geschäftslage. Gegenüber den gleichen Monaten des Vorjahres sind folgende

Tabelle 4.

Länder	Bahnen	geleistete Personenkilometer auf 1 km						durchschnittliche Fahrt einer Person 1902	gefahrene Gütertonnenkilometer auf 1 km						durchschnittliche Fahrt einer Gütertonne 1902
		Anzahl		Vermehrung oder Verminderung von 1901 auf 1902		dagegen Vermehrung oder Verminderung von 1900 auf 1901			Anzahl		Vermehrung oder Verminderung von 1901 auf 1902		dagegen Vermehrung oder Verminderung von 1900 auf 1901		
		1901	1902	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	km	1901	1902	im ganzen	im Verhältnis %	im ganzen	im Verhältnis %	km
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preuß.-hessische Staatsbahnen	474 339	483 848	+ 9 509	+ 2,0	+ 4 347	+ 0,9	24,65	773 586	791 030	+ 17 444	+ 2,3	— 54 464	— 6,6	113,99
	badische Staatsbahnen	463 133	465 995	+ 2 862	+ 0,6	+ 3 605	+ 0,8	20,37	624 647	629 759	+ 5 112	+ 0,8	— 70 277	— 10,1	78,32
	bayerische Staatsbahnen	262 376	264 464	+ 2 088	+ 0,8	— 925	— 0,4	29,71	446 336	448 215	+ 1 879	+ 0,4	— 28 255	— 6,0	141,86
	württembergische Staatsbahnen	368 788	370 140	+ 1 352	+ 0,4	+ 8 432	+ 2,3	19,76	375 236	381 888	+ 6 652	+ 1,8	+ 6 704	+ 1,8	85,22
	sächsische Staatsbahnen	462 090	466 379	+ 4 289	+ 0,9	— 10 808	— 2,3	20,82	526 955	520 969	— 5 986	— 1,1	— 53 642	— 9,2	65,56
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	346 389	352 469	+ 6 080	+ 1,8	— 5 424	— 1,5	22,16	905 067	979 922	+ 74 855	+ 8,3	— 82 915	— 8,4	73,84
	deutsche Privatbahnen	171 676	162 806	— 8 870	— 5,2	— 1 162	— 0,7	14,54	252 219	249 601	— 2 618	— 1,0	— 28 973	— 10,3	39,75
	alle deutschen Bahnen	413 820	416 196	+ 2 376	+ 0,6	+ 2 040	+ 0,5	23,67	651 590	665 066	+ 13 476	+ 2,1	— 48 365	— 6,9	100,10
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	230 773	227 932	— 2 841	— 1,2	+ 4 772	+ 2,1	39,40	441 721	443 229	+ 1 508	+ 0,3	— 8 513	— 1,9	104,82
Niederlande	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	351 803	365 715	+ 13 912	+ 4,0	+ 25 911	+ 8,0	29,99	371 500	391 047	+ 19 547	+ 5,3	+ 15 271	+ 4,3	90,63
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	678 396	698 076	+ 19 680	+ 2,9	+ 8 790	+ 1,3	22,40	—	—	—	—	—	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	340 371	343 222	+ 2 851	+ 0,8	— 28 650	— 7,8	31,3	425 873	419 532	— 6 341	— 1,4	— 16 143	— 3,7	132,2
Schweiz	Gesamtnetz	318 398	328 075	+ 9 677	+ 3,0	— 2 630	— 0,8	20,99	198 132	209 812	+ 11 680	+ 5,9	— 8 407	— 4,1	66,76

prozentuale Zu- und Abnahmen der Verkehrseinnahmen erreicht worden:

April	— 0,43 %	Oktober	+ 1,64 %
Mai	— 1,40 „	November	+ 1,76 „
Juni	— 0,58 „	Dezember	+ 2,20 „
Juli	+ 0,76 „	Januar	+ 2,51 „
August	+ 1,01 „	Februar	+ 2,84 „
September	+ 1,01 „	März	+ 3,17 „

Also mit geringen Schwankungen eine langsam aber beharrlich steigende Tendenz.

Das Schlußergebnis dieses Verlaufs ist aus der Tabelle 4 zu ersehen. Nur die deutschen Privatbahnen und Österreich-Ungarn zeigen noch eine Abnahme im Personenverkehr, die übrigen Länder eine Zunahme, wenn auch — mit Rücksicht auf die ungünstige erste Jahreshälfte — nur eine geringe. Am besten haben die holländischen Bahnen mit + 4 % abgeschlossen.

Noch deutlicher ist der beginnende Aufschwung an den Ergebnissen des Güterverkehrs sichtbar. Im Jahre 1901 hatten nur noch Württemberg und die Niederlande eine Zunahme erzielt, im Jahre 1902 dagegen befanden sich nur noch Frankreich, Sachsen und die deutschen Privatbahnen in rückläufiger Bewegung. Da der Güterverkehr im Jahre 1901 in Sachsen um 9,2 % und auf den deutschen Privatbahnen sogar um 10,3 % zurückgegangen war, so ist diese weitere Abnahme um so empfindlicher für sie.

Die größte Zunahme haben Elsaß-Lothringen (+ 8,3 % gegen — 8,4 % im Vorjahre), die Schweiz (+ 5,9 % gegen — 4,1 %) und die holländischen Bahnen gehabt, die von der wirtschaftlichen Krisis überhaupt am wenigsten mitgenommen zu sein scheinen (+ 5,3 % gegen + 4,3 %). Leider läßt auch hier die Statistik für Belgien und England im Stich.

(Schluß folgt.)

Die zweite Lesung des preußischen Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause.

(Schluß aus Nr. 21.)

Am Donnerstag, 9. März wurde die Etatsberatung bei den Zugverbindungen fortgesetzt; die Einzelaufführung der hier geäußerten Wünsche würde zu weit führen. Staatsminister v. Budde erklärte, daß er alle geäußerten Wünsche, wie sie ihm in dem Stenogramm vorgelegt werden würden, wohlwollend prüfen werde. Nicht nur die „unangenehmen" Einnahmen von 3½ Millionen aus den Platzkarten, sondern sogar schon viel mehr: auch die Einnahmen aus den Bahnsteigkarten, seien voll zu neuen Zugverbindungen verwendet. 6 Millionen Zugkilometer, die für neue Zugverbindungen im Sommer 1905 vorgesehen seien, verursachten eine Mehrausgabe schon an reinen Zugförderungskosten von rund 6 Millionen Mark, ohne daß die Gegeneinnahme dafür sicher sei. Im vorigen Jahre seien 7 Millionen Zugkilometer mehr als 1903 eingesetzt, das ergebe für 1904 und 1905 eine Mehrausgabe von rund 13 Millionen Mark.

Die Beratung ging nun zu den dauernden Ausgaben für die Beamtenbesoldungen über. Hierzu lagen folgende Anträge vor: Die Abgg. Schmidt-Warburg (Zentr.) u. Gen. beantragen: „die Regierung zu ersuchen, dafür Sorge zu tragen, daß den Bauinspektoren, Maschinenbauinspektoren und Maschineninspektoren in der Bauverwaltung sowie den Eisenbahnbauinspektoren und -betriebsinspektoren und den Maschineninspektoren in der Eisenbahnverwaltung eine die Dauer von fünf Jahren überschreitende Zeit der diätarischen Beschäftigung bei der Festsetzung des Besoldungsdienstalters in Anrechnung gebracht werde". Die Budgetkommission beantragt, den Antrag der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Abg. Schmidt-Warburg wünscht dagegen die Überweisung zur Berücksichtigung. Abg. Trimborn (Zentr.) u. Gen. beantragen: „die Regierung zu ersuchen, in dem nächstjährigen Etat das Gehalt der Eisenbahnbetriebssekretäre in einer ihrer Stellung und ihren Leistungen entsprechenden Weise zu erhöhen". Berichterstatter der Budgetkommission Abg. Pallaske bittet, diesen Antrag abzulehnen und über die in derselben Richtung sich bewegenden Petitionen der Eisenbahnbetriebssekretäre zur Tagesordnung überzugehen. Die Abgg. Herold (Zentr.) u. Gen. beantragen: „die Regierung zu ersuchen, 1. den Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnen Zeit und Gelegenheit zum regelmäßigen Besuch des Gottesdienstes an Sonn- und Festtagen, mindestens aber an zwei Sonntagen im Monat zu geben und hierüber alljährlich eingehende Mitteilungen zu machen; 2. für die Handwerker und Arbeiter in den Haupt- und Nebenwerkstätten der Staatseisenbahnen einen jährlichen Urlaub, steigend mit der Zahl der Arbeitsjahre, unter Fortbezug des Lohnes einzuführen". Die Abgg. Oeser (fr. Volksp.) u. Gen. beantragen: „an die Regierung das Ersuchen zu richten, dahin zu wirken, 1. daß im Eisenbahnbetriebe die auf die Nachtzeit entfallenden Dienststunden entsprechend höher angerechnet werden, als die im Tagesdienst geleisteten; 2. daß die auf den Nachtdienst folgende Ruhezeit ausreichend bemessen werde".

Zur Begründung dieser Anträge nahmen zunächst eine Anzahl von Abgeordneten das Wort. Dem Abg. Oeser, der die höhere Bewertung des Nachtdienstes erreichen will, bemerkte Ministerialdirektor Wehrmann, daß eine solche Maßregel große Schwierigkeiten mache, weil ein regelmäßiger Diensturnus nötig sei. Dieser sei jetzt entweder ein zwölfstündiger oder ein achtstündiger Dienst. „Eine andere Bewertung des Nachtdienstes würde uns zu einem sechsstündigen Dienst nötigen. Der Nachtdienst bringt oft viel geringere Arbeit als der Tagesdienst; z. B. auf den Durchgangsstationen ist der Nachtdienst viel weniger anstrengend, es kommen lange Pausen vor. Bei der Post konzentriert sich der Nachtdienst, da sind die Beamten immer voll beschäftigt." Den Wünschen der Stationsgehilfen, deren Lage vom Abg. Oeser beklagt war, werde vielleicht Rechnung getragen werden können.

Der Abg. Busch (Zentr.) hatte es bemängelt, daß der Eisenbahndirektionspräsident in Cöln die Erweiterung der Ausgabe von Sonntagskarten aus „einseitig fiskalischen" Gründen abgelehnt habe. Staatsminister v. Budde nahm den Angegriffenen kräftig in Schutz. Der ganz ausgezeichnete Eisenbahndirektionspräsident in Cöln habe dies nicht aus einseitig fiskalischen Gründen abgelehnt, sondern, weil es seine, des Ministers, Absicht sei, die Sonntagskarten nicht zu vermehren, diese vielmehr mit der Personentarifreform aufzuheben.

Weiter ging der Minister auf die vom Abg. Busch vertretenen Wünsche der Betriebssekretäre ein. Diese seien zuerst aufgetaucht im Jahre 1895. „Damals hat die Budgetkommission den Antrag gestellt, über die Petitionen zur Tagesordnung überzugehen. Im Plenum wurde auch die Tagesordnung beschlossen. Darauf ist die Petition der Betriebssekretäre 1896 wieder eingegangen. Kommissionsbeschluß: Tagesordnung; Plenum: Erwägung zwecks Herbeiführung einer erleichterten Prüfung der Betriebssekretäre; 1898 Kommissionsbeschluß wiederum: Tagesordnung; Plenum: Erwägung. 1899 Kommissionsbeschluß: Tagesordnung; dann haben die Betriebssekretäre allerdings im Plenum mehr Glück gehabt, indem ihre Petition der Staatsregierung zur Berücksichtigung überwiesen wurde. Ich darf aber nochmals rekapitulieren, daß die Kommission in vier Jahren hintereinander zur Tagesordnung übergegangen ist, und ich glaube, die Prüfung solcher Petitionen kann in der Kommission eine sorgfältigere und sachlichere sein, als dies im Plenum möglich ist. (Sehr richtig.) 1900 hat die Kommission die Ablehnung beschlossen; im Plenum war der Beschluß: Erwägung. Im Jahre 1902 war der Kommissionsbeschluß wieder: Tagesordnung und im Plenum: Tagesordnung. Meine Herren, nach diesen Erfahrungen, glaube ich, wird auch der Herr Abg. Busch seine Hoffnung nicht aufrecht erhalten können, daß durch eine noch eingehendere Prüfung, die kaum möglich ist, nunmehr die Betriebssekretäre veranlaßt würden, das Petitionieren aufzugeben. Was die neue Petition betrifft, so bin ich als neu eingetretener Minister gänzlich objektiv an die Petition herangegangen. Ich habe mir gesagt: es könnte ja möglich sein, daß von der Staatsregierung ein Entgegenkommen gezeigt würde, um diese leidige Sache endlich zu begraben. Infolgedessen habe ich nach drei Richtungen hin — wie der schriftliche Bericht Ihnen sagt — eine Prüfung eintreten lassen. Ich habe selbst die Angelegenheit geprüft, indem ich von den Arbeiten der Betriebssekretäre mich persönlich überzeugt habe. Ich untersuchte, ob das Gehalt der Betriebssekretäre im Vergleich mit der von ihnen geleisteten Arbeit unzulänglich sei. Meine Herren, ich habe diese Frage zu verneinen und in der Kommission ausgeführt, daß das Einkommen der Betriebssekretäre durchaus angemessen ist. Im Gegenteil, wir haben viele Kategorien, die eine größere Verantwortung haben und doch im Einkommen nicht besser stehen, als die Betriebssekretäre. Ich möchte Ihnen hier einige Vergleiche geben."

„Bekanntlich beziehen die Betriebssekretäre ein Gehalt von 1500 bis 3000 ℳ; dazu kommt ein Wohnungsgeldzuschuß für Berlin mit 540 ℳ, im pensionsfähigem Durchschnitt 327 ℳ, tatsächlich werden über 400 ℳ im Durchschnitt gezahlt. Im Durchschnitt ist dies ein Einkommen von 3400 ℳ. Meine Herren, wenn Sie sich andere Kategorien ansehen: mittlere Verkehrsbeamte erster Klasse — die haben 1500 bis 2700 ℳ Gehalt —; Meliorationsbauwarte — die haben 1650 bis 3000 ℳ —; Gefängnisinspektoren — 1800 bis 3800 ℳ —; Strafanstaltsinspektoren — 2100 bis 3800 ℳ — und viele andere Kategorien, die wahrhaftig eine größere Verantwortung haben als die Betriebssekretäre in ihren Arbeiten, die doch nur einfachere Bureauarbeiter sind einer bestimmten, sich gleichmäßig wiederholenden Art. Sie haben keine Sorgen im Betrieb wie der Stationsvorsteher, der stets den Staatsanwalt über sich hat, wenn er einen kleinen Schreibfehler, z. B. in einer Depesche, macht; ein Betriebssekretär kann ruhig, ohne daß er deshalb flüchtig zu sein braucht, einen Schreibfehler machen; dann schwebt der Staatsanwalt nicht gleich über seinem Haupte."

„Wenn gesagt worden ist, es sind Beamte für geringwertigere Arbeiten, meine Herren, so hat das keine Zurücksetzung der Betriebssekretäre sein sollen. Die Betriebssekretäre sind durchaus fleißige, ehrenwerte und brave Männer. Es hat damit nur gesagt sein sollen, daß es in der Eisenbahnverwaltung eine ganze Anzahl von Kategorien gibt, die auch so viel arbeiten und so brav arbeiten müssen, wie die Betriebssekretäre, und trotzdem kein höheres Gehalt oder sogar ein niedrigeres Gehalt beziehen und dabei noch eine viel höhere Verantwortung tragen." (Sehr richtig! rechts.) „Die zweite Frage, die ich mir selbst gestellt habe: ob das Gehalt der nicht geprüften Betriebssekretäre im Vergleich mit anderen, gleich hoch bezahlten Beamten nicht genügend hoch bemessen sei, und endlich ob die nicht geprüften Betriebssekretäre während ihrer Laufbahn in ihren berechtigten Erwartungen getäuscht werden, habe ich schon dahin beantwortet, daß es gewisse Kategorien gibt, die nicht mehr Gehalt haben und doch mehr zu leisten haben, als die Betriebssekretäre. Die dritte Frage, ob sie in ihren Erwartungen getäuscht wurden, habe ich in der Kommission eingehend dahin beantwortet, daß, als die Betriebssekretäre in den Eisenbahndienst eintraten, sie nicht erwarten konnten, bis zu einem Einkommen von 3400 ℳ zu kommen, und zu allen den Benefizien, die die Beamtenlaufbahn mit sich bringt, z. B. die Reliktenkompetenz, die Pensionsberechtigung und was damit zusammenhängt."

Der Minister bat dringend um Ablehnung der Petition; er hoffe, daß die Betriebssekretäre nun endlich mit dem Petitionieren aufhören würden.

Mit einigen weiteren Bemerkungen einzelner Abgeordneter über die Wohnungsteuerung in den Berliner Vororten, die Stellung des Casseler Eisenbahnerverbandes zum alten Trierer Verband sowie über den Unterschied zwischen der Stellung der höheren technischen und Verwaltungsbeamten schloß die Sitzung.

Der dritte Verhandlungstag (10. März) begann mit der Befürwortung einer Petition der Lademeister um Versetzung in die Kategorie der mittleren Beamten durch den Abg. Strosser. Diese Beamten hätten einen sehr schweren und langen Dienst, und es empfehle sich deshalb die Berücksichtigung ihrer Bittschrift. Einige Redner aus dem Hause beschäftigten sich mit den Arbeiterverhältnissen namentlich in den Werkstätten. Insbesondere brachte der Abg. Goldschmidt (freis. Vp.) diese zur Sprache. Die Löhne der Arbeiter und Vorarbeiter in den Eisenbahnwerkstätten stiegen zu langsam. Über die Experimente der Eisenbahnverwaltung mit der Akkordarbeit herrsche in Arbeiterkreisen große Unzufriedenheit. Bei Reparaturen z. B. kämen die Arbeiter auf Grund der Tarifsätze oft sehr schlecht weg. Die Tarife seien auch ohne Anhörung der Arbeiterausschüsse festgesetzt worden. Vergeblich habe sich eine Versammlung des Eisenbahnarbeiterverbandes in Osterode um Erhöhung des Stücklohns bei der Direktion in Königsberg verwendet. Der Ausschuß sei kurzerhand und schroff abgewiesen worden. Gleiche Klagen seien auch in der Werkstätte in Osnabrück über die Stücklöhne erhoben worden, und es wäre beinahe zu einer Arbeitsniederlegung gekommen. Der Kassenarzt habe kranke Arbeiter, die noch arbeitsunfähig gewesen seien, für arbeitsfähig erklärt, so daß die Arbeiter sich zur Arbeit

hätten schleppen müssen. Diese Behandlung habe große Erregung hervorgerufen. Dazu kämen die Lohnkürzungen und die brutalen Beschimpfungen, die durch einen Werkmeister, einen ganz ungebildeten Menschen, den Arbeitern widerfahren seien. Eine Versammlung der sich beschwert Fühlenden habe stattgefunden. Nachher seien die Wortführer zur Verantwortung gezogen und mit Lohnabzügen bestraft worden, weil sie angeblich irgend etwas Unrichtiges behauptet haben sollten. Diese Arbeiter hätten aber nur ausgesprochen, was die Ansicht der gesamten Arbeiterschaft gewesen sei. Auch durch die Darstellung eines wahren Sachverhalts werde das Ansehen der Eisenbahnverwaltung geschädigt, sei ihnen eröffnet worden. Auch die Verwaltung der staatlichen Zwangszuschußkassen gebe den Arbeitern steten Anlaß zur Beschwerde. Wenn der Minister glaube, mit diesen künstlichen Mitteln die Sozialdemokratie aus dem Staatsbetrieb fern zu halten, so sei ihm dies vollständig mißlungen. Es komme doch in der Hauptsache nicht darauf an, ob und wie die Arbeiter organisiert sind, sondern darauf, daß sie ihre Arbeit ordentlich verrichten und sich vernünftig betragen; sonst erziehe man Speichellecker und Heuchler. Einem Teil der Beschwerden würde noch jetzt leicht abzuhelfen sein, wenn man die Frage der Lohnregelung in den Arbeiterausschüssen erörtern ließe. Im nächsten Jahre kämen die neuen Lebensmittelzölle und die damit verbundene Steigerung der Unterhaltskosten, da müßte die Lebenshaltung der Arbeiter unweigerlich herabgedrückt werden, wenn nicht eine entsprechende Lohnerhöhung eintrete. In Ostpreußen sei öffentlich die Forderung erhoben worden, diese Mehrbelastung durch die erhöhten Schutzzölle für die Beamten durch Gehaltsaufbesserung auszugleichen; was den Beamten recht sei, sei den Arbeitern billig. — Der Antrag Herold verlange u. a. für die Handwerker und Arbeiter der Eisenbahnwerkstätten auch einen Urlaub. In diesem Punkt gehe leider Preußen in Deutschland noch nicht voran.

Staatsminister v. Budde antwortete in einer ausführlichen Rede, in der er zunächst gegenüber dem Abg. Goldschmidt bemerkte, wenn dieser gegen ihn den Vorwurf erhöbe, daß er die Arbeiter zu Heuchlern und Speichelleckern erzöge, so sei es ihm leicht zu sagen, jener säe Unzufriedenheit unter den staatlichen Arbeitern. Die Absicht des Vorredners möge gut sein, der Erfolg so vorgebrachter Klagen könne aber nur dieser sein. Er warne davor, Unzufriedenheit zu säen. Man brauche nicht weit über die Grenze hinauszusehen, um zu wissen, welche Folgen solche Saat habe. Seine Hauptaufgabe sei, die Zufriedenheit unter den Eisenbahnern zu erhalten. Er nehme diese gegen die Behauptung, daß es Heuchler und Speichellecker seien, in Schutz. Wer ein solcher sein sollte, der möge kündigen und weggehen, er solle 14 Tage Lohn im voraus erhalten, dann sei der Vertrag mit ihm erledigt. Der Minister fuhr fort: „Ich muß aber verlangen, daß die Arbeiter, die als Eisenbahnarbeiter bei uns arbeiten, brave und ehrliche Männer sind, die frei heraus sagen, was sie wollen. Dazu sind die Arbeiterausschüsse da. (Zuruf des Abg. Goldschmidt: Dann werden sie bestraft!) Nein, Herr Abg. Goldschmidt, dann werden die Arbeiter nicht bestraft. Da muß ich auf den Spezialfall von Oppum zurückkommen. Die Arbeiter sind nicht, wie der Abg. Goldschmidt gesagt hat, bestraft worden, weil sie in einer Versammlung ihre Meinung frei geäußert haben, sondern weil sie nach eingehender Untersuchung, wie auch der Abgeordnete selbst erwähnte, Unwahrheiten, Unrichtigkeiten gesagt haben (hört, hört!) und dadurch Unzufriedenheit in die Massen der Arbeiter hineingetragen haben. (Hört, hört!) Deswegen sind die Arbeiter bestraft worden. Es ist ihnen gesagt worden, wenn das noch einmal vorkommt, dann bekommt ihr den Abschied und ihr werdet gekündigt. (Beifall.) Ich werde das als Arbeitsminister immer wieder tun. Der Arbeiterausschuß in Oppum hat aber seine Pflicht nicht erfüllt: er hat sich der Klagen nicht bemächtigt." Der Minister ging dann noch auf einen anderen Fall ein und kam weiter auf die Zuschußkrankenkassen zu sprechen.

Diese haben eine hohe Blüte erreicht; nach Tarif I (Zuschußkrankengelder) seien jetzt nach kaum 1 jährigem Bestehen 122 262 Arbeiter, nach Tarif II (freie Medizin) 10 461 Beamte versichert. „Da heißt es nun wieder, wir sollen einen ‚moralischen Druck' ausgeübt, die Leute zu Heuchlern gemacht haben! Unsere Fürsorge soll dann auch wieder nicht die richtige sein, weil wir die übrigen Kassen, wie z. B. die Kasse des Trierer Verbandes, die hier erwähnt wurde, schädigten. Ja, meine Herren, was sollen wir denn tun? Der Herr Abg. Goldschmidt und die Herren, die den Trierer Verband speziell vertreten, interessieren sich doch nicht für die Kassen aus Selbstzweck der Kassen, sondern aus Menschenfreundlichkeit, aus Wohlfahrtrücksichten. Nun kann es Ihnen doch ganz gleichgültig sein, auf welche Weise, auf welchem Wege, durch wen den Beamten und Arbeitern Vorteile zufallen. Das kann Ihnen, wenn Sie nicht politische Gesichtspunkte bei der Angelegenheit haben, doch ganz gleichgültig sein. (Sehr richtig!) Wenn Sie wollen, daß ich aus den Eisenbahnern ein einheitliches Korps mache, in dem Beamte und Arbeiter einmütig an einem Strange ziehen, dann verstehe ich auch den Vorwurf des Herrn Abg. Knie nicht, der da gesagt hat: ja, im Casseler Verband sind auch Beamte, und deshalb betrachten die Arbeiter durch ihn ihre Interessen nicht vertreten. Meine Herren, eine hohe Pflicht des Beamten besteht doch nach meiner Auffassung bis zum höchsten Beamten, bis zu mir hinauf, darin, das Band zwischen Arbeitern und Beamten enger zu schließen. (Bravo! und sehr richtig!) Sie sind doch sonst gegen jeden Kastengeist, Sie wollen doch sonst Gleichheit haben! Ich trage im Eisenbahnerkreise dasselbe Allerhöchste Erinnerungszeichen auf der Brust, was der 25 oder 40 Jahre treu gediente Arbeiter trägt; darauf bin ich stolz, weil ich der erste Arbeiter der Staatsbahnverwaltung bin. (Lebhaftes Bravo rechts.) Stören Sie uns doch nicht auf diesem sozialen Gebiet und säen Sie nicht Unzufriedenheit, wo es nicht nötig ist. Das tun Sie aber (sehr richtig! rechts), wenn Sie es auch selbstverständlich nicht wollen. Denn wenn Sie den Arbeitern sagen, das ist keine Kasse, die euch vertritt, dann sagen Sie ihnen etwas Unrichtiges und verführen sie, das zu glauben."

„Nun hat der Herr Abg. Goldschmidt gesagt: wenn der Minister die Absicht gehabt hat, die anderen Kassen zu verdrängen, dann hat er das vorläufig erreicht und sogar das Koalitionsrecht der Arbeiter beschränkt. (Abg. Goldschmidt: Sehr richtig!) Meine Herren, das ist doch wieder eine Unterstellung, die ich dem Abg. Goldschmidt im gegenteiligen Fall nicht machen würde. Ich hatte die Absicht, mit der Kasse eine Lücke auszufüllen, und diese Lücke bestand in folgender Tatsache: Die Arbeiter, die das 40. Lebensjahr überschritten hatten, waren nicht in der Lage, sich in irgendeiner Kasse zu versichern. Da ist unter Zustimmung dieses hohen Hauses ein Betrag von 3 Millionen aufgewendet worden für das Übergangsstadium, das darin besteht, daß die alten Arbeiter, gleichviel ob sie krank waren oder nicht, sofort aufgenommen werden konnten. Die 3 Millionen werden also nicht dauernd eine Wirksamkeit haben, sondern sie haben es nur möglich gemacht, daß die alten Arbeiter sich versorgen konnten. Meine Herren, ist das eine Erziehung zur Heuchelei? — Einen Zwang habe ich gar nicht ausgeübt, und ich wiederhole von dieser Stelle aus — und das mag allen Arbeitern in allen Werkstätten mitgeteilt werden —: wenn irgend ein direkter oder indirekter Zwang auf die Arbeiter ausgeübt sein sollte, so mögen sie sich bei mir besschweren, dann haben die Vorgesetzten unrecht getan. Es ist genugsam bekannt geworden, daß jeder freiwillig eintreten oder der Kasse fernbleiben kann. Eine Gesinnungsriecherei findet in dieser Beziehung absolut nicht statt, sondern die Entschließung steht ihnen vollkommen frei. Daß sie aber in einer Zahl von über 122 000 unter 200 und einigen Tausend Arbeitern gekommen sind, meine Herren, das ist der Beweis dafür, daß der Gedanke segensreich, daß er richtig war (lebhafte Zustimmung rechts, im Zentrum und bei den Nationalliberalen), sonst wären sie nicht gekommen. Sie haben aus der Kasse nichts anderes, als daß sie sich ein Zuschußkrankengeld und Sterbegeld versichern können, und zwar für 5 ₰ wöchentlich 25 ₰ täglich bei Krankheiten. Meine Herren, das kann keine andere Kasse leisten, aus dem Grunde, weil sie nicht so viele Mitglieder hat und weil diese Kasse einmal vom Staat dotiert worden ist. Ich glaube also, wenn Sie mich dafür angreifen, daß ich die Kasse gegründet habe, dann stören Sie direkt die soziale Arbeit, die ich verpflichtet bin, gegenüber den Arbeitern auszuüben." (Bravo! und sehr richtig!) Weiter verbreitete sich der Minister über die Wirksamkeit des Trierer Verbandes. Dieser sei eine vortreffliche Einrichtung, die am 1. Mai 1894 gegründet wurde. Der Name dieses Verbandes ist „Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und -arbeiter". Er bezweckt, alle Arbeiter und Handwerker zu einer großen Verbindung zu vereinigen, um die Interessen seiner Mitglieder und deren Angehöriger gemeinsam zu vertreten. Insbesondere ist nach den Satzungen das Bestreben des Vereins gerichtet auf: 1. Pflege vaterländischer Gesinnung, 2. Unterstützung der Arbeitslosen, Kranken, Erwerbsunfähigen und deren Angehöriger, 3. Unterstützung in Sterbefällen, 4. Unterstützung der Witwen und Waisen, 5. Hebung des Standesbewußtseins, 6. Förderung des geselligen Verkehrs der Mitglieder untereinander.

Der Verband hat eine allgemeine Krankenunterstützungskasse gegründet, ferner eine Sterbekasse, eine Pensionskasse und endlich eine Versicherung gegen Arbeitslosigkeit. Der Trierer Verband hat auch in der letzten Zeit noch zugenommen; er umfaßt jetzt etwa 58 000 Mitglieder. Der Minister erklärte, er stehe diesem Verband durchaus wohlwollend gegenüber. Freilich bekomme der Verband ebenso wenig wie der Casseler als solcher Freifahrtscheine für Ausflüge; solche erhielten nur die Eisenbahnvereine für ihre Mitglieder. Weiter meinte der Minister, daß der Trierer Verband doch etwas sehr über seine Statuten hinaus arbeite. „Wenn nämlich der Vorsteher des Verbands, ein ganz vortrefflicher Mann, gegen den ich sonst nichts habe, ein Sattler a. D. aus der Werkstätte in Trier, hierher kommt und Vorstellungen macht über die Eisenbahnwerkstätte in Osterode in Ostpreußen, über die Güterabfertigungsstellen in Pankow, Stettin, Aachen, über die Werkstätte in Oppum, so frage ich Sie:

glauben Sie, daß der Mann wirklich die Befähigung dazu besitzt und die Möglichkeit hat, sich derart zu orientieren, daß er die Klagen und Beschwerden objektiv beurteilen und begründet vorbringen kann? (Sehr richtig! rechts.) Soll ich mir die staatlichen Arbeiterausschüsse von ihm desorganisieren lassen? In den Werkstätten sind überall Arbeiterausschüsse; das sind die berufenen Organe, die Klagen der Arbeiter zur Sprache bringen können. (Sehr richtig!) Wenn nun Arbeiter den Arbeiterausschuß eliminieren und zu Herrn Molz nach Trier gehen, so verstehe ich nicht, weshalb man noch Arbeiterausschüsse hat. (Sehr richtig!) Deshalb habe ich angeordnet, daß derartige Klagen von dem Trierer Verband nicht mehr entgegengenommen werden."

Der Minister verbreitete sich weiter über die Tätigkeit der Arbeiterausschüsse und ging auf das vom Abg. Goldschmidt bemängelte Stücklohnsystem näher ein. Der Tagelohn der Handwerker sei im Durchschnitt des Jahres 1903: 3,57 ℳ gewesen, nach dem Stücklohnsystem 4,17 ℳ (Hört, hört!) Es sei also der Arbeitsverdienst, auf 305 Tage berechnet, im Tagelohn 1088,85 ℳ gewesen, während er nach dem Stücklohnsystem 1271,85 ℳ beträgt. (Hört, hört!) Es seien also 0,60 ℳ täglich oder 183 ℳ jährlich mehr als im Tagelohn, was einem Mehrlohn von rund 18 % entspricht. Also sei es doch nicht richtig, daß das Stücklohnsystem für die Arbeiter schädlich sei.

Daß die Staatseisenbahnarbeiter nicht schlecht behandelt werden, gehe aus den Zahlen über ihr Alter hervor. Über 70 Jahre alt waren im Jahre 1904 bei der Staatseisenbahnverwaltung 734 Arbeiter, mehr als 65 bis 69 Jahre waren 2239, mehr als 60 bis 64 Jahre waren 4513, mehr als 55 bis 59 Jahre 7359 Arbeiter. Das beweise, daß die Staatseisenbahnverwaltung ihre Veteranen der Arbeit behalte und sie nicht auf die Straße schicke. Außerdem werde das voll ausgeführt, was der Herr Abg. Goldschmidt als Grundsatz angegeben hat, daß nämlich die Löhne mit dem Alter steigen, selbstverständlich nur bis zu einer gewissen Grenze; man könne bis zu dem Alter von 70 Jahren nicht fortwährend einem Arbeiter den Lohn steigern; wohin sollte das führen gegenüber den Nachbarbetrieben! „Unsere Löhne sind abgestimmt auf die ortsüblichen Löhne, die in gleichartigen Industrien gezahlt werden. Ich habe mich gelegentlich bei den Arbeiterausschüssen erkundigt, wenn wir auf die Lohnfrage kamen, ob sie, wenn sie heute weggingen, bei irgend einer Industrie am Platze einen höheren Lohn finden würden, abgesehen von Vorarbeitern und besonderen Kapazitäten, die in jeder Fabrik besser gelohnt werden. Da habe ich überall gehört: Nein, unsere Löhne entsprechen den ortsüblichen Löhnen. Nun haben aber die Staatsarbeiter speziell große Vorzüge; sie werden nicht entlassen, und selbst während des Streiks, wo ich Tausende von Arbeitern hätte entbehren können, ist kein Arbeiter entlassen worden. (Bravo! rechts.) Jeder Arbeiter in den Werkstätten weiß, daß er heute, morgen, übermorgen seinen angemessenen Verdienst hat und für seine Familie sorgen kann, während in der Privatindustrie vielfach die Arbeiter selbstverständlich von den Konjunkturen abhängig sind, da die Fabriken nicht immer in der Lage sind, sich den gleichen Arbeiterstamm zu halten." Sodann habe der Staatseisenbahnarbeiter eine ganze Anzahl von Vorteilen durch die Wohlfahrtseinrichtungen, einschließlich der Zuschußkrankenkassen, die vom Staate dotiert seien. Das seien alles Vorteile, die von den Arbeitern auch voll anerkannt werden.

Der Minister ging dann auf einzelne vorgebrachte Klagen über Vorgänge in den Werkstätten zu Osnabrück und Oppum ein. Beide Fälle seien erledigt. Gegenüber den Bemängelungen des Abg. Goldschmidt wegen zu geringer Lohnzulagen wies er nach, daß im Etat 2 Millionen an Lohnzulagen für die bereits vorhandenen Arbeiter vorgesehen seien. — Weiter bat er in einer allgemeinen Schlußbetrachtung zu all den vorgebrachten Wünschen der einzelnen Beamtenklassen, man möge doch das G a n z e im Auge behalten und zu dem Minister das Vertrauen haben, daß er das Ganze im Auge hat und hierbei auch nach Möglichkeit die Wünsche der einzelnen Kategorien zu befriedigen sucht. Aber mit der größeren Hervorkehrung der Einzelwünsche werde er in der Gesamtfürsorge für das gesamte Personal eigentlich nur gestört. „Denn, daß ich mit dem, was ich in diesem Jahre hier gebracht, den 7 Millionen Mark Mehraufwand für 1905, mit den über 10 000 Stellen, die ich mehr gebracht habe, nicht die Fürsorge der Beamten und Arbeiter als abgeschlossen betrachte, das ist wohl selbstverständlich. Je mehr aber die Einzelwünsche hier vorgebracht werden, desto schwieriger ist es für mich, den Gesamtplan der Fürsorge durchzuführen." (Lebhafter Beifall.)

Der nachfolgende Redner, Abg. v. S a v i g n y (Zentr.), wies darauf hin, daß, wenn auch manche Verbesserungen für die Beamten durch die Unterstützungen ihrer Wünsche im Landtage erreicht seien, doch das stetige Petitionieren der Beamten Mißstimmung in anderen Berufskreisen errege. Er kam dann auf die Frage des Sonntagsurlaubs zum Kirchenbesuch und des Arbeiterurlaubs unter Fortgewährung von Lohn. Auch wollte er, ähnlich wie in der Berggesetz-Novelle die Seilfahrt, den Hin- und Rückgang der Arbeiter zwischen Wohnung und Arbeitsstätte in die Arbeitszeit eingerechnet wissen. Er brachte noch eine Anzahl anderer Wünsche aus Beamten- und Arbeiterkreisen vor und schloß mit der Anerkennung, daß der Minister großes sozialpolitisches Verständnis für die Bedürfnisse der Arbeiter zeige; er sei der sozialste Minister, der bisher dagewesen sei.

Der Abg. G a m p (freikons.) wendete sich gegen die Verhetzungspolitik des Abg. Goldschmidt und spendete den Grundsätzen der Eisenbahnverwaltung ebenso warme Anerkennung, wie den Leistungen der Beamten. Er wies dem Abg. v. Savigny nach, wie unrichtig dieser die Seilfahrt auffasse, die nur i n n e r h a l b des Betriebes stattfinde, aber sich nicht mit dem Gang von der Wohnung zur Arbeitsstätte und zurück decke. Der Antrag Herold wegen des Urlaubs für r e g e l m ä ß i g e n Besuch des Gottesdienstes gehe zu weit. Der Nachtdienst sei vielfach weniger anstrengend als der Tagesdienst.

Der Abg. v. C z a r l i n s k i (Pole) erkannte die sozialen Leistungen der Verwaltung an, sie habe aber kein Recht, den polnischen Beamten und Arbeitern den Gebrauch ihrer Muttersprache zu verbieten. Ihm erwiderte der M i n i s t e r, die Einzelklagen könne er ohne nähere Angaben nicht nachprüfen; selbstverständlich bestehe die Anordnung, daß im preußisch-hessischen Eisenbahndienst nicht polnisch, sondern deutsch gesprochen wird. (Bravo! rechts und bei den Nationalliberalen.) Der Minister ging nun auf die Anträge wegen der Sonntagsruhe und des Besuchs des Gottesdienstes, des Arbeiterurlaubs und des Nachtdienstes ein. In ersterer Beziehung verwies er auf seine Äußerungen im Reichstage und auf die Anlage 10 zum Betriebsbericht. Die Fürsorge in dieser Beziehung sei stetig gestiegen. Von den Dienstbefreiungen mit über 18 Stunden Dauer, die im ganzen 813 107 betragen, entfallen 509 187 auf Sonntage. Schon daraus sei zu ersehen, daß Beamte und Arbeiter mindestens zweimal im Monat Sonntags zur Kirche gehen könnten. Eine weitere Vermehrung der Statistik bitte er nicht zu verlangen. — Was nun den Urlaub der Handwerker und Arbeiter anbetrifft, so habe er bekanntlich einen Erlaß herausgegeben, wonach die Präsidenten ermächtigt sind, in geeigneten Fällen solchen Urlaub zu erteilen. Im Etatsjahre 1904 ist bei einer Kopfzahl von über 230 000 im Arbeiterverhältnis beschäftigten Personen Urlaub bewilligt worden in 151 877 Fällen, und zwar in 29 853 Fällen unter Gewährung von Lohn und freier Eisenbahnfahrt, in 24 366 Fällen unter Gewährung des Lohnes allein und in 31 745 Fällen unter Gewährung einer freien Eisenbahnfahrt. Der Urlaub werde also in sehr vielen Fällen gern erteilt und von dieser Urlaubsbefugnis gern Gebrauch gemacht. Ein anderes sei es, ob man Bestimmungen treffen soll, um den Anspruch auf Urlaub den betreffenden Handwerkern und Arbeitern zu geben. Da müsse er allerdings auf dieselben Bedenken aufmerksam machen, die bisher noch nicht die Möglichkeit gegeben haben, einen solchen Anspruch festzulegen, weil die damit verbundenen Folgen außerordentlich weitgehende für das Reich seien.

Was den Nachtdienst betreffe, so sei, wie schon von mehreren Rednern hervorgehoben, zwischen Nachtdienst und Nachtdienst ein Unterschied. Es sei gar nicht miteinander zu vergleichen, ob ein Zugführer oder Schaffner einen Personenzug während der Nacht begleite, oder ob ein Postbeamter in anstrengendem Dienst Briefe und Pakete sortiere in einem fahrenden Postwagen. Die Fürsorge hinsichtlich des Nachtdienstes bestehe darin, daß bei wirklich anstrengendem Nachtdienst die Nachtdienstzeit gegenüber dem entsprechenden Tagesdienst verkürzt werde.

Der Abg. v. D i r k s e n (kons.) erörterte die schon früher mehrfach berührte Stellung des Ministers zu den Konsumvereinen, und d i e s e r verwies auf seinen durch die Zeitungen bekannt gewordenen Erlaß, in dem es heißt, daß es im allgemeinen erwünscht sei, wenn der Warenbezug der Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung möglichst überall durch Vermittlung des Klein- und Zwischenhandels vor sich gehe, es aber im übrigen selbstverständlich den Beamten überlassen bleibe, ob sie einem Konsumvereine, der die eingangs erwähnten Bedingungen erfülle, beitreten wollen. Der Minister erklärte weiter, er könne den Beamten den Eintritt in die Konsumvereine nicht verbieten, müßte aber darauf halten, daß auch die Konsumvereine durch Staatseinrichtungen nicht besonders bevorzugt werden. Den Weg werde er auch weiter gehen. Die Verfolgungswut gegen die Konsumvereine könne er nicht mitmachen. Die weiteren Bemerkungen des Ministers bezogen sich auf stets wiederkehrende und unbegründete Klagen des Casseler Detaillistenvereins.

Schließlich wurde vom Hause der Antrag Schmidt-Warburg (Anrechnung der Wartezeit der höheren technischen Beamten) der Regierung zur Erwägung überwiesen, der Antrag Trimborn (Aufbesserung des Einkommens der Betriebssekretäre) abgelehnt; die dazu gehörigen Petitionen wurden durch Übergang zur Tagesordnung erledigt. Die Anträge Herold (Sonntagsruhe und Urlaub) und Oeser (höhere Bewertung des Nachtdienstes) wurden der Budgetkommission überwiesen. Die Etats-

titel der Besoldungen werden bewilligt. Nach dem Antrage der Kommission wurde die neue Bezeichnung „Oberassistenten" gestrichen.

Zu den Ausgaben von 199 219 000 ℳ für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen, von 125 697 000 ℳ für Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien sowie für Beschaffung der Betriebsmaterialien und von 167 289 000 ℳ für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen lag eine Petition um Einführung der stoßfreien Doppelschiene vor. Die Titel wurden bewilligt, die Petition wurde der Regierung als Material überwiesen. Der Rest des ordentlichen Etats wurde ohne Debatte bewilligt. Dieser schließt ab mit einem Überschuß von 615 743 348 ℳ, wovon 112 251 975 ℳ zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld nach den Bestimmungen des Eisenbahngarantiegesetzes zu verwenden sind.

Der letzte Beratungstag des Eisenbahnetats, der 11. März, war den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben gewidmet. Es handelte sich in der Debatte durchweg um Einzelwünsche und Einzelfragen über Ergänzungsbauten von Bahnanlagen. Von allgemeinem Interesse waren Beschwerden, die in einer Petition von Kommerzienrat Koch und Genossen in Wiesbaden u. a. O. zum Ausdruck kamen. Diese bittet um Wiederaufnahme des Trajektbetriebes Rüdesheim-Bingerbrück und des Schaltebetriebes Rüdesheim-Bingen durch die Eisenbahn oder Berechnung der Frachten in der Art, wie wenn der Trajektbetrieb noch stattfände. Sie wurde von mehreren Rednern befürwortet und von der Budgetkommission ihre Überweisung zur Erwägung beantragt. Der Minister ging auf diese Angelegenheit näher ein und erörterte zunächst die rechtliche Seite der Frage. Es bestehe immer die irrige Auffassung, daß die nassauische Staatsregierung einen Vertrag mit der damaligen Rhein-Nahebahn abgeschlossen hätte. Das sei nicht zutreffend, sondern der Vertrag sei abgeschlossen worden lediglich mit der nassauischen Staatsbahn. Die nassauische Staatsbahn sowohl wie die Rhein-Nahebahn sind in den Besitz des preußischen Staates übergegangen. Die Rhein-Nahebahn war auch zu jener Zeit nicht eine reine Privatbahn, sondern sie war eine Privatbahn mit preußischer Staatsverwaltung. Das Trajekt war außerdem kein wesentlicher Bestandteil des Eisenbahnnetzes gewesen. Weshalb sei nun 1900 das Trajekt aufgehoben? Ein Hauptgrund war die Betriebsgefahr auf dem Bahnhofe Bingerbrück. Der Minister empfahl, sich einmal den Bahnhof Bingerbrück anzusehen, was es heiße, einzelne Wagen quer durch die Hauptgleise zwischen Cöln und Mainz hindurch zu rangieren. Einen Umbau werde auch niemand so leicht fertig bringen ohne ungeheure, ganz unangemessene Kosten. „In einer Zuschrift der Binger Handelskammer habe ich gelesen, daß man kurzweg sagt: aus Ersparnisrücksichten ist das Trajekt beseitigt worden. Das sind Schlagworte, die auf einen Verwaltungschef keinen Eindruck machen können. Tatsächlich waren Betriebsgefahren, die für den Bahnhof Bingerbrück bestanden, und der Umstand maßgebend, daß die Übersetzung der Wagen über den Rhein nach Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn nicht mehr nötig war." Ein weiterer Punkt sei die Veränderung der Tarife. Es sei doch niemandem verbrieft worden, daß die Tarife beibehalten werden müßten, selbst wenn die Fähre abgeschafft würde, und in allen anderen Fällen, wo Fähren abgeschafft worden sind, sei ohne irgend welche Beanstandung der Tarif nach der wirklichen kilometrischen Entfernung gebildet worden, die die Eisenbahnwagen wirklich zurücklegen. Das sei bei Abschaffung des Trajektes bei Homberg a/Rh. geschehen, wo viel größere Frachtinteressen in Frage kommen als hier, wo es sich um verhältnismäßig kleine Mengen handelt. „Die ganze Frachtverteuerung beträgt nach unseren Berechnungen etwa 50 000 ℳ im Jahre, während für die Interessenten der dortigen Gegend durch die neue Eisenbahnbrücke bei Mainz 245 000 ℳ Frachtvorteile entstanden sind, nachdem alle Frachtsätze über diese neue Brücke durchgerechnet worden sind. Außerdem ist diese nicht mit Kilometerzuschlag belegt worden, während sonst in Süddeutschland für die Rheinbrücken ein Kilometerzuschlag besteht. Daß die preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft nicht mit der immer behaupteten ‚Fiskalität' gehandelt hat, sehen Sie schon aus dem Umstand, daß ich es abgelehnt habe, einen kilometrischen Brückenzuschlag einzuführen." Der Minister ging dann noch näher auf die Frachtvorteile durch die Mainzer Brücke ein. Die Interessenten von Biebrich bis Braubach haben 6 km Vorteil mit Aschaffenburg und darüber hinaus; Biebrich bis Geisenheim gewinnen mit Darmstadt 20 bis 26 km, mit Heidelberg und Mannheim 2 bis 34, mit Mainz bis zu 52 km. Alle diese Vorteile seien von den Bittstellern nicht angeführt worden. Weiter wies der Minister nach, daß die Berufung auf die Aufhebung des Trajekts Mainz-Kastel nicht zutreffe, denn die damals den Ersatz bildende Brücke habe man mit Eisenbahnwagen nicht befahren können. Die Verhältnisse zwischen Mainz und Kastel hätten sich sehr verschieden gestaltet. „Vor dem Jahre 1885 betrug der kilometrische Weg 13 km; bei Aufhebung des Trajekts im Jahre 1885 wurde er auf 66 km verlängert, indem von Kastel über Frankfurt a/M. nach Mainz gerechnet wurde, weil am unteren Main bekanntlich keine Brücke bestand; jetzt beträgt, nachdem die neue Rheinbrücke hergestellt worden ist, der Frachtsatz zwischen Kastel und Mainz nur 11 km. Die Basis der Frachtsätze hat in einzelnen Jahren zwischen 13, 66 und 11 km geschwankt. Jetzt wünschen nun einige Interessenten, daß für sie ein Luftlinientarif eingeführt werden soll, der sonst für niemanden besteht, und die wesentlichen Vorteile, die die Mainzer Brücke der ganzen Gegend bringt, lassen sie einseitig außer Rechnung. Sie beklagen sich, und ich nehme ihnen das nicht übel. Aber ich als Verwaltungschef kann doch nur nach Recht und Gerechtigkeit Tarife erstellen, und ich muß zu meinem Bedauern auch den Appell des Herrn Dr. Wiemer ablehnen, daß ich das schöne Rüdesheim mit seiner Drosselgasse und allem Schönen jener herrlichen Gegend bei der Tarifbildung auf mich einwirken lassen solle. Ich sage aber gern eine durchaus wohlwollende, erneute Prüfung zu."

Der Minister kam nun auf die vielen vorgetragenen Wünsche. Er könne die einzelnen Baufragen nicht hier im Hause erledigen. Er gebe daher keine besondere Antwort, habe aber seine Kommissare, die in großer Zahl neben ihm sitzen, angewiesen, den Herren Abgeordneten über ihre Sonderwünsche nach Wunsch und Möglichkeit Auskunft zu erteilen. Unter den vorgetragenen Wünschen habe er eine große Zahl von alten Bekannten gefunden, die er gerade nach der Befürwortung hier im Hause beim nächsten Etat im Einverständnis mit dem Herrn Finanzminister einführen zu können hoffe.

Der Minister betonte dann den Umfang des Extraordinariums, das die aller früheren Jahre mit seinen 115 Millionen übertreffe. „Wir haben ferner beispielsweise 1903 für Bauten aufgewandt 146 767 000 ℳ im ganzen. Das ist doch eine ganz hübsche Summe, davon für Ergänzungs- und Erweiterungsbauten auf den bestehenden Staatsbahnen 98 584 000 ℳ und für Neubahnen 1903: 48 183 000 ℳ M. H., das sind doch Zahlen, die beweisen, daß wir nicht ruhen, das Bahnnetz besser auszugestalten. Ich bin mir auch bewußt, daß ein großer Teil der Wünsche, die vorgetragen wurden, durchaus berechtigt ist; denn an allen Ecken und Enden wird uns die Weste, in der wir stecken, durch die gewaltige Verkehrssteigerung zu eng."

Nach einigen Worten über die Unmöglichkeit, sich schon jetzt für die Zugverbindungen Cölns nach dem Bahnhofsumbau festzulegen, kam der Minister auf die Wünsche nach Prachtbauten überall da, wo ein neuer Bahnhof entstehe. Solchen Wünschen müsse er widersprechen. „Ich habe bis jetzt nur gehört, daß man dem Deutschen Reich den Vorwurf macht, daß die Post und die Eisenbahn zu luxuriös bauen. M. H., die Eisenbahnbahnhöfe haben auch nur eine beschränkte Lebensdauer. Hier ist darüber geklagt worden, daß z. B. der Düsseldorfer Bahnhof, der doch recht stattlich ausgeführt worden ist, auf den man stolz war, als er errichtet wurde vor einem Jahrzehnt etwa, zu klein sei und jetzt wieder umgestaltet werden müsse. Gewiß, am Düsseldorfer Bahnhof ist manches fehlerhaft, manches zu verbessern; es ist auch eine Etatsrate eingestellt und nächstes Jahr wird wieder eine Rate für Verbesserungen eingestellt werden. Das beweist aber auch, daß wir bei den Bahnhofsbauten nicht so weit gehen dürfen, Luxusbauten, monumentale Bauten aufzuführen, von denen man annimmt, daß sie Denkmäler für lange Zeiten sein werden. Man wird gewisse Grenzen einhalten müssen, zwar hübsche, stattliche Bahnhöfe errichten, ohne daß aber übermäßiger Luxus getrieben wird." Er schloß mit den Worten:

„Meine Herren, Sie haben manche Kommission schon gewählt für diese oder jene Angelegenheit, für die im Etat Mittel vorgesehen sind. Ich möchte Ihnen vorschlagen, daß Sie eine Reisekommission wählen, die in das Ausland geht, die eine Reise in unsere Nachbarstaaten und vielleicht über den großen Teich hinüber nach Amerika macht, um eine vergleichende Revision der Bahnhofsumbauten vorzunehmen, und daß wir uns dann im nächsten Etatsjahre wieder sprechen, wenn Bahnhofswünsche abermals vorgetragen werden. Ich glaube, das würde für mich wie für den Herrn Finanzminister von außerordentlichem Werte sein." (Beifall.)

Der Rest der außerordentlichen Ausgaben wurde darauf ohne Debatte bewilligt.

Die verschiedenen Rechenschafts- und Betriebsberichte der Eisenbahnverwaltung wurden nach den Vorschlägen der Kommission für erledigt erklärt. Zu dem Baubericht für 1903/04 gab der Minister noch auf Anfrage Auskunft über den Stand des Bahnbaues Oppeln-Brockau, der sich wegen der Schwierigkeit der Planfeststellung des Oderübergangs viel länger hinziehe, als ihm selbst lieb sei.

Damit war die zweite Lesung des Etats der Eisenbahnverwaltung beendet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Rücktritt des badischen Staatsministers v. Brauer,** dessen Verdienste um das Verkehrswesen wir in voriger Nummer mit den Worten der Köln. Ztg. schilderten, wird, wie wir aus bester Quelle erfahren, auch von der preußischen Staatsbahnverwaltung auf das schmerzlichste empfunden. Wie dort warm anerkannt wird, hat Herr v. Brauer in allen Verkehrsfragen stets mit der preußisch-hessischen Verwaltung Hand in Hand gearbeitet, er hat insbesondere sein lebhaftes Interesse für die Betriebsmittelgemeinschaft, die seiner Anregung mit zu verdanken ist, und ebenso für eine Reform der deutschen Personentarife bekundet, er hat sich stets als Freund und Förderer einer wahrhaft nationalen Eisenbahnpolitik erwiesen.

— **Über die zollamtliche Behandlung des Durchfuhrgepäcks** haben in der am 30. November und 1. Dezember 1904 zu München abgehaltenen Hauptversammlung des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes Verhandlungen stattgefunden, die zur Annahme der von der Eisenbahndirektion Hannover eingebrachten und vom Ausschuß empfohlenen Vorschläge geführt haben. Dieser Beschluß hat nunmehr durch einen Erlaß vom 31. Januar d. J. die Genehmigung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten erhalten, und es werden danach die in Teil I, Abschnitt II C der Kundmachung 11 des Eisenbahn-Verkehrsverbandes enthaltenen Eisenbahnvollzugsvorschriften über die zollamtliche Behandlung des Durchfuhrgepäcks durch eine unter IV. einzuschaltende Bestimmung ergänzt, welche lautet: „Zur Vermeidung von Verzögerungen bei der Vorführung und der Übergabe des Gepäcks auf Stationen mit kurzem Aufenthalt haben die Packmeister das Durchfuhrgepäck möglichst getrennt von dem übrigen zu halten. Sind Zugaufenthalte für die Übergabe des Gepäcks an fremde Eisenbahnen knapp bemessen, so ist das Gepäck telegraphisch vorzumelden. Die näheren Bestimmungen hierüber trifft jede Verwaltung für ihren Bezirk.“ Auch ist die geschäftsführende Direktion ersucht worden, darauf hinzuwirken, daß die Bestimmungen über die zollamtliche Behandlung des Durchfuhrgepäcks, soweit dies nicht schon geschehen, Aufnahme in die Tarife finden, und ferner, den Grenzverwaltungen zu empfehlen, daß sie mit den fremden Anschlußbahnen wegen Vorbereitung des Abfertigungsgeschäfts für das Durchfuhrgepäck vor Ankunft des Zuges ins Benehmen treten.

Zugleich sind die preußischen Eisenbahndirektionen und die Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen angewiesen worden, zur Erleichterung und Förderung des internationalen Reiseverkehrs dem Zollabfertigungsverfahren des Durchfuhrgepäcks ein besonderes Interesse zuzuwenden und sowohl für allgemeine Bekanntgabe der bezüglichen Bestimmungen, als auch für eine eingehende Belehrung der Dienststellen zu sorgen.

— **Beschaffung von Personen- und Gepäckwagen für die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung.** Nachdem die Verhandlungen über die Beschaffung von 1050 Personenwagen verschiedener Gattung und 348 Gepäck- bezw. vereinigten Post- und Gepäckwagen, worüber wir in Nr. 87 S. 1370 Jahrg. 1904 d. Ztg. berichteten, nunmehr zu Ende geführt sind, hat die Bestellung bei den Werken stattgefunden. Hierbei ist die ursprünglich zur Beschaffung in Aussicht genommene Anzahl um 20 Personenwagen und 5 vereinigte Post- und Gepäckwagen vermehrt worden, so daß gegenwärtig 1070 Personenwagen und 353 Gepäck- bezw. vereinigte Post- und Gepäckwagen zur Anlieferung gelangen. Die Lieferung der Wagen soll bis zum 1. November d. J. beendet sein.

— **Reichstelegraphen- und Fernsprechleitungen auf Bahnhöfen.** Bei der Führung von Reichstelegraphenlinien im Bereiche von Bahnhöfen und über Eisenbahnanlagen hinweg werden die Leitungen aus schwächerem Draht, sogenanntem leichten Leitungsdraht von 3 mm Stärke, hergestellt. Dieses Verfahren ist auch auf die Fernsprech-Verbindungsleitungen ausgedehnt worden, soweit sie aus mehr als 3 mm starkem Bronzedraht bestehen. Infolge dieser Anordnung enthalten aber die Fernsprechlinien jetzt zahlreiche Strecken mit geringwertigeren elektrischen Eigenschaften, und es zeigt sich, daß dadurch die Betriebssicherheit verringert und die Lautübertragung namentlich auf weite Entfernungen nicht unwesentlich beeinträchtigt wird. Auf Grund der in dieser Richtung gesammelten Erfahrungen beabsichtigt das Reichspostamt, für die großen Fernsprech-Verbindungsleitungen künftig auch an Kreuzungen mit der Eisenbahn und im Bereiche der Bahnhöfe die volle Drahtstärke anzuwenden. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat den Königlichen Eisenbahndirektionen hiervon mit dem Bemerken Kenntnis gegeben, daß in technischer Hinsicht keine Bedenken entgegenstehen, da die Sicherheit gegen Drahtbrüche wachsen werde und die erhöhte Belastung der Gestänge im Bedarfsfalle durch Verstärkungen ausgeglichen werden könne.

— **Beseitigung der Abortautomaten in den D-Zugwagen.** Nachdem die bisher versuchsweise eingeführte Einrichtung der unentgeltlichen Vorhaltung von Handtüchern und Seife auf sämtliche D-Zugwagen der preußisch-hessischen Staatsbahnen ausgedehnt worden ist, liegt kein Bedürfnis mehr vor, die in diesen Wagen zum Teil noch vorhandenen Abortautomaten fernerhin beizubehalten. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat daher deren Entfernung angeordnet.

— **Der Durchberatung des Etats der preußischen Staatsbahnverwaltung** im preußischen Abgeordnetenhause widmet die Köln. Ztg. folgende Betrachtungen, denen wir uns durchweg anschließen:

„Man kann dem Staatsminister v. Budde mit vollem Recht zu den erfolgreichen Verhandlungen Glück wünschen. Von allen Parteien des Hauses wurde die geschickte Führung der Geschäfte seines gewaltigen Ressorts unumwunden anerkannt. Man sieht es den Etats, die Herr v. Budde bisher vorgelegt hat, an, daß er in jedem Jahre einer Frage von hervorragender Bedeutung besondere Betrachtung widmet. Sein erster Etat für das Jahr 1903 zeigt deutlich das Bestreben, den Bahnoberbau für größere Aufgaben fähig zu machen und die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes zu erhöhen. Bedeutende Mittel wurden besonders zur Verstärkung des Oberbaues auf den Schnellzugstrecken verausgabt, und in dem Umbau der Gleise mit schweren Schienenprofilen wurde ein beschleunigtes Tempo eingeführt. Schritt mit diesen Maßnahmen hielten die Verbesserungen, die im technischen Sicherungswesen getroffen wurden, so daß nun mit Recht behauptet werden kann, daß in bezug auf die Sicherheitsanlagen die preußischen Staatsbahnen ein lobenswertes Beispiel geben. Im vorigen Jahre, im Jahre 1904, wurden die Arbeiten zur Verstärkung des Oberbaues und der Verbesserung der Sicherheitseinrichtungen fortgesetzt. Als neue Maßnahme größeren Stils trat aber hinzu die Vermehrung des Fuhrparks. Die Mittel zur Beschaffung von Betriebsmitteln aller Art wurden bedeutend verstärkt. Hierzu lag allerdings umsomehr Veranlassung vor, als der Güterverkehr bedeutend zugenommen hat und der Personenverkehr ebenfalls erheblich gestiegen ist, wozu die große Vermehrung der Schnell- und Personenzüge nicht unerheblich beigetragen haben muß. Der neueste Etat, der für 1905, zeichnet sich dadurch aus, daß neben großen Aufwendungen für Bau- und Betriebszwecke ganz besonders wichtige Maßnahmen für das Eisenbahndienstpersonal getroffen wurden. Es weht nach alledem ein frischer Wind in unserem Eisenbahnwesen auf allen Gebieten. ‚Rast' ich, dann rost' ich‘, hat der Eisenbahnminister am Schlusse seiner Etatsrede gesagt, und die Verhandlungen des Abgeordnetenhauses zeigen, daß in der Tat die kommenden Jahre an neuen Maßnahmen hinter den bisherigen nicht zurückstehen werden. Maßnahmen von ganz hervorragender Bedeutung: die Personentarifreform und die Betriebsmittelgemeinschaft, sind in Angriff genommen worden. Beide haben wir bereits sehr eingehend behandelt. Wir können nur hoffen, daß im Jahre 1906 die weit ausschauenden Pläne zur Verwirklichung gelangen. Mit Freuden ist es schon jetzt zu begrüßen, daß die Grundzüge, die der Minister seiner Reform der Personentarife und der Betriebsmittelgemeinschaft zugrunde legen will, Zustimmung bei allen Parteien gefunden haben. Unsere Eisenbahnverwaltung ist zweifellos großen Aufgaben gewachsen, nachdem im Jahre 1895, also genau vor nunmehr 10 Jahren, eine neue Ordnung des Verwaltungskörpers von außen nach innen stattgefunden hat. Vorher hatte man oft Klagen über Assessorismus und Bureaukratismus, über Unwirtschaftlichkeit und Starrheit vernommen, die seitdem immer mehr verstummt sind. Unsere Eisenbahnen haben gezeigt, daß sie auch den größten Aufgaben gerecht zu werden vermögen und daß auch eine Staatsmaschinerie im öffentlichen Verkehrsleben ebenso schnell und ebenso umsichtig arbeiten kann, wie eine nicht an die Staatsformen gebundene Privatanstalt. Zwischen Beamten und Arbeitern besteht ein Verhältnis, das uns bis jetzt und hoffentlich für alle Zeiten vor Störungen bewahrt hat, wie sie seit Jahren in vielen anderen Ländern beobachtet worden sind. Bei alledem aber ist der Verwaltungsapparat unserer Staatsbahnen billiger geworden, als er vor 10 Jahren war. Mehr als 100 Millionen Mark sind, wie der Minister in seiner Etatsrede hervorhob, seit dem Jahre 1895 gespart worden, und keine andere Staatsbahnverwaltung innerhalb Deutschlands wendet für die innere Verwaltung verhältnismäßig so wenig Kosten auf, wie die preußisch-hessische Gemeinschaft. Selbstverständlich

muß neben der Sicherheit und Billigkeit des Betriebes die folgerichtige Ausgestaltung des Personen- und Güterverkehrs für die Staatsbahnverwaltung die Hauptaufgabe sein. Aber eine Verwaltung, die an sich billig wirtschaftet, bietet auch die sicherste Gewähr dafür, daß im Laufe der Zeit für Betrieb und Verkehr die besten Einrichtungen geschaffen werden können, weil ihr die Mittel zur Verfügung stehen werden, alle Erfindungen unserer schnellebigen Zeit ihrem Betriebe zugute kommen zu lassen."

— **Die IV. Wagenklasse.** Zur Bekämpfung der Abneigung gegen die IV. Wagenklasse wird in der „Südd. Reichskorr." in einem Artikel aus Stuttgart u. a. folgendes ausgeführt: „Man weist u. a. darauf hin, daß das Dreiklassensystem ‚fast von der ganzen Kulturwelt' angenommen sei. Es handelt sich aber nicht darum, welches System man in Deutschland zur Einführung empfehlen möchte, falls man tabula rasa vor sich hätte, sondern es liegt die Tatsache vor, daß auf dem weitaus größten Eisenbahnkomplex Deutschlands die IV. Wagenklasse besteht und so eingelebt ist, daß an ihre Abschaffung nicht zu denken ist; daß die IV. Klasse neuerdings in süddeutsche Gegenden vorgerückt ist, ohne bei der Bevölkerung das Mißfallen zu finden, das überkommene Vorurteile erwartet hatten; endlich, daß nunmehr große einheitliche Reformen, mit denen viele alte und so oft schon vergeblich angefaßte Mißstände, Beschwerden und Klagen zur Ruhe kommen können, zum guten Teil, wenigstens was die Vollständigkeit der Wirkung und des Erfolges anlangt, mit der allgemeinen Übernahme der IV. Klasse seitens Süddeutschlands verknüpft sind. Ein Stuttgarter Blatt meint freilich, gegen die IV. Klasse spreche die ‚Logik der Statistik'. Die Abnahme der Frequenz der I. und II. Wagenklasse spreche dafür, daß die Entwicklung nicht auf eine Vermehrung, sondern auf eine Verminderung der Wagenklassen hindränge. Als ob die Reisenden deshalb nicht I. oder II. Klasse führen, weil ihnen zu viel Wagenklassen im Zug wären! Der wirkliche Grund solcher Verschiebungen ist natürlich die größere Billigkeit in Verbindung mit der jetzigen besseren Ausstattung der niederen Wagenklassen. Die richtige Logik wird daher zu folgendem Schluß kommen: Wenn die Reisenden I. Klasse immer mehr die Neigung zeigen, in die II., und die Reisenden II., in die III. Klasse überzugehen, so ist anzunehmen, daß auch eine große Zahl Reisender III. Klasse gern in die IV. Klasse übergehen wird, wenn diese IV. Klasse billiger ist und ihnen praktische Vorteile und Annehmlichkeiten sichert, die die III. Klasse bei der ihr eigentümlichen Einrichtung nicht gewähren kann. Und mit diesem Übergang großer Massen aus der III. in die IV. Klasse wird dann der Übergang aus der II. in die III. und aus der I. in die II. Klasse sich noch in verstärktem Maße fortsetzen können und damit die unrentabelste Wagenklasse, die I., in den Personenzügen, in denen allein die IV. Klasse geführt wird, immer mehr entbehrlich werden. So stellt sich dann wieder von selbst das Dreiklassensystem her, und zwar in zweckmäßigerer Weise, als es jetzt besteht. Richtig besehen, spricht also auch das Argument der Klassenersparnis und Vereinfachung für die IV. Klasse."

— **Alphabetisches Artikelverzeichnis des deutschen Eisenbahn-Gütertarifs.** Die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft sind bei der Eisenbahndirektion Berlin dafür eingetreten, in das der Abteilung B des Deutschen Eisenbahngütertarifs beigegebene alphabetische Artikelverzeichnis auch die nach § 50 der Eisenbahn-Verkehrsordnung von der Beförderung ausgeschlossenen oder nur bedingungsweise zugelassenen Artikel aufzunehmen. Bei einer solchen Ausgestaltung würde man an einer Stelle über alle in der Verkehrsordnung selbst, wie im Teil I namentlich aufgeführte Artikel, soweit es sich um ihre Annahme zum Transport und ihre Tarifierung handelt, Aufschluß erhalten. Nach neuerlicher Mitteilung der genannten Eisenbahnverwaltung wird dieser Vorschlag in der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen zur Erörterung gebracht werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: der Eisenbahn-Bauinspektor Tesnow, bisher in Königsberg i/Pr., zur Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Eisenbahn-Maschineninspektion nach Lyck; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Voegler, bisher in Mainz, zur Eisenbahndirektion in Berlin, und Rump, bisher in Hannover, zur Eisenbahndirektion in Posen. — Verliehen ist: dem Regierungs- und Baurat Schwanebeck die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., dem Regierungsassessor Lorenz die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Wendt die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Hameln und dem Eisenbahn-Bauinspektor Weddigen die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahn-Hauptwerkstätte in Cöln-Nippes. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Wienecke bei der Eisenbahndirektion in Berlin ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen überwiesen. — Ernannt sind: zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Adolf Zander in Hamburg; zum Eisenbahn-Bauinspektor der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Friedrich Müller in Breslau; zu Regierungsbaumeistern die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Heinrich Steinvorth aus Löwenberg i/Schles. und Reinhard Günther aus Leipzig. — Aus dem Staatsbahndienste ausgeschieden sind der Regierungsrat Hans Schulze infolge Ernennung zum Kaiserlichen Regierungsrat und Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen in Straßburg i/Els. sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Ernst Friedrich Hache bei der Maschinenbau- und Hüttenschule in Gleiwitz, Emil Oeser und Ludwig Schnorbusch bei der höheren Maschinenbauschule in Altona infolge Ernennung zu Oberlehrern. — Der Großherzoglich hessische Eisenbahndirektor Klöß, Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion in Darmstadt, ist gestorben.

Österreich.

— **Mehrerfordernisse für die neuen Alpenbahnen.** In der am 9. d. M. abgehaltenen Sitzung des zur Vorberatung des Gegenstandes eingesetzten Unterausschusses des Eisenbahnausschusses wurden an die Vertreter des Eisenbahnministeriums von den dem Unterausschusse angehörenden Abgeordneten verschiedene Fragen gestellt. Unter anderem erwähnte einer der Redner, daß im Motivenberichte zu dem Gesetze vom Jahre 1901 bereits ein Hinweis auf die Vornahme gründlicher geologischer und technischer Untersuchungen enthalten sei. Er stellte daher die Frage, wie das Ergebnis der geologischen Untersuchungen im Bacatale war. Der weitere Umstand, daß die Baudirektion erst zu spät zur Einsicht gekommen zu sein scheine, daß die begonnenen Arbeiten mit den höchsten Wasserständen nicht im Einklange zu sein scheinen, veranlaßte ihn zur weiteren Frage: Sind im Bacatale die Wasserverhältnisse studiert worden, für welchen Zeitabschnitt und insbesondere auch mit Rücksicht auf die höchsten Wasserstände? Redner kommt hierauf auf die ihm zur Kenntnis gelangte Tatsache zu sprechen, daß sowohl beim Obernetunnel, bei Petrovobrdo und bei Cologna angefangene Arbeiten aufgelassen wurden, und fragt daher: Welche begonnenen Arbeiten wurden im Wocheiner- und Bacatale sowie bei Triest aufgelassen und welche Kosten waren damit verbunden? Schließlich weist er auf die Unmöglichkeit hin, im Baca- und Wocheinertale ein zweites Gleis zu legen, und knüpft hieran die Frage: Welche Folgen ergeben sich aus diesem Umstande für die Leistungsfähigkeit der Bahn und wann ist es der Bauleitung zum Bewußtsein gekommen?

Der Eisenbahnminister verwies gegenüber diesen Anfragen zunächst darauf, daß die geologischen Gutachten bereits im technisch-kommerziellen Berichte zur Investitionsvorlage auszugsweise enthalten seien, so daß nicht nur der Regierung, sondern auch dem Abgeordnetenhause bekannt war, daß Bauschwierigkeiten zu gewärtigen seien. Bauschwierigkeiten bedeuten aber bei dem heutigen Stande der Technik, welche absolute Hindernisse nicht kenne, nur Mehrkosten. Die Frage bezüglich der Folgen der Unmöglichkeit einer zweigleisen Anlage in einem Teile der südlichen Strecke sei bereits bei früherer Gelegenheit dahin beantwortet worden, daß diese Folgen durch die erhöhte Leistungsfähigkeit vollständig ausgeglichen werden.

Indem der Minister die Beantwortung der übrigen Fragen dem Baudirektor überläßt, bemerkt er, daß das Eisenbahnministerium und die Eisenbahn-Baudirektion während des Baues der Alpenbahnen im inneren Verkehr stets Hand in Hand gegangen seien, so daß ersteres in allen Stadien des Baues von der Sachlage in Kenntnis war und eine Scheidung der Verantwortlichkeiten in diesem Belange nicht möglich sei.

Der Minister beantwortete sodann eine Anfrage bezüglich der Überschreitung beim Hochbau und hob unter Hinweis auf den Motivenbericht der Gesetzesvorlage hervor, daß die Ansprüche an den Eisenbahnhochbau im steten Anwachsen begriffen seien, und zwar in erster Linie aus Rücksicht für die Bediensteten, so daß in den letzten Jahren die verbaute Wohnungsfläche um 50 % gestiegen sei.

Der Eisenbahnbaudirektor Sektionschef Wurmb machte geltend, daß ohne vorausgegangene genaue Bodenuntersuchung niemand ein Gebiet wie jenes in der Wochein und längs der Baca so beurteilen könne, daß Überraschungen ausgeschlossen seien. Man wußte, daß dort Schwierigkeiten auftreten werden, aber nicht in welchem Maße. Es bestehe ein Unterschied zwischen der geologischen Voraussage und dem Aufschlusse des Gebirges beim Bau. Als Beispiel sei der Karawankentunnel zu nennen, bei welchem die Geologen das Auftreten des Karbon richtig vor-

hergesagt hatten, ohne daß man aber dessen Verhalten voraussehen konnte. Ähnliches ereignete sich beim Wocheinertunnel, wo die richtig vorausgesagten Mergel infolge ihres größeren Kalkgehaltes sich weit günstiger verhielten, als man erwarten konnte. Die Geologen treffe kein Verschulden, und übernehme der Baudirektor in dieser Hinsicht die volle Verantwortung.

Im Bacatale habe man wiederholt scheinbar anstehendes Gebirge angetroffen. Wenn es angeschnitten wurde, so zeigten sich erst seine schlechten Eigenschaften. Im Bacatale wurden während einer Reihe von Jahren Erhebungen über die Wasserstände durchgeführt. In allen Gebirgstälern ändern sich die Abflußverhältnisse oft sehr rasch im Verlaufe weniger Jahre. Ein einziger Wolkenbruch, und die dabei auftretenden Verklausungen und bedeutenden Hochwasser können durchgreifende Änderungen zur Folge haben. Dies sei auch im Bacatale der Fall, welches eine Reihe von Zuflüssen aus Seitengräben erhält und wo es geradezu Pflicht der Bauleitung war, bei Erkenntnis dieser Verhältnisse sofort die nötige Niveletthebung vorzunehmen. Die aufgelassenen Arbeiten beim Obernetunnel seien ohne Belang. Deren Gesamtkosten betragen 30 000 Kr.

Was die Kosten der aufgelassenen Arbeiten im Bacatale anbelangt, so könne nur eine schätzungsweise Angabe gemacht werden; übrigens stelle sich eine Reihe von Verschiebungen der Linie nicht als verlorene Arbeit dar, da sie dem späteren Betriebe und der Bahnerhaltung zugute kommen werden. Bei Cologna seien die Arbeiten vor der Projektänderung überhaupt noch nicht begonnen worden, weshalb auch von einer Auflassung geleisteter Arbeiten keine Rede sein könne. Hinsichtlich der Bedenken, welche ein Abgeordneter daraus ableiten wollte, daß eine eingleisige Ausführung der Wocheinerbahn die künftige Leistungsfähigkeit bedeutend einschränke, bemerkte der Baudirektor, daß eben die Erhöhung der Leistungsfähigkeit, wie sie in dem dem Unterausschusse vorliegenden Berichte dargetan sei, dazu führe, daß die neuen Linien mehr als doppelt so leistungsfähig sind als die Arlbergbahn, somit in dieser Hinsicht selbst bei einem sehr gesteigerten Verkehr keinerlei Besorgnisse entstehen können. Die Anfrage eines Abgeordneten nach dem Zeitpunkte, in welchem der Baudirektor den Eisenbahnminister auf die zu gewärtigenden Schwierigkeiten aufmerksam gemacht habe, sei dahin zu beantworten, daß selbstverständlich jede einzelne neu auftauchende Schwierigkeit sofort zur Kenntnis des Ministeriums gebracht worden sei.

Auf die Frage eines Abgeordneten, wann das Betriebsprogramm geändert wurde, übergehend, führt der Baudirektor aus, daß diese Änderung während der Aufstellung der Einzelpläne sich ergeben habe. Die für die Karawanken- und Wocheinerbahn seien zum Teil sogar schon fertiggestellt gewesen und mußten entsprechend geändert werden. Für die Vergebungsunterlagen und die ihnen beigeschlossenen Kostenanschläge mußten diese höheren Ansprüche bereits berücksichtigt werden.

Bezüglich der Mehrkosten, welche aus dem Titel „Zentralverwaltung" erwachsen, bemerkt der Baudirektor, daß infolge der aufgetretenen Schwierigkeiten eine bedeutende Vermehrung des Personals notwendig war, und daß außerdem die Einzelbesoldungen bedeutend höher sind als die in dem vorangegangenen Jahrzehnt. Eine ziffergemäße Beantwortung der Frage nach dem Anteile der Bacatalstrecke an den Mehrkosten des Unterbaues lasse sich so lange nicht geben, als nicht eine vollständige Abrechnung vorliege. Der Baudirektor bittet, die Beantwortung der Frage nach dem Betrage des Kostenunterschieds infolge des Überganges auf ein neues Betriebsprogramm gänzlich zu erlassen. Es müßte zu diesem Zweck eine Arbeit geleistet werden, welche das gesamte auf der Strecke tätige Ingenieurpersonal durch mehrere Monate vollauf beschäftigen würde.

Eine Anfrage bezüglich der Steigerung der Arbeitslöhne beantwortet er an der Hand eines tabellarischen Auszuges aus einer ganzen Reihe von Originallohnlisten aus der Zeit von 1892 bis 1904.

Der Eisenbahnminister kommt hierauf noch auf einige im Laufe der Beratungen gefallene Äußerungen zurück und weist insbesondere zur Begründung der von einem Abgeordneten hervorgehobenen Höhe der im Küstenlande gezahlten Grundpreise gegenüber jenen in Böhmen auf die eigenartigen Kultur- und Wirtschaftsverhältnisse des küstenländischen Gebietes hin, welches, zwischen Meer und Karst eingezwängt, auf eine sehr hoch entwickelte Parzellenkultur angewiesen sei.

Gegenüber den Ausführungen des Ministers bemerkt ein Abgeordneter, daß dessen Hinweise auf die Bemerkungen des technisch-kommerziellen Berichtes, worin die schwierigen geologischen Verhältnisse der Baca angeführt erscheinen, nicht genügen. Er wünsche daher die Vorlegung der geologischen Originalgutachten. Bezüglich der Antwort des Ministers auf die Frage nach dem Zeitpunkte der Erstattung des Gutachtens durch den Bauleiter über die Baca bemerkt Redner, daß der Unterausschuß wohl das Recht habe, die Grenzen des Verschuldens zwischen Technikern und Minister abzustecken. Es liege auch im Interesse des Ministeriums, möglichst ins einzelne gehende Aufschlüsse zu geben und nichts zu verschweigen. Redner erklärt jedoch, sich mit der ablehnenden Antwort des Ministers vollständig zu begnügen. Der Eisenbahnbaudirektor sagt zu, das gewünschte geologische Material vorzulegen.

— **Einlösung der Ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn.** Unter den unerledigten Vorlagen aus der Obstruktionszeit des österreichischen Abgeordnetenhauses befindet sich auch die im Juni 1903 eingebrachte Regierungsvorlage betreffend die Einlösung der Ungarisch-galizischen Bahn und der Ungarischen Westbahn. Über diese Vorlage wurde seinerzeit der Bericht des Eisenbahnausschusses bereits verteilt. Es besteht nun die Absicht, diesen Bericht mittels eines Dringlichkeitsantrages zur Verhandlung zu bringen. Aus der Verstaatlichung versprach sich die Regierung eine Ersparnis von rund 148 000 Kr. an Tilgungsbeträgen bei Einlösung der Aktien der Ungarisch-galizischen Eisenbahn, von rund 55 000 Kr. aus der Einlösung der Aktien der Ungarischen Westbahn, von rund 200 000 Kr. aus der Konvertierung der fünfprozentigen Prioritäten der Ungarisch-galizischen Bahn und der Ersparnis der Verwaltungskosten dieser Gesellschaft, endlich eine ziffermäßig nicht angegebene Ersparnis aus der allfälligen Konvertierung der Prioritäten der Ungarischen Westbahn. Falls die parlamentarische Erledigung der Vorlage rechtzeitig erfolgt, wäre es möglich, die vollständige Einlösung bereits mit dem 1. Juli d. J. zu vollziehen.

— **Tiroler Bahnfragen.** Die Innsbrucker Handelskammer beschloß, das seinerzeit von den Gemeindevertretungen und Handelskammern von Innsbruck und Bozen beschlossene, in einer gemeinsamen Eingabe dem Abgeordnetenhause vorgelegte Eisenbahnprogramm, das die Aufnahme der Bahn Innsbruck-Seefeld-Landesgrenze und den Ausbau der Vintschgaubahn bis Landeck ins Investitionsprogramm und deren Herstellung bis zur Eröffnung der Tauernbahn forderte, in einer neuerlichen Eingabe an das Haus zu begründen und dessen endliche Erfüllung zu fordern. Alle tirolischen Abgeordneten werden ersucht, die Eingabe bei der Regierung und im Abgeordnetenhause nachdrücklichst zu unterstützen und bei der bevorstehenden Verhandlung über die Nachtragskredite für den Bau der Alpenbahnen mit allen parlamentarisch zulässigen Mitteln dahin zu wirken, daß bei Bewilligung der Nachtragskredite auch die gesetzliche Sicherstellung der Bahnen Innsbruck-Seefeld-Landesgrenze und Mals-Landeck erfolge.

— **Der Bau der Wasserstraßen.** Wie verlautet, hat die Unionbaugesellschaft im Verein mit der Niederösterreichischen Eskomptegesellschaft der Regierung vor einiger Zeit den Vorschlag gemacht, daß eine Bau- und Betriebsgesellschaft auf Aktien gegründet werde, der sowohl der Bau als auch der Betrieb des Donau-Oder- und des Oder-Weichselkanals übertragen werden solle. Das erforderliche Kapital von etwa 280 000 000 Kr. soll in der Weise aufgebracht werden, daß für etwa 50 000 000 Kr. Aktien und für den Rest staatlich garantierte Prioritäten ausgegeben werden. Dem Staate soll jeder gewünschte Einfluß auf den Bau und Betrieb eingeräumt werden. Als Kaution für die richtige Einhaltung der Baufristen und der anderen Bedingnisse hätte zunächst das Aktienkapital zu dienen; erforderlichenfalls sollen noch weitere Sicherstellungen geleistet werden. Der Durchführung dieses Planes steht vor allem das Wasserstraßengesetz im Wege, nach welchem der Staat selbst die Wasserstraßen zu bauen hat. Dieses Gesetz müßte sonach vorerst aufgehoben oder durch ein neues ersetzt werden, bevor man daran denken könnte, die Überlassung des Baues der Wasserstraßen an Privatunternehmer in Erwägung zu ziehen. Eine derartige Gesetzänderung dürfte indessen als ausgeschlossen zu betrachten sein. In einer Zeit, in der die Verstaatlichung der Eisenbahnen im Vordergrunde der aus den Kreisen der Interessenten an die Regierungen und Parlamente herantretenden Wünsche steht, kann wohl die Konzessionierung von Kanälen an private Unternehmungen nicht ernstlich in Betracht kommen.

— **Die Kosten der Kuratel für die Österreichische Nordwestbahn-Prioritäten.** Wie seinerzeit gemeldet wurde, hat das Wiener Handelsgericht dem Kurator der fünfprozentigen Prioritätsobligationen der Österreichischen Nordwestbahn für seine Tätigkeit in Angelegenheit des Verlosungsstreits einen Betrag von 70 000 Kr. zugesprochen. Das Oberlandesgericht Wien hat diesen Betrag auf 50 000 Kr. ermäßigt.

Übrige europäische Länder.

— **Ordnungsbestimmungen auf französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Rundschreiben den Aufenthalt von Reisenden in den Eisenbahnpackwagen

streng untersagt. Bei der Erörterung seines Budgets war auf die Unzuträglichkeiten hingewiesen worden, welche morgens und abends bei gewissen Zügen eintreten, wo das massenhaft anströmende Publikum die Packwagen stürmt. Der Minister erklärt, im Interesse der öffentlichen Sicherheit sei es dringlich geboten, diesen Mißbrauch abzuschaffen, und erinnert an Art. 58 der Verfügung vom 1. März 1901, wonach es untersagt ist, „einen nicht für Reisende bestimmten Platz einzunehmen oder sich ungebührlich in Abteile zu setzen, die eine besondere Bestimmung haben".

— **Eisenbahn Romanshorn-St. Gallen.** Die Regierung des Kantons St. Gallen hat beschlossen, daß auf dieser Strecke der Bodensee-Toggenburgbahn die Steigung nicht größer sein dürfe als 18 ‰. Die Linie Romanshorn-St. Gallen soll nicht länger als 22 km sein und höchstens 6 000 000 Fr. kosten.

— **Neue Schnellzüge Berlin-Zürich.** In dem Protokoll der Verhandlungen betreffend den Sommerfahrplan der schweizerischen Eisenbahnen wird u. a. Vormerk davon genommen, daß die schweizerischen Bundesbahnen über die Einführung neuer Schnellzüge Berlin-Zürich-Berlin (über Stuttgart) weiter verhandeln werden.

— **Lagergebühr auf schweizerischen Eisenbahnen.** Für sämtliche Linien der Bundesbahnen und für die von diesen betriebenen Privatbahnen ist eine einheitliche Lagergebühr von 1 Rappen für je 100 kg und für den Tag für eingeschriebenes Reisegepäck, welches länger als 30 Tage in Verwahrung der Eisenbahn bleibt, festgesetzt worden.

— **Die Pensions- und Hilfskasse der schweizerischen Bundesbahnen.** Die großen schweizerischen Eisenbahngesellschaften hatten zur Fürsorge für ihr Personal Pensions- und Hilfskassen eingerichtet, die durch Beiträge der Kassenmitglieder und der Bahnverwaltungen gespeist wurden. Beim Rückkauf der vier Hauptbahnen wurden diese angehalten, für den versicherungstechnisch berechneten Fehlbetrag von etwas über 9 000 000 Fr. Deckung zu leisten, und die Bundesbahnen errichten aus jenen Kassen gemäß dem Rückkaufsgesetz eine einheitliche Pensions- und Hilfskasse. Bei den Vorarbeiten zur Organisation dieser Kasse wurde nun abermals ein versicherungstechnischer Fehlbetrag von 12 400 000 Fr. gefunden, da die neuen Berechnungen sich auf einen längeren Zeitraum und reicheres Material stützten, als die früheren. Die Tilgung dieses Fehlbetrages während einer bestimmten Zeitdauer wird Sache der Bundesbahnen sein. Die Leistungen der Bundesbahnkasse an Pensionierte und ihre Familien sollen keinesfalls ungünstiger werden, als es bei einer der bestehenden Kassen der Fall war. Diese Ausgleichung hat mehrfache Verbesserungen zu gunsten des Personals zur Folge. Wenn dieser Maßstab festgehalten wird, haben die Kassenmitglieder und die Verwaltung zusammen als regelmäßige Einlagen 12 % des Jahresgehalts der Mitglieder zu leisten. Im Entwurf ist die Teilung dieser Zahlungen zur Hälfte zwischen Personal und Verwaltung vorgesehen. Den Verbänden des Eisenbahnpersonals ist der Entwurf zur Äußerung mitgeteilt.

— **Die Forderungen des niederen Personals der russischen Staatsbahnen.** Bekanntlich haben auch auf den Staatsbahnen in Rußland sich die Arbeiter an der Ausstandsbewegung beteiligt, und ebenso sicher ist es, daß auf einigen Staatsbahnen der Ausstand sich auch auf das Beamtenpersonal einiger Dienstzweige erstreckt hat. Die Folge hiervon war dann, daß auf einzelnen Bahnen für kurze Zeit, d. h. sogar für mehrere Tage der Betrieb eingestellt werden mußte. Inzwischen sind diese ganz besonders schwer auf der gesamten Bevölkerung lastenden Ausstände, wenn man den Zeitungsnachrichten glauben darf, zur Zeit beseitigt und der Verkehr ist wieder aufgenommen. An Stelle des Verzichtes auf die Arbeit, durch den nichts rechtes erreicht werden konnte, weil die Regierung mit der Verhängung des Kriegszustandes antwortete, ist nunmehr der Weg der Petition von den Betroffenen eingeschlagen worden. So liegt uns der Inhalt einer solchen Petition des niederen Personals der Petersburg-Warschauer Bahn vor, die der Verwaltung überreicht worden ist. In dieser Petition wird zunächst auf den schweren Dienst ohne Rücksicht auf die Witterung hingewiesen und folgendes erbeten: 1. Erhöhung der Gehälter; 2. Erhöhung der Wohnungsgelder um das Doppelte; 3. in gewissen Zeitabschnitten wiederkehrende Zulage; 4. bessere Uniformierung; 5. unbehinderte Gewährung von Freikarten; jährlich ein einmonatiger Urlaub; 7. Gratifikationen im selben prozentualen Verhältnis wie für die höheren Beamten; 8. Gründung einer unentgeltlichen Mittelschule für die Kinder des Bahnpersonals; 9. Sicherstellung der Familien für den Todes- oder Invaliditätsfall; 10. ein Invalidenheim; 11. keine Einschränkungen beim Urlaub wegen Krankheit; 12. bessere Organisation der ärztlichen Pflege; 13. Abschaffung der Strafen für Zugversäumnisse; 14. Hinzuziehung von Vertretern des Bahnpersonals bei der Verhängung von Strafen; 15. keine Bevorzugung bei der Besetzung von freigewordenen Stellen; 16. höfliches Verhalten zu den Untergebenen; 17. keine Maßregelung der Überbringer von Petitionen usw. Zum Schluß wird um einen Bescheid innerhalb zwei Wochen gebeten.

Sehr zurückhaltend sind die Herren Unterbeamten an der Petersburg-Warschauer Bahn beim Vorbringen ihrer Wünsche oder Forderungen eigentlich nicht, und wenn die Verwaltung alles das gewähren sollte, dann müßte sie vor allen Dingen einen sehr tiefen Griff in den Geldbeutel tun, was unter den gegenwärtigen Verhältnissen wahrscheinlich sehr große Bedenken haben wird. Aber gerade mit diesem Punkte beschäftigen sich auch andere Beamtenkreise, so die Telegraphisten und das niedere Personal der Nikolaibahn (Petersburg-Moskau). Diese haben an den Chef der Bahn ein gemeinsames Bittgesuch gerichtet und um Aufbesserung ihrer Lage gebeten. Zur Begründung ihres Gesuches führen die Bittsteller über die Gehaltsverhältnisse an dieser Bahn die nachstehenden Angaben an, aus denen sich allerdings ein Schluß auf die Lebenshaltung ziehen läßt. Es beziehen ein Gehalt: 1. von mehr als 600 R. jährlich 1082 Bedienstete; 2. von 500—600 R. 984; 3. von 400 bis 500 R. 1443; 4. von 300—400 R. 2652; 5. von 200—300 R. 2474; 6. von 100—200 R. 4191 und 7. von weniger als 100 R. jährlich 1678 Bedienstete.

Sieht man von den 1082 Beamten unter 1., deren Gehalt natürlich in der oberen Grenze nicht bestimmt ist, ab, so bleibt die große Mehrzahl übrig, die sehr gering besoldet ist, so daß man sich allerdings nicht wundern kann, wenn sie in der Verzweiflung sich nicht immer innerhalb der durch die Strenge des Gesetzes geforderten Grenzen halten, um sich ein erträglicheres Dasein zu verschaffen. Ob die Arbeiter viel erreichen werden, bleibt zunächst noch abzuwarten, es scheint aber, daß die in der deutschen Presse verbreiteten Nachrichten, daß der Zar weitgehende Zugeständnisse gemacht haben soll, etwas verfrüht sind, wenigstens ist in der russischen Presse bisher wenig oder gar nichts in dieser Richtung bekannt gegeben worden. Anderseits dürfte doch wohl angenommen werden, daß gerade hier die Nachricht über die Aufbesserung der Lage der Arbeiter und Beamten mitgeteilt worden wäre. Vielleicht bringen die nächsten amtlichen Bekanntmachungen hierüber etwas.

Die Schlußfolgerungen, die von den einzelnen Parteien in Rußland aus der Beobachtung der Ausstandsbewegung auch bei den Eisenbahnern gezogen werden, sind natürlich sehr weit auseinander gehende. Die „Nowoje Wremjä" z. B. nimmt Anlaß, ziemlich energisch auf die Notwendigkeit hinzuweisen, sämtliche Bahnen zu verstaatlichen, um den Bahnbeamten und -arbeitern die ganze Schwere der Verantwortlichkeit vor die Seele zu führen, die sie als Staatsbeamten trifft, wenn sie sich an der Störung der öffentlichen Ordnung und des öffentlichen Lebens beteiligen. Das sind nun allerdings nur philosophische Erwägungen, die durch die Tatsache, daß auf den Staatsbahnen ebenso wie Privatbahnen der Betrieb zeitweise eingestellt werden mußte, weil die Beamten und Arbeiter in den Ausstand traten, nicht bestätigt worden sind. Solche Dinge verschlagen nicht, wenn Unzufriedenheit und Hunger peinigen. Aber die Mittel zum Niederhalten derartiger das gesamte öffentliche Leben gefährdenden Ausschreitungen sind Staatsbeamten und Arbeitern gegenüber viel wirksamer, als bei Personen, die nur im Vertragsverhältnisse stehen. Das ist gewiß richtig. Es muß abgewartet werden, wie sich die Dinge weiter entwickeln.

— **Schwere Schienen** sollen allmählich auf den russischen Bahnen Verwendung finden. Gegenwärtig werden, wie die amtliche „Torgowo-Prom. Gaseta" mitteilt, zu dem Zwecke auf Anordnung des Ministers der Verkehrsanstalten auf der Moskau-Kursker Eisenbahn Versuche mit dem Einbauen schwerer Schienen angestellt. Solche Schienen sollen demnächst, sofern sie sich bewähren, fast auf allen Staatsbahnen verlegt werden, um dann die Fahrgeschwindigkeit der Personen- und Güterzüge bedeutend zu erhöhen.

— **Ausländisches Kapital und russische Eisenbahnbauten.** Dieses Thema hat die „Moskowskija Wjedomosti" neuerdings in Harnisch gebracht, namentlich weil angeblich an den Reichsgrenzen Bahnbauten geplant werden, die dem Auslande konzessioniert werden sollen. So teilt jene Zeitung mit, daß eine englische Gesellschaft bereits im Frühjahr zum Bau einer Eisenbahnlinie Batum-Artwin-türkische Grenze schreiten werde und daß für eine zweite noch wichtigere Linie, die die Orenburg-Taschkenter Eisenbahn mit der Sibirischen Hauptbahn verbinden soll, sich bereits in London eine Aktiengesellschaft bilde. Ferner sei einer ausländischen Aktiengesellschaft sogar schon gestattet worden, eine Eisenbahn von der deutschen Grenze nach Jurburg, Rossieny und Radsiwilischki zu bauen und zu betreiben. Diese Eisenbahnen würden damit an die Linien der Libau-Romnyer Bahn: Radsiwilischki-Libau, Radsiwilischki-Wilna und Radsiwilischki-Dwinsk Anschluß erhalten. Die „Moskowskija Wjedomosti" schreibt dann weiter:

„Wenn die genannten Eisenbahnlinien für Rußland nötig sind, so müssen sie gebaut werden, sobald die Möglichkeit dazu vorhanden ist; den Bau und den Betrieb solcher Linien aber in die Hände von Staaten zu geben, deren Interessen, Ziele und Bestrebungen direkt denen Rußlands entgegengesetzt sind und die, wie England, eine Rußland direkt feindliche und bedrohliche Politik führen, das bedeutet, sich mit eigenen Händen und im eigenen Hause eine Lage schaffen, die im strategischen und staatsrechtlichen Sinne schädlich und gefährlich ist. Dies wäre völlig gleichbedeutend, als wenn Rußland vor 10 Jahren an Japan die Konzession zum Bau und Betrieb der Ussuri-, der Transbaikal-, der Mandschurei- und der Sibirischen Eisenbahn gegeben hätte. In welche Lage würde jetzt diese Konzession Rußland gebracht haben? Ebensolche gefährliche Lagen müßten natürlich englische Eisenbahnen in Mittelasien und im Kaukasus schaffen."

Von diesen beabsichtigten Bahnbauten und namentlich im Zusammenhange mit ausländischem Kapital ist uns in letzter Zeit nichts bekannt geworden, aber so ganz undenkbar erscheint es nicht, daß Rußland vor der Wahl steht, entweder den Eisenbahnbau für einige Zeit auszusetzen oder aber wieder ausländischem Kapital einen weiteren Spielraum zu lassen, daß es letzteres wählt. Doch soweit scheint es noch lange nicht zu sein, und nur das z. Z. sehr empfindliche Nationalgefühl treibt wohl so eigenartige Blüten und sieht Gespenster, wo ruhige Leute vermutlich den Kredit des Staates doch noch stark genug halten, um jederzeit Geld für ertragbringende Anlagen zu erhalten.

Fremde Weltteile.

— **Anatolische Bahnen.** Wie aus Konstantinopel unterm 13. d. M. gemeldet wird, wird der Generaldirektor der Anatolischen Bahnen Geheimer Regierungsrat Zander nach langjähriger Tätigkeit im Orient im Laufe des Sommers Konstantinopel verlassen, um sich künftig in Berlin als Verwaltungsrat der türkischen Unternehmungen, denen die Deutsche Bank nahe steht, zu betätigen.

— **Hafenanlagen in Smyrna.** Wie das „Handelsmuseum" mitteilt, haben sich die beiden dortigen Eisenbahnen (Smyrna-Aidin und Smyrna-Cassaba) nach langen Kämpfen mit der Société des Quais dahin geeinigt, einen Zentralabladeplatz der aus dem Innern kommenden Waren in Holkabounar bei Smyrna zu errichten, wo eine große Mole ins Meer gebaut werden soll, welche es gestatten wird, die Waren direkt vom Wagen ins Schiff zu verladen. Die Arbeiten sind in vollem Zuge und werden hauptsächlich mit englischem Material ausgeführt, da sie von der Smyrna-Aidin-Eisenbahn unternommen worden sind. Die Gründe für diese Projekte waren die Erzielung einer möglichst großen Ersparnis an Transportkosten und die Beeinflussung der Inhaber von Waren, diese über Smyrna zu verladen, da die Anatolische Eisenbahn Konstantinopel-Angora durch billige Tarife Waren aus Gegenden heranzuziehen begann, welche früher über Smyrna geleitet wurden. Es ist zu hoffen, daß diese neue Hafenanlage gelingt und dem zweiten Handelsplatz des türkischen Reiches die bisher innegehabte Stellung als Seehafen erhält.

— **Über die Truppen- und Güterbeförderung auf der Sibirischen Bahn** entnimmt der „Russki List." dem Bericht einer gut unterrichteten Persönlichkeit für die russische Bahn in Ostasien sehr wenig tröstliche Mitteilungen: „Mit der Eröffnung des Verkehrs auf der Baikal-Umgehungsbahn ging die Durchlaßfähigkeit auf der ganzen Linie von 15 Paar Züge auf 7 Paar täglich zurück. Es wird wahrscheinlich eine Sperrung der Stationen der Sibirischen Bahn durch die auf den Gleisen liegenden beladenen Wagen demnächst eintreten. Zur Auffindung der Frachten des Marineressorts, darunter solcher Sendungen, die für Wladiwostok bestimmt sind, werden besondere Beamte nach Sibirien abgeschickt werden. Dutzende Lokomotiven liegen „eingefroren" auf den Stationen. Es ist möglich, daß bei einer längeren Fortdauer dieser Zustände der Eisenbahnverkehr auf diesem Transitwege nicht, wie es im Januar d. J. bereits stattfand, auf 13 Tage, sondern für eine längere Frist unterbrochen werden wird."

Soweit die etwas kurz gefaßten Mitteilungen des genannten Blattes, die hier übrigens nur als Stimmungsbild wiedergegeben sein sollen, ohne im einzelnen die Angaben prüfen zu können. Auffallend ist es aber, wie erzählt wird, daß seit Eröffnung der Baikal-Umgehungsbahn die Leistungsfähigkeit der Sibirischen Bahn um mehr als 50 % zurückgegangen sein soll. Es wäre dies das genaue Gegenteil von dem, was nicht nur Rußland von der Eröffnung jener Teilstrecke erwartet hat und um deswillen Tag und Nacht angestrengt gearbeitet worden ist, sondern auch was jedem Beobachter einleuchten muß. Man sucht unwillkürlich nach dem Zusammenhange der beiden angeblichen Tatsachen und steht dabei vor einem ungelösten Rätsel. Daß die Umgehungsbahn selbst nicht den Erwartungen in bezug auf Sicherheit des Betriebes, Zuverlässigkeit der Bauausführung usw. entsprach, wurde schon sehr bald nach Fertigstellung der außerordentlich schwierigen Baustrecke bekannt; warum aber diese Mängel einen so nachteiligen Einfluß auf die Sibirische Bahn überhaupt ausgeübt haben sollen, ist zunächst noch völlig unerklärlich. Wegen der geringeren Leistungsfähigkeit der Umgehungsbahn fand oder findet noch, soweit den Zeitungen zu entnehmen, die Beförderung zum Teil über den Baikalsee statt, so daß immerhin bis zur Umgehungsbahn der Betrieb ungestört stattfinden könnte. Offenbar sind aber auf der Sibirischen Bahn Verkehrsstörungen eingetreten, von denen die Zeitungen nichts berichten durften und deren Folgen allmählich auch von weiteren Kreisen beobachtet worden sind. Jedenfalls scheint der Zustand dort ein ganz trauriger zu sein, und schon dieser Umstand allein ist geeignet, jede Aussicht auf Erfolg auf dem Kriegsschauplatze zu rauben. Wenn jetzt, wo die Belagerung von Wladiwostok schon für die allernächste Zeit erwartet werden kann, Transporte von Kriegsmaterial unterwegs stecken bleiben, so daß gar besondere Beamten hinausgeschickt werden müssen, um sie aufzusuchen, so eröffnet das wohl einen Einblick in die Verhältnisse, die geradezu grauenhaft sein müssen. Die Verwaltung hat anscheinend auch dort mit sehr unzufriedenen Elementen zu kämpfen und unter ihrem Vorgehen schwer zu leiden, denn schon vor längerer Zeit verbreiteten russische Zeitungen die Nachricht, daß während einer kalten Januarnacht von unbekannter Hand 27 Lokomotiven mit Wasser gefüllt worden seien, das dann gefror und die Maschinen dienstunfähig machte. Jedenfalls scheint es in Sibiren auch im Eisenbahnbetriebe wüst herzugehen.

— **Zeitweilige Betriebseinstellung auf der chines. Bahnstrecke Inkou-Hsinmintin.** Wie dem Bur. Reuter aus Niutschwang unterm 12. d. M. gemeldet wird, hat die Verwaltung der Chinesischen Eisenbahn den ganzen Verkehr auf der Strecke Inkou-Hsinmintin eingestellt und angeordnet, daß das Betriebsmaterial nach Kintschau gebracht werde, um eine Verletzung der Neutralität durch die Japaner zu vermeiden, für die kürzlich große Mengen Reis nach Hsinmintin befördert wurden. Einer Meldung der genannten Quelle vom 15. d. M. zufolge sollte der Zugverkehr auf der fraglichen Eisenbahnstrecke am 16. d. M. wieder aufgenommen werden, da man mit den chinesischen Direktoren zu einem Einvernehmen gekommen ist. Die Direktoren versuchen ihre Handlungsweise damit zu rechtfertigen, daß dem Stationsvorsteher in Niutschwang von den Japanern nahe gelegt war, daß sie von der Linie Besitz ergreifen würden, wenn ihnen das Verschicken von Reis verboten würde. Die Entfernung des rollenden Materials sei nur eine Vorsichtsmaßregel gewesen. Die Direktoren drücken ihr Bedauern über die Unterbrechung des Verkehrs aus und wollten die Verbindung wieder eröffnen, sobald die Japaner die Erklärung abgeben, daß sie nicht beabsichtigen, die Bahn mit Beschlag zu belegen. Es heißt, die Japaner hätten sich mit den Bestimmungen der chinesischen Behörden einverstanden erklärt.

Bücherschau.

— **Monatsschrift der Handelskammer zu Düsseldorf.** Herausgegeben von Dr. Brandt, Geschäftsführer der Handelskammer. Kommissionsverlag von A. Bagel, Düsseldorf. Jährlicher Preis 2 ℳ.

Auf Grund der Wahrnehmung, daß weder die Jahresberichte, noch die in der Presse veröffentlichten Sitzungsberichte die wünschenswerte Beachtung finden, hat die Düsseldorfer Handelskammer beschlossen, von Beginn dieses Jahres an eine eigene Monatsschrift herauszugeben und dafür ihre bisher üblichen Jahresberichte wegfallen zu lassen. Diese Monatsschrift wird durch zwei Sonderhefte ergänzt werden, von denen das eine in gedrängter Form dasjenige enthalten soll, was früher im ersten Teil des Jahresberichtes erörtert wurde, während das zweite die statistischen Mitteilungen und deren Bearbeitung bringt. Von dieser Zeitschrift liegen uns die beiden ersten Nummern vor; wir können auf Grund ihrer Durchsicht die neue Einrichtung als einen wesentlichen Fortschritt willkommen heißen. Die bisherigen umfangreichen Jahresberichte brachten, auch wenn sie — wie in Düsseldorf — regelmäßig gleich nach Jahresschluß erschienen, doch den Verlauf der Kammerverhandlungen erst verspätet zur Kenntnis eines größeren Publikums, und die oft recht knapp gehaltenen Mitteilungen der Tagespresse konnten diesen Mangel nicht ersetzen. Die Monatsschrift aber wird regelmäßig über die Arbeiten der Handelskammer berichten, allgemein wichtige Angelegenheiten des Wirtschaftslebens in Aufsätzen und Mitteilungen behandeln und den Interessenten all das Material zur Unterrichtung über wirtschaftliche Dinge vermitteln, das ihr selbst zugängig ist. Sie soll ferner in kurzen Beschreibungen einzelner Firmen allmählich ein Bild

von Düsseldorfs Handel und Industrie geben, regelmäßige Auszüge aus den Handelsregistern sammeln und veröffentlichen u. a. mehr.

Aus dem reichen Inhalt der uns vorliegenden Hefte heben wir folgende auf das Verkehrswesen bezügliche Aufsätze hier noch besonders hervor: „Rheinschiffahrtsabgaben mit rückwirkender Kraft?", „Eine Rheinschiffahrtkasse", „Stückgutabfertigung in Düsseldorf" und „Cöln-Düsseldorf-Dortmund". — Vielleicht sehen sich demnächst auch andere Handelskammern veranlaßt, dem von Düsseldorf gegebenen Beispiele zu folgen. Es würde dadurch in das Berichterstattungswesen der Handelskammern zweifellos ein neuer, frischer Zug gebracht werden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Vom Tage der Betriebseröffnung ab sind als Vereinsbahnstrecken zu betrachten:

1. die am 1. April d. J. zur Eröffnung gelangende' 15,02 km lange Strecke Sprendlingen M. N. B.-Oberroden der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion Mainz;
2. die voraussichtlich am 1. Mai d. J. zur Eröffnung gelangende 5,503 km lange Strecke Essen H. B.-Kray Nord der Königlichen Eisenbahndirektion Essen;
3. die voraussichtlich am 1. Juni d. J. zur Eröffnung gelangende 25,14 km lange Strecke Schmiedeberg i. R.-Landeshut der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die Haltestelle Rückenwaldau ist für den gesamten Tierverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. März d. J. ist der zwischen den Stationen Gr. Gleiding und Broistedt (Bahnstrecke Hildesheim-Braunschweig) belegene Haltepunkt Alvesse für den beschränkten Eil- und Stückgutverkehr — Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht von höchstens 100 kg — und außerdem für den Milchverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist auf dem Haltepunkt Alvesse ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 21 — Inser.-Nr. 645 b — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. April d. J. wird die zwischen den Stationen Anclam und Züssow an der Bahnstrecke Stralsund-Pasewalk gelegene Haltestelle Kl. Bünzow, welche bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden. Die Abfertigung von Wagenladungen, Leichen, lebenden Tieren, Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Stückgutsendungen nach Kl. Bünzow müssen frankiert, von Kl. Bünzow unfrankiert aufgeliefert werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 21 — Inser.-Nr. 645a — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken. Am 15. März d. J. ist die Haltestelle Püttlingen, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr diente, für den gesamten Tierverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Debreczen-Királyháza zwischen den Stationen Debreczen und Vámospércs — von der ersteren 10,0 km und von der letzteren 10,4 km entfernt — gelegene Haltestelle Nagycsere wird am 1. Mai d. J. zu einer Station umgestaltet und in Betrieb genommen werden. Diese Station dient außer (Betriebs-) Verkehrszwecken nur dem Personen- und Gepäckverkehr.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Der Station Schmiedefeld an der Bahnstrecke Breslau-Glogau ist die Bezeichnung: Schmiedefeld Kr. Breslau beigelegt worden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Station Arnstein an der Linie Schweinfurt H. B.-Gemünden führt fortan die Bezeichnung Arnstein in Unterfr.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 60 vom 25. Februar d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und die Prinz Heinrichbahn, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 8. März d. J.).

Nr. I 69 vom 7. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen sowie die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend Angabe des Bedarfs an den ab 1. Juni 1905 gültigen Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs (abgesandt am 10. März d. J.).

Nr. I 70 vom 9. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die vom 1. Juni 1905 ab einzuführenden neuen Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 11. März d. J.).

Nr. I 71 vom 11. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Antrag der Belgischen Staatsbahn auf Änderung der Festsetzungen in Ziffer 16 (4) der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 11. März d. J.).

Nr. II 58 vom 8. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend die Vereins-Güteprobenstatistik des Erhebungsjahres 1903/04 (abgesandt am 10. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

Im Verzeichnisse der Ausnahmetarife auf Seite 5 des vom 1. Juni 1903 gültigen Nachtrages III zu dem vom 1. Januar 1898 gültigen Lokalgütertarife der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn ist der bei Position 48 enthaltene Artikel „Magnesitröhren" zu streichen.

Budapest, am 14. März 1905. (682)

Die Generaldirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Züllichau-Wollstein.

Am 1. April d. J. wird die Neubaustrecke Züllichau-Wollstein dem öffentlichen Verkehr übergeben. An der Strecke liegen in der Richtung von Züllichau her die Haltestellen Langmeil und Gr. = Schmöllen, der Haltepunkt Chwalim, der Bahnhof III. Klasse Unruhstadt und die Haltestellen Kopnitz, Dt. = Zodien und Lehfelde. Der Haltepunkt Chwalim dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr, die übrigen Verkehrsstellen erhalten die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen, Vieh und Fahrzeugen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Stationen in den Gruppentarif I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe und in den oberschlesischen und niederschlesischen Kohlentarif einbezogen. Für den Durchgangsverkehr ist die Strecke nur im Verkehr zwischen den Stationen Wroniawy bis Wolfskirch der Strecke Bentschen-Lissa i/P. einerseits und den über Züllichau hinaus gelegenen Stationen anderseits zugelassen, im übrigen aber ausgeschlossen. Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, im März 1905. (683)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 21. März 1905 wird die 23,5 km lange Teilstrecke Schwarmstedt-Rethem (Aller) der Neubaulinie Schwarmstedt-Wahnebergen (Verden) als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen (Haltestellen) Bothmer, Gilten, Büchten, Ahlden, Eilte und Hedern in Betrieb genommen.

Die Stationen Bothmer und Büchten sind nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Auf den übrigen Stationen Gilten, Ahlden, Eilte und Hedern findet außerdem die Annahme und Auslieferung von Privattelegrammen, Eilgut, Frachtstückgut, Fahrzeugen, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen statt.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preußischen Staatsbahnen sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preußischen und hessischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbureau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 13. März 1905. (684)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 25. März 1905 wird die 4,5 km lange Teilstrecke Lauenau - Eimbeckhausen der Neubaulinie Münder-Gr.-Nenndorf als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen (Haltestellen) Messenkamp und Eimbeckhausen in Betrieb genommen.

Diese Stationen sind für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eingerichtet; es findet auf ihnen die Annahme und Auslieferung von Privattelegrammen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen statt.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Fahrzeuge nur auf der Station Eimbeckhausen.

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preußischen Staatsbahnen sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preußischen und hessischen Staatsbahnen, der Oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbureau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 13. März 1905. (685)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Gütertarif der Gruppe IV (südwestliches Gebiet).

Zum Tarif vom 1. Mai 1904 tritt mit Gültigkeit vom 1. April 1905 der Nachtrag 5 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Dreieichenhain, Götzenhain, Offenthal, Sprendlingen (Kr. Offenbach a/M.) Ort und Urberach des Direktionsbezirks Mainz.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 15. März 1905. (686)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 1 vom 15. Juni 1904.

Am 15. März 1905 gelangt der Nachtrag I, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs, zur Einführung. Insoweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis Ende April 1905 in Kraft.

München, den 10. März 1905. (687)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 16 (Holzstoff usw.) direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 14. März 1905. (688)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-rheinisch-Nassau-bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. März 1905 werden die Schnitt-Tariftabellen A ergänzt durch Einführung von Schnittfrachtsätzen für den Verkehr mit den bayerischen Stationen Radldorf, Riem und Winterhausen.

Über die Höhe dieser Sätze geben die beteiligten Dienststellen Aufschluß.

München, den 14. März 1905. (689)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 25. März d. J. wird die Station Neerlinter (Village) der belgischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für die Beförderung von Steinkohlen usw. von rheinisch-westfälischen nach belgischen Stationen aufgenommen. Näheres über die Frachtsätze bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 13. März 1905. (690)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April werden direkte Frachtsätze zwischen der Station Przywor (Dir.-Bez. Kattowitz) einerseits und den Stationen der Neustadt-Gogoliner und der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn, sowie der Riesengebirgsbahn Zillerthal-Krummhübel anderseits eingeführt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau, sowie die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Breslau, den 16. März 1905. (691)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Der in den Transittarifen für Güter belgischer und holländischer Herkunft ab Mannheim und Ludwigshafen a/Rh. enthaltene Frachtsatz nach Basel loko für die Beförderung von Gambir wird mit Gültigkeit vom 1. April l. J. auch im Verkehr nach Gutach im Breisgau eingeführt.

Karlsruhe, den 15. März 1905. (692)
Gr. Generaldirektion.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband. 2. Heft. Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-württembergischer Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. März d. J. an wird die Station Plochingen der württ. Staatsbahn in den Ausnahmetarif 1b für Stammholz aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den Dienststellen zu erfahren.

Stuttgart, den 14. März 1905. (693)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Osterr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil II, Heft 3B vom 1. Juli 1904.

Ab 15. April lfd. J. werden die Stationen Drösing K. F. N. B. und Floridsdorf K. F. N. B. in den Ausnahmetarif Nr. 71 für Petroleum einbezogen.

München, den 12. März 1905. (694)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai 1905 tritt an Stelle des am gleichen Tage außer Kraft tretenden Tarifes vom 1. September 1890 ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen Alt-Münsterol Grenze und Delle front. einerseits und Basel S. B. B. und Basel-St. Johann anderseits.

Abgesehen von einigen geringfügigen Frachterhöhungen sind in den neuen Tarif verschiedene weitere Ausnahmetarife aufgenommen werden.

Der Tarif kann von Mitte April ab zum Preise von 0,40 ℳ durch unsere Drucksachenverwaltung bezogen werden.

Weitere Auskunft erteilt unser Abrechnungsbureau.

Straßburg, den 13. März 1905. (695)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Französisch-belgisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Am 2. April alten/15. April neuen Stils 1905 treten im Verkehr zwischen Belgien und Rußland nachbezeichnete Gütertarife in Kraft:

Teil I, enthaltend das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst Ausführungsbestimmungen und Zusatzbestimmungen zu denselben:

Teil II, enthaltend allgemeine Tarifvorschriften, Güterklassifikation, Nachweisung der Grenzübergänge und Nebengebührentarif;

Teil III, enthaltend besondere Bestimmungen und Tariftabellen.

Von demselben Zeitpunkte ab werden die nachbezeichneten belgisch-russischen Tarife aufgehoben

Teil I (Reglement) vom 1. Januar 1893;
Teil II, Heft 1 vom 1. September 1898;
Teil II, Heft 2 und 3 vom 1. November 1898.

Die neuen Tarife enthalten gegenüber den zur Aufhebung kommenden vielfach Frachtermäßigungen und Verkehrserleichterungen, teils auch Frachterhöhungen.

Nähere Auskunft erteilt die unterzeichnete Verwaltung, von der auch die neuen Tarife vom 5. April d. J. käuflich bezogen werden können.

Cöln, den 11. März 1905. (696)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der durch Bekanntmachung vom 18. Juli 1904 eingeführte Rückvergütungssatz von 42 ₰ für 100 kg für die Beförderung von Garnen und Webwaren in Straßenwagen zwischen Reichenbach i. V. und Gera S. Stb. wird am 30. April 1905 aufgehoben.

Dresden, den 15. März 1905. (697)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Ostpreußisch-russischer Güterverkehr über Grajewo.

(Anhang zum Teil IV des niederländisch-deutsch-russischen Gütertarifs.)

Mit Gültigkeit vom 19. März/1. April d. J. a./n. Stils wird die Halbstation

Radowez der Weichselbahnen in den Ausnahmetarif 28 für Sandzucker usw. mit direkten Frachtsätzen nach Königsberg und Pillau aufgenommen. Ab Schnittpunkt östlich beträgt der Frachtsatz 1,47 ℳ für 100 kg. Die Verkehrsleitung erfolgt wie von Nalentschow.

Königsberg, den 11. März 1905. (698)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 16. März 1905 wird an Stelle des Ausnahmetarifs für die Beförderung von Klarschlag und rohen Bruchsteinen an Dienststellen der Königlich preußischen Staatseisenbahnverwaltung vom 10. September 1903 ein neuer Ausnahmetarif eingeführt. Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 15. März 1905. (699)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 20. März d. J. gelangen für die Beförderung lebender Tiere zwischen Buttstädt und Altmittweida direkte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung. Über deren Höhe erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 11. März 1905. (700)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 7, 8 und 9 vom 1. April 1904.)

Am 1. April 1905 gelangen die Nachträge I zur Einführung, welche außer der Erweiterung des Ausnahmetarifs Nr. 56 für Düngemittel mehrfache Ergänzungen und Änderungen der Haupttarife enthalten.

Insoweit gegen seither Frachterhöhungen eintreten oder seither bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Mai 1905 in Kraft.

Der Preis der einzelnen Nachträge, welche nur bei den beteiligten deutschen und österreichischen Endverwaltungen zu beziehen sind, beträgt für das Stück:
zu Teil II, Heft 7: 0,30 ℳ = 0,40 Kr.
„ „ II, „ 8: 0,15 „ = 0,20 „
„ „ II, „ 9: 0,30 „ = 0,40 „

München, den 12. März 1905. (701)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 25. März 1905 wird das Heft 14 der Verbandstarife, enthaltend den Ausnahmetarif Nr. 6 für die Beförderung von Düngemitteln (rohen Kalisalzen und Kalidüngesalzen) von Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cassel, Erfurt, Halle a/Saale und Magdeburg sowie der Braunschweigischen Landeseisenbahn und der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn nach Stationen schweizerischer Eisenbahnen, ausgegeben.

Die Ausnahmetarife Nr. 11 in den Tarifen Teil II, Heft 5, erste Abteilung, vom 1. Mai 1900 nebst Nachträgen und Teil II, Heft 5, zweite Abteilung, vom 1. Mai 1902 nebst Nachtrag I werden, mit Ausnahme der in ihnen vorgesehenen, noch bis 1. Mai 1905 in Geltung bleibenden Düngemittel-Ausnahmesätze für die Station Gerstungen, auf den gleichen Zeitpunkt aufgehoben.

Karlsruhe, den 14. März 1905. (702)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 22. März 1905 treten für die Beförderung von Eisenbahnschienen von Ruhrort Hafen und Ruhrort Rhein nach Clarens
a) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für einen Wagen und Frachtbrief;
b) bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 100 000 kg und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für jeden verwendeten Wagen
folgende Frachtsätze in Kraft:

Nach	Von Ruhrort Hafen und Ruhrort Rhein a	Von Ruhrort Hafen und Ruhrort Rhein b
	bei Sendungen von 10 000 kg	bei Sendungen von 100 000 kg
	Centimes für 100 kg	
Clarens . . .	293	272

Karlsruhe, den 14. März 1905. (703)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Braunkohlenverkehr nach dem In- und Auslande.

Verzeichnis der Schleppbahngebühren.

Mit 1. Mai 1905 tritt ein besonderes „Verzeichnis der Schleppbahngebühren im Braunkohlenverkehre von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen" in Kraft, durch welches das in den einzelnen Tarifen für den Kohlenverkehr von den genannten Stationen nach dem In- und Auslande enthaltene Verzeichnis aufgehoben und ersetzt wird.

Dieses Verzeichnis ist durch die beteiligten Verwaltungen und Aufgabestationen zum Preise von 10 h zu beziehen.

Teplitz, den 14. März 1905. (704)
K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn, zugleich namens der k. k. österr. Staatsbahnen.

Vom heutigen Tage ab beträgt der Frachtsatz des Ausnahmetarifs 7 für Ziegelsteine in Wagenladungen von Schöppenstedt B. S. E. nach Wittmar 0,13 ℳ pro 100 kg. (705)

Braunschweig, den 27. Februar 1905.
Direktion
der Braunschweig-Schöninger
Eisenbahn-A.-G.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Stralsund-Tribseer Eisenbahn.

Die in unserem Binnentarif in den besonderen Zusatzbestimmungen 3 zu § 11 auf Seite 8 enthaltene Bestimmung, wonach Personen, welche wegen ungebührlichen oder unanständigen Betragens während der Fahrt zur Anzeige gebracht und rechtskräftig verurteilt worden sind, keinen Anspruch auf Erneuerung von Arbeiter-Wochenkarten haben, wird hiermit aufgehoben.

Stralsund, den 15. März 1905. (706J)
Der Vorstand
der Eisenbahngesellschaft Stralsund-Tribsees.

Greifswald-Grimmener Eisenbahn.

Die in unserem Binnentarif in den besonderen Zusatzbestimmungen 3 zu § 11 auf Seite 8 enthaltene Bestimmung, wonach Personen, welche wegen ungebührlichen oder unanständigen Betragens während der Fahrt zur Anzeige gebracht und rechtskräftig verurteilt worden sind, keinen Anspruch auf Erneuerung von Arbeiter-Wochenkarten haben, wird hiermit aufgehoben.

Grimmen, den 15. März 1905. (707J)
Die Direktion
der Eisenbahngesellschaft Greifswald-Grimmen.

5. Verdingungen.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen zu einer Fußwegüberführung auf Bahnhof Sagan und einer Wegeunterführung bei Bahnhof Lichtenau der Strecke Görlitz-Lauban soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden. Die Lieferung umfaßt 24 180 kg Flußeisen und 2250 kg Flußstahlguß. Angebote hierfür sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 25. März 1905, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, Claassenstraße Nr. 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8 bis 3 Uhr zur Einsicht aus, können auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 2,50 ℳ in bar von uns bezogen werden.

Breslau, den 14. März 1905. (708)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verkaufen: 216 abgängige Radsätze teils mit Gußstahlscheibenvollrädern, teils mit Scheibenrädern, teils mit Speichenrädern in 8 Losen sowie 230 abgepreßte Gußstahlscheibenvollräder in 2 Losen.

Der Angebotsbogen mit Beschreibung der einzelnen Lose und die Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Radsätze und abgepreßten Räder können bei unserem Hauptmagazin III hier besichtigt werden.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verkauf alter Radsätze vom 27. März 1905"
versehen, spätestens
Montag, den 27. März 1905,
nachmittags 3 Uhr,
bei uns einzureichen.

Eine Zusendung von Musterstücken findet nicht statt.

Die Zuschlagsfrist ist auf 14 Tage festgesetzt.

Karlsruhe, den 12. März 1905. (709)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 23. | 22. März 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Betriebseinrichtungen der Giovi-Linien bei Genua.

Vom Regierungsbaumeister Wolff in Erfurt.

Der außerordentliche Aufschwung, den Genuas Seeverkehr in den letzten Jahrzehnten genommen hat, und der äußerst umfangreiche Verbesserungen und Erweiterungen der Hafenanlagen zur Folge gehabt hat, forderte gebieterisch auch entsprechende Verbesserungen der Eisenbahnanlagen. An den Bahnhöfen Genuas sind umfangreiche Um- und Neubauten im Gange, und auch für die Verbindung mit seinen Warenentnahme- und Absatzgebieten sind neue Bahnlinien geplant. Immerhin sind die Schwierigkeiten, welche die bei Genua schroff an das Meer herantretenden Apenninen dem Bau neuer Bahnen entgegenstellen, und die hierfür aufzuwendenden Kosten so bedeutend, daß man zunächst alle erdenklichen Hilfsmittel zur Anwendung bringt, um auf den vorhandenen Bahnen die höchste erreichbare Leistungsfähigkeit zu erzielen.

Insbesondere sind es die sogenannten Giovi-Linien zwischen Genua und Novi, die den gesamten Verkehr von und nach Norden zu übernehmen haben, und denen daher die Bahnverwaltung die größte Fürsorge angedeihen läßt. Infolge der bereits erwähnten nahen Lage des Gebirges zum Meere sind die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse dieser beiden Bahnen, besonders der älteren, eigentlichen Giovi-Linie, sehr ungünstig. Letztere enthält Steigungen bis 35 ‰ auf mehr als 2 km Länge, und selbst in dem 3,2 km langen Giovi-Tunnel ist die Steigung nur auf 29 und 30 ‰ ermäßigt. Die Krümmungshalbmesser betragen zwischen 400 und 1000 m, gehen aber stellenweise bis auf 300 m, ja sogar auf 180 m herab.

Bei der sogenannten Giovi-Hilfslinie sind durch den Bau des 8,3 km langen Ronco-Tunnels rund 37 m Höhe gegen die alte Linie erspart, wodurch die Steigungen auf der freien Strecke auf 16 ‰ und im Tunnel auf 11,65 ‰ ermäßigt werden konnten. Auch die Krümmungshalbmesser sind nirgends kleiner als 500 m. Immerhin werden auch auf dieser Linie mit zwei schweren Güterzuglokomotiven durchschnittlich nur 58 Lastachsen bergauf befördert, während auf der alten Linie überhaupt nur 30 Achsen mit 3 Lokomotiven in einem Zuge gefahren werden können. Für die Fahrtrichtung nach Genua fällt dieser Übelstand nicht so sehr ins Gewicht, weil hier die starken Neigungen im Gefälle befahren werden, und weil außerdem die Güterzüge zum größten Teil aus leeren Wagen bestehen, da die Genua auf dem Schienenwege zugeführten Güter nur etwa ein Fünftel der von hier abzufahrenden betragen. In der entgegengesetzten Richtung muß jedoch der Nachteil, daß nur kurze Güterzüge befördert werden können, durch eine möglichst dichte Zugfolge ausgeglichen werden. Um dies zu erreichen, wurde die durchgehende Streckenblockung auf der Linie eingeführt, und zwar mit ziemlich kurzen Blockstrecken. Der völligen Durchführung dieser Einrichtung stand jedoch die 8,8 km betragende Entfernung der beiden Stationen Mignanego und Ronco, zwischen denen sich der 8,3 km lange Scheiteltunnel befindet, entgegen, da bekanntlich die Dichtigkeit der Zugfolge von der längsten Blockstrecke abhängt. Es wurde daher in der Mitte des Tunnels eine Blockstation nur für die bergauf fahrenden Züge eingerichtet. (Die gleiche Einrichtung wird auch im Simplontunnel zur Ausführung kommen, wo sogar eine Kreuzungsstation im Tunnel angelegt werden soll.) Eine solche Anlage war natürlich nur durchführbar, wenn der Tunnel so gut gelüftet werden konnte, daß sich Menschen ohne Schädigung ihrer Gesundheit dauernd darin aufhalten und die im Tunnel anzubringenden Lichtsignale vom Zugpersonal unter allen Umständen gesehen werden können. Hierüber wurden eingehende Versuche angestellt, die durchaus befriedigende Resultate ergaben.

Die Tunnellüftung nach dem System Saccardo war bereits früher eingerichtet worden, um die Gefahren, denen das Zugpersonal und auch die Reisenden in dem raucherfüllten Tunnel ausgesetzt waren, zu beseitigen. Den unmittelbaren Anlaß hierzu hatte das Unglück im Jahre 1898 gegeben, wo im Giovi-Tunnel die Lokomotivführer eines Güterzuges, durch die

Gase betäubt, die Herrschaft über den Zug verloren hatten, und dieser, zurückrollend, in einen auf der Station haltenden Personenzug hineinfuhr. Weitere Vorteile der künstlichen Tunnellüftung zeigen sich darin, daß sie der Zerstörung des eisernen Oberbaus, die infolge der zerfressenden Wirkung der Rauchgase außerordentlich schnell eintritt, wirksam entgegenarbeitet; auch wird die auf den Schienen sich niederschlagende Feuchtigkeit schneller entfernt, wodurch die sonst in Tunneln auftretende Verminderung der Reibung zwischen Schiene und Rad teilweise aufgehoben wird.

Das Saccardosche Lüftungssystem besteht in seinem Grundgedanken bekanntlich darin, daß an einem Ende des Tunnels vermittels einer das lichte Profil rings umgebenden düsenartigen Kammer ein starker Luftstrom schräg in den Tunnel eingetrieben wird, der die schlechte Tunnelluft vor sich her und zur entgegengesetzten Tunnelmündung hinaustreibt. Mit Rücksicht auf die Länge des Tunnels und wohl auch auf die schon damals geplante Anlage der Tunnelblockstation ist beim Ronco-Tunnel die eben beschriebene Anordnung insofern abgeändert, als der Ventilator **in der Mitte** des Tunnels angeordnet ist, und daß seine Wirkung durch zwei **saugende** Ventilatoren — der eine gleichfalls in der Tunnelmitte, der andere am Tunnelende bei Mignanego — verstärkt wird. Die vorstehende Abbildung veranschaulicht den Lüftungsvorgang. Die beiden Ventilatoren für die Tunnelmitte sind bei der Station Busalla der älteren Giovi-Linie angeordnet. Ihre Verbindung mit dem Tunnel ist durch zwei parallele, schräg nach unten in den Berg getriebene Stollen bewirkt, die bereits beim Bau des Tunnels durch die Vermehrung der Angriffsstellen gute Dienste geleistet hatten. Zu bemerken ist noch, daß die Luftströmung den bergauf fahrenden Zügen entgegengerichtet ist, wodurch das Lokomotivpersonal sogleich von den ihren Lokomotiven entströmenden Gasen befreit wird. Bei dieser Richtung wird die künstliche Lüftung außerdem noch durch die vorherrschenden Nordwinde (tramontana) unterstützt. Die Luftgeschwindigkeit im Tunnel schwankt zwischen 1,60 und 3,40 m/Sek.; sie ist rechnerisch und durch Versuche derart festgestellt, daß sie einerseits für die schnelle Entfernung der Rauchgase und die rechtzeitige Erneuerung der Tunnelluft ausreicht, anderseits aber auch keine Belästigungen oder gesundheitliche Schädigungen der sich im Tunnel aufhaltenden Personen verursacht. Die Umdrehungszahlen der Lüftungsräder betragen dabei 70—100 in der Minute.

Die **Tunnelblockstation** ist so angelegt, daß sie ständig von dem frischen Luftstrom getroffen wird, während die aus der oberen Tunnelhälfte kommende raucherfüllte Luft abgesaugt wird, ehe sie die Station berührt. Sie ist mit den für die Regelung des Zugverkehrs erforderlichen Einrichtungen ausgerüstet und durch Fernsprecher nicht nur mit den benachbarten Blockstationen in Mignanego und Ronco, sondern auch mit den Maschinenräumen der Ventilatoren in Mignanego und Busalla verbunden.

Über die **Lichtsignale**, die dem Zugpersonal den Zustand der Strecke ankündigen, ist folgendes zu bemerken: Das Hauptsignal zeigt wie bei uns grünes Licht für „freie Fahrt", rotes Licht für „Halt"; das Vorsignal dagegen zeigt für „Hauptsignal freie Fahrt" grünes Licht, für „Hauptsignal Halt" orangegelbes Licht. Die Wahl dieser letzten Farbe scheint nicht sehr glücklich, da rotes und gelbes Licht in nebliger oder raucherfüllter Luft leicht zu verwechseln sind; dagegen ist hierdurch die auch bei uns schon vielfach angefochtene doppelte Bedeutung des grünen Lichts vermieden.

Die bergauf fahrenden Güterzüge werden durchweg unter Zuhilfenahme einer Schiebelokomotive befördert. Da die Führer der letzteren nun wohl das Vorsignal, nicht aber das Hauptsignal rechtzeitig sehen, auch wegen des durch den fahrenden Zug verursachten Lärms die von der Zuglokomotive gegebenen Pfeifensignale nicht hören können, ist etwa 200 m vor dem Hauptsignal — welche Entfernung der durchschnittlichen Güterzuglänge entspricht — ein **Wiederholungs**signal angeordnet, das die gleichen Farben wie das **Vor**signal zeigt, für den Führer der Schiebelokomotive aber die Bedeutung des **Haupt**signals hat. Diese Einrichtung ist notwendig, um ein unbedingtes Halten der Züge vor dem „Halt" zeigenden Hauptsignal zu sichern, sowie um ein rechtzeitiges Wiederanfahren der Schiebelokomotive bei Verwandlung des Signals in „freie Fahrt" zu ermöglichen, da andernfalls leicht ein Zerreißen des in der starken Steigung haltenden Zuges eintreten könnte. Ursprünglich war bei „Halt" zeigendem Hauptsignal das Wiederholungssignal abgeblendet, so daß der Führer der Schiebelokomotive nur aus dem Licht des Vorsignals auf die Stellung des Hauptsignals schließen konnte. Dies hatte für den ersten Zweck, das rechtzeitige Halten des Zuges zu sichern, keine Bedenken. Da jedoch nunmehr die Stelle, an der sich das Wiederholungssignal befand, dem Führer der Schiebelokomotive nicht kenntlich war, er also sein Augenmerk nicht auf eine bestimmte Stelle richten konnte, von der ihm die Erlaubnis zur Weiterfahrt kommen mußte, so verging bei der Umwandlung des Signals in „freie Fahrt" erst eine gewisse Zeit, ehe die Schiebelokomotive in Gang gesetzt wurde. Aus diesem Grunde wurde das Licht des Wiederholungssignals auf die erst beschriebene Art umgeändert.

Obwohl bei den bergauf fahrenden Güterzügen die Gefahr der Zugtrennungen und des Zurückrollens der abgerissenen Wagen durch die am Schluß befindliche Schiebelokomotive ausgeschlossen ist, wurde doch Wert darauf gelegt, daß die Schlußlaternen stets deutlich von der Blockstation aus erkannt werden konnten. Auch nach dieser Richtung wurden Versuche angestellt, die befriedigend ausfielen.

Durch die mehrfach erwähnten Versuche war zwar zuverlässig festgestellt worden, daß selbst bei dichtester Zugfolge die Sichtbarkeit der Signale unbedingt gewährleistet sei, trotzdem wurden mit Rücksicht darauf, daß zeitweilig ein Teil der Ventilatoren außer Betrieb sein könnte, Unterstützungen der

Lichtsignale durch hörbare Signale für notwendig erachtet und diese sowohl für das Haupt- wie für das Vorsignal ausgeführt.

Das erstere ist ein Knallsignal und mit dem Haupt- (Licht-) Signal derart gekuppelt, daß es nur bei Haltstellung des letzteren in Tätigkeit treten kann. Es unterscheidet sich von den bei uns gebräuchlichen Knallsignalen hauptsächlich dadurch, daß die Knallpatronen nicht auf der Schiene liegen und durch das Rad direkt zur Entzündung gebracht werden, sondern daß die Entladung in einem seitlich des Gleises stehenden Apparate mittels einer durch das Rad betätigten Hebelübertragung stattfindet. Durch diese Anordnung sind folgende wesentliche Vorteile erreicht: erstens kann die Menge des zur Verwendung gelangenden Knallsatzes beliebig vergrößert werden, ohne daß eine Beschädigung des Lokomotivrades oder der Maschinenteile zu befürchten ist; zweitens kann der Ort der Entzündung höher, also dem Standpunkt des Lokomotivpersonals näher gerückt werden; drittens wird der Schall durch die Aufstellung des Apparates in einer entsprechend geformten Tunnelnische wesentlich verstärkt, und endlich brauchen die Knallpatronen nicht jedesmal ersetzt zu werden, nachdem sie zur Entzündung gebracht sind, da der nach Art der Revolver konstruierte Apparat zur Aufnahme einer größeren Anzahl Patronen eingerichtet ist und infolge der selbsttätigen Drehung der Trommel bis zum Abfeuern der letzten Patrone gebrauchsfertig bleibt.

Das zum Vorsignal gehörende hörbare Signal zeichnet sich durch große Einfachheit aus und ist auch in anderen Tunneln der italienischen Eisenbahnen in Gebrauch. Es besteht aus einer großen, frei aufgehängten Metallplatte, gegen welche ein durch das Rad mittels Hebelübertragung bewegter Hammer schlägt. Der Apparat ist nicht mit dem Lichtsignal verbunden, wird also ohne Rücksicht auf dessen Stellung durch jedes über den Hebel rollende Rad in Tätigkeit gesetzt. Er ist in einer Tunnelnische 50 m vor dem Vorsignal angebracht und dient nur dazu, die Aufmerksamkeit des Zugpersonals zu erregen und auf die Annäherung an das Lichtsignal hinzuweisen. Daß auch der Knallsignalapparat 50 m vor dem Hauptsignal und nicht in gleicher Höhe mit diesem angeordnet ist, muß als unzweckmäßig bezeichnet werden, da infolgedessen der Lokomotivführer, um den Apparat nicht unnötig in Tätigkeit zu setzen, nicht bis an das Signal heranfahren darf.

Wenngleich die beschriebenen Anlagen wesentlich dazu beitragen, die Leistungsfähigkeit und insbesondere die Betriebssicherheit auf der Giovi-Hilfslinie beträchtlich zu erhöhen, und wenn auch durch Einstellung noch schwererer Lokomotiven etwas stärker belastete Güterzüge befördert werden können, so bleibt doch der Hauptübelstand dieser Linie: die verlorene Höhe von mehr als 200 m, bestehen. Es ist daher zu begrüßen, daß von den beiden zur Wahl stehenden neuen Linien zwischen Genua und Tortona aller Voraussicht nach diejenige zur Ausführung gelangen wird, bei der diese Höhe am bedeutendsten, nämlich auf 118 m, ermäßigt wird, obwohl dadurch der Scheiteltunnel eine Länge erhalten wird, die derjenigen des Simplontunnels nur um etwa 170 m nachsteht.

Die Betriebsergebnisse deutscher und ausländischer Eisenbahnen im Jahre 1902.

(Schluß aus Nr. 22.)

Die Ausstattung der Bahnen mit Betriebsmitteln (Tabelle 5) steht naturgemäß mit der Dichtigkeit des zu bewältigenden Verkehrs in innigem Zusammenhange. Wir finden denn auch,

Tabelle 5.

Länder	Bahnen	auf 100 km Betriebslänge kommen		
		Lokomotiven	Personenwagen	Gepäck- und Güterwagen
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch - hessische Staatsbahnen	43	80	929
	badische Staatsbahnen	45	108	792
	bayerische Staatsbahnen	31	81	471
	württembergische Staatsbahnen	36	75	517
	sächsische Staatsbahnen	49	128	1101
	elsaß - lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg - Eisenbahn)	42	85	980
	deutsche Privatbahnen	20	48	514
	alle deutschen Bahnen	39	79	812
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	24	49	535
Niederlande	niederländische Staatseisenbahn - Betriebsgesellschaft	34	80	612
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	74	154	1662
Frankreich	französische Hauptbahnen	28	74	769
Schweiz	Gesamtnetz	32	77	356
Großbritannien u. Irland	Gesamtnetz	62	140	2105

daß die Bahnen, die die geringste Verkehrsdichtigkeit zeigten (Tabelle 4), die deutschen Privatbahnen und die Bahnen Österreich-Ungarns, auch den im Verhältnis zu ihrer Betriebslänge kleinsten Betriebsmittelpark besitzen.

An der Spitze stehen die belgischen Staatsbahnen, von denen wir sahen, daß sie den stärksten Personenverkehr haben, und England, auf dessen — leider nicht mit Zahlen belegbare — Verkehrsdichtigkeit sich aus der reichen Ausstattung mit Betriebsmitteln ein gewisser Rückschluß ziehen läßt. Wie schon früher, übertrifft auch jetzt Belgien England in der relativen Zahl der Lokomotiven und hat es neuerdings auch in der Ausstattung mit Personenwagen überflügelt. Wenn man nun berücksichtigt, daß in England immer noch die kleinen Güterwagen (7—8 t) überwiegen, während auf dem Festlande Wagen von weit größerer Tragfähigkeit die Regel bilden, so muß man doch wohl Belgien in der Ausstattung mit Betriebsmitteln die erste Stelle zusprechen.

Das Anlagekapital der Vergleichsbahnen (Tabelle 7) ist vom Ende des Jahres 1901 bis Ende 1902 um rund 1479 Millionen Mark gestiegen. Das gesamte Anlagekapital beträgt jetzt fast 62,5 Milliarden Mark. Auch auf 1 km Bahnlänge bezogen ist das Anlagekapital fast überall gewachsen; nur die deutschen Privatbahnen sind mit ihrem Durchschnitt zurückgegangen, weil ihr Kapitalzuwachs vorwiegend auf den Ausbau neuer Strecken durch Landstriche, in denen die Grunderwerbskosten verhältnismäßig gering waren, zurückzuführen ist. Die anderen Bahnen dagegen haben vielfach große Ausgaben für Umgestaltungen von Bahnanlagen und Stationen und für Herstellung von dritten und vierten Gleisen in dicht bevölkerten Gegenden mit teuren Bodenpreisen gehabt. Die stärkste kilometrische Zunahme hat die Schweiz mit rund 29 000 ℳ für das Kilometer (= 9,7 %) zu verzeichnen, anscheinend eine Folge der kostspieligen neuen Bergbahnen. Aber auch England, das mit seinen Anlagekosten alle anderen Länder weit übertrifft — Preußen jetzt um fast 150 %, die deutschen Privatbahnen um 386 % —, hat in seinem Anlagekapital eine Erhöhung von fast 10 000 ℳ auf 1 km oder

Tabelle 6.

Länder	Bahnen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufstrecke eines Personenwagens km	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Besetzung eines Personenzuges Personen	Personenzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Personenzuges	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Umlaufstrecke eines Güterwagens km	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Ausnutzung der Tragfähigkeit %	Güterzugbetrieb: durchschnittliche Achsenzahl eines Güterzuges
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	48 598	78,8	22	16 869	42,20	67
	badische Staatsbahnen	47 108	52,0	18	16 160	34,85	59
	bayerische Staatsbahnen	34 403	44,0	19	17 088	38,98	67
	württembergische Staatsbahnen	47 473	58,7	19	17 723	34,15	56
	sächsische Staatsbahnen	32 803	76,3	21	12 304	39,74	64
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	54 317	51,7	19	15 271	52,51	66
	deutsche Privatbahnen	32 926	40,9	16	14 034	45,56	56
	alle deutschen Bahnen	44 910	68,7	21	16 336	41,83	65
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	45 599	62,8	—	16 988	41,92	—
Niederlande	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	54 634	44,7	—	14 252	32,20	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	48 977	59,6	10,5*)	14 543	—	34,4*)
Schweiz	Gesamtnetz	32 599	52,4	8,70	14 246	31,1	14,97

*) Wagen.

Tabelle 7.

Länder	Bahnen	Anlagekapital Ende 1902 in ganzen Millionen M.	Anlagekapital Ende 1902 auf 1 km M.	Anlagekapital Ende 1901 auf 1 km M.
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	8 801	275 305	273 546
	badische Staatsbahnen	669	409 058	394 586
	bayerische Staatsbahnen	1 559	263 466	259 295
	württembergische Staatsbahnen	636	352 944	349 651
	sächsische Staatsbahnen	967	362 524	355 491
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	746	385 908	380 006*)
	deutsche Privatbahnen	637	138 641	140 278
	alle deutschen Bahnen	13 457	258 808	257 935
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	8 063	250 861	247 852
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	1 633	403 250	391 877
Frankreich	französische Hauptbahnen	13 661	351 337	350 055
Schweiz	Gesamtnetz	1 252	325 631	296 715
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	24 337	682 824	673 102

*) Das Anlagekapital der Reichsbahnen (ausschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn) auf 1 km Bahnlänge hat betragen: 1902: 413 457 M., 1901: 406 398 M.

von 1,4 % erfahren, Belgien und Sachsen eine solche von je 2,9 %.

Die Finanzergebnisse (Tabelle 8 und 9) der europäischen Bahnen haben sich im großen und ganzen gegenüber dem Jahre 1901 etwas gebessert. Mit dem beginnenden neuen Aufschwung des wirtschaftlichen Lebens haben sich, wie in Tabelle 4 näher gezeigt wurde, der Personen- und Güterverkehr allmählich gehoben, und damit sind auch die Betriebseinnahmen in den meisten Ländern wieder langsam gestiegen. Die Steigerung ist hauptsächlich dem bisher am härtesten betroffenen Güterverkehr zugute gekommen, der auch, wie Tabelle 9 zeigt, wieder einen größeren Anteil an den Gesamteinnahmen der meisten Bahnen hat, als im Vorjahre.

Der Betriebskoeffizient hat sich auch überwiegend gebessert, vor allem in Sachsen und Elsaß-Lothringen, wo er um 6,21 und 5,20 % gefallen ist. Allerdings war er im vorigen Jahre in Elsaß-Lothringen um über 8 % gestiegen. Daß er aber immer noch nicht den früheren günstigen Stand erreicht hat, zeigen für die meisten Bahnen die Zahlen für das Jahr 1900, das erste der Krisis, die zur Veranschaulichung dieser Entwicklung in die Tabelle mit aufgenommen sind. Sie sind fast durchweg niedriger als die von 1902; nur Sachsen, Belgien und die deutschen Privatbahnen zeigen sogar gegenüber dem Jahre 1900 eine Besserung.

Den günstigsten Betriebskoeffizienten hat immer noch Frankreich mit 54,71 %; dann folgt Preußen mit 60,64 %. Am ungünstigsten steht Baden mit 79,88 %. Baden hat auch allein selbst dem Jahre 1901 gegenüber eine Verschlechterung des Betriebskoeffizienten erfahren.

Den höchsten kilometrischen Überschuß hat England mit 23 359 M. gehabt. Dann folgt Preußen mit 17 329 M. Trotz dieses hohen Überschusses erzielt England infolge seines hohen Anlagekapitals nur die mäßige Verzinsung von 3,42 %, während Preußen 6,35 % erreicht hat. Mit dieser hohen Verzinsung steht aber Preußen auch allein da; die an zweiter Stelle kommenden deutschen Privatbahnen erzielten fast 2 % weniger.

In der Tabelle 10 sind die Durchschnittseinnahmen enthalten, die im Jahre 1902 in den Vergleichsländern für eine Person und eine Gütertonne auf eine Beförderungsstrecke von 1 km erzielt worden sind. Diese Durchschnittszahlen sollen ein Bild von der Höhe der Personen- und Gütertarife geben, die in diesen Ländern bestehen.

Dieses Bild ist aber nur annähernd richtig. Der Durchschnittssatz wird nämlich im Personenverkehr selbst bei gleichbleibenden Tarifsätzen sich ändern, wenn Verschiebungen in der Benutzung der einzelnen Wagenklassen eintreten.

Desgleichen wird im Güterverkehr der Einnahmedurchschnitt wesentlich dadurch beeinflußt, daß in den einzelnen Verkehrsgebieten die Güter der einen oder anderen Tarifklasse überwiegen. Außerdem wird da, wo die Frachtsätze sich, wie auf den deutschen Bahnen, aus einem Streckensatz und einer Abferti-

Tabelle 8.

Länder	Bahnen	Gesamteinnahme (einschl. sonstiger Einnahmen) für 1 km		Gesamtausgabe in Prozenten der Gesamteinnahme			Überschuß für 1 km		Überschuß in Prozenten des Anlagekapitals	
		1901	1902	1900	1901	1902	1901	1902	1901	1902
		ℳ	ℳ	%	%	%	ℳ	ℳ	%	%
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	43 463	44 026	58,96	61,25	60,64	16 842	17 329	6,19	6,35
	badische Staatsbahnen	46 086	45 402	76,86	79,45	79,88	9 470	9 135	2,72	2,32
	bayerische Staatsbahnen	28 790	29 196	71,34	76,55	72,33	6 751	8 079	2,61	3,05
	württembergische Staatsbahnen	30 384	30 762	68,24	71,08	68,77	8 786	9 608	2,62	2,86
	sächsische Staatsbahnen	43 341	41 932	75,19	78,16	71,95	9 467	11 763	3,02	3,67
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	44 227	46 768	68,73	77,07	71,87	10 143	13 155	2,83	3,69
	deutsche Privatbahnen	18 223	18 106	64,39	67,78	64,29	5 872	6 465	4,16	4,60
	alle deutschen Bahnen	38 853	38 999	63,52	66,41	64,74	13 053	13 801	5,14	5,40
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	23 450	23 694	62,11	64,66	63,73	8 503	8 874	3,53	3,64
Niederlande	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	26 913	27 390	72,03	73,64	72,48	7 094	7 537	—	—
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	41 056	42 568	69,50	69,50	65,14	12 522	14 838	3,24	3,73
Frankreich	französische Hauptbahnen	30 458	30 622	54,33	56,26	54,71	13 321	13 869	3,81	3,95
Schweiz	Gesamtnetz	29 110	30 052	58,81	62,51	61,17	10 913	11 669	3,00	3,42
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	59 993	61 427	61,78	63,34	61,97	21 996	23 359	3,27	3,42

Tabelle 9.

Länder	Bahnen	Von den kilometrischen Gesamteinnahmen entfallen auf den Personen- und Gepäckverkehr				auf den Güterverkehr			
		1901		1902		1901		1902	
		ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%	ℳ	%
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	12 622	28,32	12 616	27,94	28 498	65,32	29 059	65,73
	badische Staatsbahnen	14 756	31,14	14 666	31,43	26 291	57,05	26 374	58,09
	bayerische Staatsbahnen	8 800	30,11	8 881	29,94	17 388	60,21	17 502	59,73
	württembergische Staatsbahnen	10 674	35,01	10 669	34,56	16 861	55,49	17 472	56,80
	sächsische Staatsbahnen	13 332	30,23	13 406	31,36	24 390	56,27	24 511	58,45
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschließlich Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	10 728	23,83	10 683	22,45	30 593	69,09	33 063	70,60
	deutsche Privatbahnen	5 005	27,20	4 787	26,17	10 864	59,31	10 672	58,65
	alle deutschen Bahnen	11 484	28,91	11 392	28,46	24 723	63,34	25 173	64,01
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	5 692	24,04	5 709	23,87	16 728	71,30	16 878	71,20
Niederlande	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	11 516	42,70	11 806	43,02	12 216	45,39	12 630	46,11
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	13 986	34,07	14 290	33,57	26 367	64,22	27 715	65,11
Frankreich	französische Hauptbahnen	13 267	43,56	13 462	43,96	16 624	54,58	16 644	54,35
Schweiz	Gesamtnetz	13 352	45,87	13 498	44,92	14 221	48,85	14 974	49,82
Großbritannien und Irland	Gesamtnetz	26 252	43,76	26 594	43,29	29 818	49,71	30 677	49,94

Tabelle 10.

Länder	Bahnen	Durchschnittsertrag für 1 Person und 1 km		1 Gütertonne und 1 km	
		1901	1902	1901	1902
		₰	₰	₰	₰
Deutschland (vollspurige Eisenbahnen)	preußisch-hessische Staatsbahnen	2,57	2,52	3,59	3,58
	badische Staatsbahnen	3,02	2,99	4,09	4,07
	bayerische Staatsbahnen	3,15	3,14	3,81	3,82
	württembergische Staatsbahnen	2,77	2,75	4,37	4,44
	sächsische Staatsbahnen	2,79	2,77	4,38	4,45
	elsaß-lothringische Reichsbahnen (einschl. Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahn)	2,92	2,85	3,30	3,29
	deutsche Privatbahnen	2,82	2,85	4,05	4,03
	alle deutschen Bahnen	2,67	2,63	3,69	3,68
Österreich-Ungarn	Vereinsbahnen	2,37	2,41	3,76	3,78
Niederlande	niederländische Staatseisenbahn-Betriebsgesellschaft	3,10	3,05	3,10	3,05
Belgien	belgische Staatseisenbahnen	2,00	1,99	—	—
Frankreich	französische Hauptbahnen	2,91 (4,00) [1]	2,90 (4,00) [1]	3,85	3,85
Schweiz	Gesamtnetz	3,86	3,78	7,00	6,95

[1] Die eingeklammerten Zahlen sind in der Weise berechnet worden, daß zu den Zahlen der Statistik die sachlich zugehörigen recettes supplémentaires und die — von den Reisenden in Höhe von 12 % des Fahrpreises zu zahlende — Transportsteuer hinzugerechnet worden ist.

gungsgebühr zusammensetzen, die Länge der Beförderungsstrecke von Bedeutung sein, da bei kurzen Strecken die Abfertigungsgebühr viel mehr zu Buche schlägt, als bei großen Entfernungen.

Immerhin geben aber die Zahlen der Tabelle 10 einen Anhalt für die Beurteilung der in den Vergleichsländern bestehenden Tarife. Aus diesem Vergleich müssen in Ermangelung genügender statistischer Unterlagen England ganz und Belgien für den Güterverkehr ausscheiden.

Die niedrigsten Personentarife haben Belgien und Österreich-Ungarn, dessen durchschnittliche Einnahme für das Personenkilometer durch die gerade auf weite Strecken besonders niedrigen Sätze des Zonentarifs herabgedrückt wird. Die höchsten Tarife hat die Schweiz und, wenn man die Transportsteuer von 12 %, die von den Reisenden naturgemäß als eine Erhöhung des Tarifsatzes empfunden wird, hinzuzählt, die französischen Bahnen. Unter den deutschen Bahnen hat Preußen die niedrigsten Personentarife, immer noch mit fallender Tendenz.

In den Gütertarifen haben die Niederlande, die ja der Konkurrenz der Wasserstraßen besonders ausgesetzt sind, den niedrigsten Durchschnittssatz. Es folgen die deutschen Bahnen, unter denen die Reichseisenbahnen von Elsaß-Lothringen infolge ihrer bedeutenden Transporte von niedrig tarifierten Massengütern den geringsten Durchschnitt aufweisen, während die preußisch-hessischen Staatsbahnen mit 3,58 ₰ für das Tonnenkilometer an zweiter Stelle stehen.

Im allgemeinen ist im Jahre 1902 im Gegensatz zum Vorjahre ein kleiner Rückgang der kilometrischen Einnahme für eine Gütertonne zu bemerken, offenbar auch eine Folge der durch die Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse bedingten, stärkeren Beförderung von Massengütern.

Berlin, im März 1905. v. R.

Die dritte Lesung des preußischen Eisenbahnetats im Abgeordnetenhause

fand am 17. März statt. Sie begann mit dem Vorbringen einer ganzen Anzahl verschiedenartiger Wünsche auf allerhand Verkehrsverbesserungen. Abg. Goldschmidt (freis. Vp.) berührte wiederum sozialpolitische Fragen und hatte an der Behandlung der Arbeiterangelegenheiten mancherlei auszusetzen. Staatsminister v. Budde erwiderte zunächst mit einem Dank für die „vielen schönen Anregungen“; die Einzelheiten würden auf Grund der Stenogramme bearbeitet werden, über einige grundsätzliche Punkte wolle er sich sogleich aussprechen. Die angeschnittene Frage, ob Feriensonderzüge mit ihren Vorzugspreisen nach der Personentarifreform fortfallen sollten, beantworte er dahin, daß sie für den nahen Ausflugverkehr, z. B. nach dem Harz, keinen Zweck hätten. Anders sei es bei großen Entfernungen. Für diese wolle er sie gelten lassen, weniger aus finanziellen, als aus betrieblichen Rücksichten für die Reisenden.

Freifahrschein-Gewährung an Soldaten zu Urlaubszwecken halte er nicht für richtig. Es sei dies Reichssache, das Reich müsse die Last übernehmen. Gegenüber den erneut laut gewordenen Wünschen auf weitere Verbesserungen des Beamtenpersonals warne er nochmals davor, die Beamten aus diesem Hause heraus unzufrieden zu machen. Erst neuerdings bei der Übernahme der oberschlesischen Schmalspurbahn habe sich gezeigt, wie viel besser der Staat sein Personal stelle als die Privatbahnen.

Eingehend behandelte der Minister die neuerlichen Bemängelungen des Abg. Goldschmidt. „Er hat darüber geklagt, ich wäre neulich nicht sehr zart gegen ihn gewesen. Ja, meine Herren, wie man in den Wald hineinruft, so schallt es wieder heraus, und ich glaube, die Ausdrücke, die der Herr Abg. Goldschmidt damals gebraucht hat, wie: ‚Speichelleckerei‘ und ‚Heuchelei‘, wozu ich die Beamten erzöge, gaben mir alle Veranlassung, in etwas deutlicherer Tonart zu antworten. (Sehr richtig! rechts.) Ich habe den Grundsatz: in der Höflichkeit soll man sich selten, in der Deutlichkeit niemals übertreffen lassen.“ (Beifall rechts.) Er widerlegte dann die Behauptung des genannten Abgeordneten von der allgemeinen Unzufriedenheit des Personals; er sehe vielmehr zahlreiche Beweise von dessen Anhänglichkeit. Weiter erläuterte er die Befugnisse der Arbeiterausschüsse. Diese seien dazu da, um bei ihren Vorgesetzten Klagen zur Sprache zu bringen, die bei den Arbeitern vorhanden sind; es sei selbstverständlich, daß die sich natürlich auch auf die Gebührnisse beziehen können.

Weiter ging der Minister auf das bemängelte Prämiensystem bei den Arbeiterlöhnen ein. „Die auf den Güterböden angestellten Arbeiter bekommen einen gewissen Tageslohn, der der Arbeit auf dem betreffenden Güterboden entsprechend bemessen ist. Dieser Tagelohn wird ihnen auch gezahlt, wenn nur die Hälfte der Güter auf den Güterböden zu bewegen sind, wenn also eine Verkehrsstille herrscht. Tritt aber eine Verkehrssteigerung ein, wird das normale Maß der Bewegung der Güter überschritten, dann bekommen sie für die Tonne bewegter Güter, um die der Durchschnitt überschritten wird, besondere Vergütungen. Bei gesteigertem Verkehr können sie also mehr verdienen, und wenn der Verkehr schwächer wird, erhalten sie doch ihren ein- für allemal festgelegten Tagelohn trotz der geringeren Arbeitsleistung. Ich meine, das wäre doch eine außerordentlich günstige Behandlung der Arbeiter. (Sehr richtig!) Nun aber hat der Herr Abg. Goldschmidt die Gelegenheit benutzt, um hier wieder die angeblich fehlerhaften Zustände in der Staatseisenbahnverwaltung darzulegen, und ich glaube, er ist damit wiederum nicht sehr glücklich gewesen. Die Klagen, die an mich aus landwirtschaftlichen Kreisen wegen Beschädigung landwirtschaftlicher Maschinen auf dem Transport und aus anderen Kreisen wegen Beschädigung von Möbeln gekommen sind, waren sehr stark und berechtigt. Denn, meine Herren, wenn leichte Möbel oder Maschinen ungeschickt oder nachlässig behandelt werden, so werden sie selbstverständlich beschädigt; der Versender hat nicht Lust, den Schaden zu tragen, die Eisenbahnverwaltung auch nicht, und der Empfänger erst recht nicht. Nun wäre das einfachste für mich gewesen, zu sagen: Gut, jetzt müßt Ihr Möbelversender die Möbel so verpacken, daß sie nicht beschädigt werden können. Da erklärte mir aber eine Deputation der Möbelhändler: Dann schließen Sie den Handel mit solchen Möbeln überhaupt aus; denn dann kostet die Verpackung ungefähr so viel, wie die leichten Möbel selbst. Ich mußte also auf einen anderen Weg sinnen, um die berechtigten Klagen der Interessenten zu beseitigen. Da ist denn ein Erlaß hinausgegangen, in dem angeordnet wurde, daß die Beaufsichtigung der Möbel beim Verladen eine bessere sein und das Arbeitspersonal besser ausgebildet werden müßte. Dann wurden die Arbeitskolonnen von 3, 4 Mann für die Schäden, die sie durch leichtfertiges und ungeschicktes Hantieren an den Möbeln und Maschinen verursachen, haftbar gemacht, ebenso aber auch die Beamten, die nicht aufgepaßt hatten. Ich sollte glauben, daß das in jedem Betriebe so ist, daß der angerichtete Schaden von demjenigen getragen wird, der nachlässig oder leichtfertig mit den Gegenständen umgegangen ist. (Sehr richtig!) Ich wüßte auch gar kein anderes System, wie es anders gemacht werden könnte. Nun hat der Herr Abgeordnete dieses Verfahren mit dem ‚Wagennullen‘ verglichen. Meine Herren, ich warne nochmals davor, Unzufriedenheit in die Arbeiter hineinzutragen. (Sehr richtig! rechts.) Durch solche Vergleiche, durch solche Zitate tragen Sie die Unzufriedenheit hinein, Herr Abg. Goldschmidt, wenn Sie es auch nicht wollen.“ (Sehr richtig! rechts.)

„Meine Herren, nun wird das angeordnete Verfahren noch besonders human gehandhabt; denn in dem Erlasse heißt es: ‚Sollte die sorgfältige Behandlung dieser Güter selbst mehr Zeit in Anspruch nehmen und dadurch der Verdienst der im Lohngedinge beschäftigten Arbeiter verkürzt werden, so würde zu erwägen sein, ob nicht in einzelnen Fällen Gewährung eines entsprechenden Lohnzuschlages ausnahmsweise zu gewähren sein möchte.‘ Meine Herren, Sie werden auch hierbei wieder sehen, daß es mir in keiner Weise einfällt, einen Arbeiter zu schädigen, sondern nach jeder Richtung wird darauf gedacht, daß gute Arbeit geleistet und daß sie auch entsprechend gut bezahlt wird. Ich glaube also, daß der Angriff des Herrn Abg. Goldschmidt durchaus nicht berechtigt war.“

„Ich glaube auch, daß die Arbeiter bei diesem System reichlich verdienen. Im Bezirk Berlin bekamen die Güterbodenarbeiter im Jahre 1900 durchschnittlich 1073 ℳ, 1901: 1117 ℳ, 1902: 1138 ℳ und 1903: 1157 ℳ (Hört, hört! rechts.) Das ist die Wirkung des Prämiensystems; denn der Erlaß, mit dem es eingeführt oder reorganisiert wurde, stammt vom 18. Dezember 1902. Der Lohn für diese Arbeiter hat sich also wesentlich gesteigert; während die Betriebsarbeiter im Durchschnitt nur 989 ℳ haben, bezieht der Güterbodenarbeiter 1157 ℳ. Ich glaube also, auch nach dieser Richtung sind die Vorwürfe des Herrn Abg. Goldschmidt durchaus nicht richtig gewesen. Tatsache ist auch, daß, seitdem dieser Erlaß herausgegeben worden ist und befolgt wird, die Beschädigungen an den Gütern geringer geworden sind. Ich weiß mich keiner neuen Klagen von Möbelfabrikanten zu

erinnern, daß in gewaltsamer Weise ihre Waren auf der Eisenbahn beschädigt würden."

Weitere Ausführungen des Ministers bezogen sich auf Einzelheiten. Der Abg. Goldschmidt hatte die Höherlegung des Görlitzer Bahnhofes in Berlin gewünscht. Der Minister meinte, das werde viele Millionen kosten; wolle die Stadt Berlin die Mehrkosten für die Unterführung ihrer Straßen tragen, so ließe sich darüber verhandeln.

Er bestätigte ferner, daß bei Umgestaltung der Cölner Bahnanlagen die beiden Städte Düsseldorf und Cöln, die sich so zärtlich lieben, daß das Dampfroß sie nicht mehr schnell genug verbinden kann, weshalb sie eine elektrische Schnellbahn anstreben (Heiterkeit), selbstverständlich dem Verkehrsbedürfnis entsprechend, wie alle anderen Städte im preußischen Staate, bedient werden sollen.

Auf eine Klage des Abg. Busch über Wagenmangel auf Bahnhof Emmerich ging der Minister näher ein: „In Emmerich sind zweifellos eine Anzahl Wagen im März zu spät gestellt worden. Das liegt aber an der außerordentlichen Steigerung des Verkehrs der bedeckten Güterwagen, die wir im Monat März gehabt haben. Gegen das Vorjahr wurden in der ersten Märzwoche 1000 Wagen täglich mehr verlangt und gegen den Monat Februar täglich 2000 gedeckte Güterwagen. Wenn Sie sich die geographische Lage Emmerichs vergegenwärtigen, unmittelbar an der nordwestlichen Landesgrenze, werden Sie verstehen, daß jeder Wagen von weither angefahren werden muß. Dadurch ist es erklärlich, daß bei den plötzlichen Schwankungen im Bedarf sich in Emmerich gelegentlich Wagenmangel einstellen kann. Wie aber die klagende Firma einen solchen Wagenmangel ausgenutzt und welchen Skandal sie darüber gemacht hat, möchte ich durch eine kleine Statistik Ihnen bezeugen, die ich mitgebracht hatte, ohne daß ich wußte, daß eine solche Anfrage an mich kommen könnte. Übrigens ist der Wagenmangel nicht ein Wagenausfall, sondern es handelt sich nur um die verspätete Gestellung von Wagen um Stunden, vielleicht einen Tag. Vom 4. bis 10. März sind die Wagen in Emmerich, soweit mir bekannt, nach Bedarf gestellt worden; dann traten einige Verspätungen in den Gestellungen ein."

„Hierauf werden nun folgende Klagen abgelassen: An die Eisenbahndirektion Essen: eine telegraphische Beschwerde von dem Guanowerk selbst, weitere Beschwerden von einer Firma in Cöln und Fritzlar, noch einer Firma in Cöln, einer in Mülheim a. Ruhr, einer in Bielefeld, einer in Bonn und eine an einen Landtagsabgeordneten; ferner beim Minister der öffentlichen Arbeiten: eine Beschwerde über denselben Fall aus Fritzlar, Mülheim a. Ruhr, Bielefeld, Münster. Ferner an den Minister für Landwirtschaft: eine Beschwerde aus Fritzlar, eine aus Bielefeld und zwei weitere Beschwerden bei zwei Abgeordneten aus diesem hohen Hause. Das waren 16 Beschwerden; in einer hieß es: ‚Mißernten seien die Folge und damit der teilweise Ruin der Landwirtschaft!' Selbstverständlich genügt bei mir eine Beschwerde, um einem Wagenmangel nach Möglichkeit abzuhelfen; aber ich freue mich im Interesse von Post und Telegraph, daß es 16 gewesen sind. (Heiterkeit.) Der Wagenmangel hat noch eine andere Seite. Vielfach sind die Interessenten selbst daran schuld. Ich habe hier ein Schreiben der Eisenbahndirektion Essen an den bergbaulichen Verein im Ruhrrevier, in dem die Direktion schreibt, daß unmittelbar nach dem Streik, als der Wagenverkehr noch nicht wieder reguliert war, Massen von Wagen bestellt wurden. Als die Wagen wirklich mit vielen Kosten und großer Mühe herankamen, bestellten die Herren Interessenten ab: am 18. Februar 675 Wagen, am 20.: 1050, am 21.: 728, am 22. Februar 573 Wagen! (Hört hört!) Das heißt also mit anderen Worten, die Eisenbahnverwaltung anspannen in einer unverantwortlichen Weise, ihr große Kosten verursachen zum Nachteil anderer Industriereviere, wo dann die Wagen fehlen."

„Dann schreibt die Eisenbahndirektion weiter: ‚Durch solche Überbestellungen glauben die beteiligten Zechen für sich einen möglichst hohen Anteil bei der Wagengestellung herausschlagen zu können. Sie werde mit allen Mitteln dagegen arbeiten.' Dann heißt es weiter: ‚Gleichzeitig teilen wir ergebenst mit, daß am 25. Februar schon wieder 612 geladene Wagen gezählt worden sind, die wegen Absatzmangels auf den Zechen aufgestellt waren.' — Das heißt mit anderen Worten, sich mobile Magazine auf Kosten der Eisenbahnverwaltung schaffen; denn die Wagengelder, die dafür erhoben werden, decken lange nicht den Schaden, den die Eisenbahnverwaltung daraus hat. Ich glaube also, meine Herren, wenn die Interessenten verständnisinnig mit der Eisenbahnverwaltung zusammenarbeiten wollten, dann würde mancher Wagenmangel im Interesse der Allgemeinheit vermieden werden können."

Zum Schluß machte der Minister einige interessante Mitteilungen über die letzten Finanzergebnisse der Staatsbahnverwaltung nach der abgeschlossenen Februarrechnung, die die durch den Bergarbeiterstreik veranlaßten Ausfälle übersehen lassen. Januar und Februar des laufenden Jahres brachten, auf die gleiche Zahl von Arbeitstagen des Vorjahres (Schaltjahr) umgerechnet, im Güterverkehr eine Mindereinnahme von rund 3 Millionen Mark. Dazu kommen die Ausfälle an der Verkehrssteigerung gegenüber 1904. Diese betrug bis zum Dezember 1904 monatlich über 5 Millionen Mark aus dem Güterverkehr. „Man wird hiernach annehmen dürfen, daß der Streik im ganzen der Eisenbahnverwaltung einen Einnahmeausfall von 12 bis 13 Millionen Mark verursacht hat. (Hört, hört!) Inwieweit dieser Einnahmeausfall sich in den nächsten Monaten wieder ausgleichen wird, das ist noch nicht zu sagen; denn sehr günstig hat der März nicht eingesetzt. Die Zahl der gedeckten Güterwagen, die gefordert sind, ist zwar, wie ich schon mitgeteilt habe, nicht unerheblich größer, aber die Zahl der offenen Güterwagen, die angefordert sind, ist nicht wesentlich größer als diejenige des Vorjahres. Für den Gesamtabschluß des Etats kann man also nun annehmen, daß die bisherigen Schätzungen, die die Eisenbahnverwaltung gemacht hat, richtig sind, und daß ich in diesem Jahre nicht wieder um Entschuldigung zu bitten brauche, daß ich mit einem viel höheren Mehrüberschuß komme, als ich es vorhergesagt hatte. (Heiterkeit.) Der Mehrüberschuß wird, wenn der März nicht ganz ungünstig ausfällt, gegenüber dem Etat für das Jahr etwa 27,6 Millionen betragen. Der Etat wird also etwa abschließen nach der bisherigen Schätzung in den Betriebseinnahmen mit 1588 Millionen Mark gegenüber 1520,4 Millionen Mark, die im Etatssoll stehen. Das ist also eine Gesamtmehreinnahme von 67,6 Millionen. Die Betriebsausgaben sind aber auch erheblich höher. Nach dem Etat sollten sie 932,5 Millionen betragen; sie werden voraussichtlich 972,5 Millionen betragen, also etwa 40 Millionen Mark mehr. Hiernach ergibt sich der Betriebsüberschuß auf 615,5 Millionen gegenüber dem Etatsansatz von 587,9 Millionen und gegen das Vorjahr mehr 27,6 Millionen. Im großen und ganzen, meine Herren, dürfen wir also, glaube ich, da der Etatsansatz nicht nur voll erreicht wird, sondern sogar — trotz des großen Einnahmeausfalls durch den Streik — noch immer einen Überschuß von 27,6 Millionen erzielt wird, auf einen günstigen Abschluß der Staatseisenbahnverwaltung im Etatsjahr 1904 zurückblicken." (Lebhafter Beifall.)

Den Schluß der Verhandlung bildete eine Erklärung des Abg. v. Schubert (b. k. P) gegenüber einer abfälligen Bemerkung des Abg. Goldschmidt über die Haltung der Arbeiter in den Freiherr v. Stummschen Werken. Abg. v. Schubert versicherte, daß das System des Freiherrn v. Stumm auf seinen Werken überall in peinlichster Weise durchgeführt werde; das Eindringen der Sozialdemokratie werde jetzt ebenso mit aller Schärfe ferngehalten, wie Herr v. Stumm es selbst getan habe, und die Arbeiter befänden sich wohl dabei und seien zufrieden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** für Februar d. J. betrugen nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr (mehr, weniger) im ganzen	auf 1 km	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Monat Februar d. J.:					
Personenverkehr	33 795 887	726	+ 539 188	— 3	— 0,41
Güterverkehr . .	95 072 768	1 998	— 2 283 864	— 94	— 4,49
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre April—März in der Zeit vom 1. April 1904 bis Ende Februar d. J.:					
Personenverkehr	460 437 330	11 440	+ 22 087 395	+ 220	+ 1,96
Güterverkehr . .	1070 738 721	26 012	+ 46 481 326	+ 288	+ 1,12
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre Januar—Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende Februar d. J.:					
Personenverkehr	9 222 068	1 545	+ 62 394	+ 2	+ 0,13
Güterverkehr . .	22 005 248	3 599	+ 885 033	+ 127	+ 3,66

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 47 740,73 km, gegen das Vorjahr + 860,24 km.

Bei der Vergleichung der Monatseinnahmen mit dem Vorjahre kommt u. a. in Betracht, daß der Februar 1904 29 Tage hatte.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Der § 51 Abs. 2 hat laut Bekanntmachung des deutschen Reichskanzlers vom 4. Februar d. J. durch Beschluß des Bundesrats die folgende Fassung erhalten:

„Die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefs sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbrief ist unzulässig, soweit es nicht durch die Verkehrsordnung selbst oder durch die Eisenbahnverwaltungen unter Genehmigung der Landesaufsichtsbehörden nach Zustimmung des Reichseisenbahnamts für statthaft erklärt ist. Die Erklärungen, die Urkunden und die Schriftstücke dürfen nur das Frachtgeschäft betreffen."

Nach der früheren Fassung konnte die Aufnahme weiterer Erklärungen in den Frachtbrief, die Ausstellung anderer Urkunden anstatt des Frachtbriefs sowie die Beifügung anderer Schriftstücke zum Frachtbrief nur durch die Verkehrsordnung selbst für statthaft erklärt werden. Jetzt sind zu einer solchen Statthafterklärung auch die Eisenbahnverwaltungen unter den angegebenen Voraussetzungen in der Lage.

— **Die Desinfektionsvorschriften für den Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband** (Kundmachung 35) haben zu § 15 Ziffer 4 b mit Genehmigung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten einen Zusatz dahin erhalten, daß hölzerne Verschläge, Buchten, Gatter, Schranken usw. vor ihrer Behandlung mit Kresolschwefelsäuremischung zunächst mit Sodalauge abzuwaschen sind.

— **Die Vorschriften über das Ermittlungsverfahren bei beschädigten, mit Gewichtsverminderung vorgefundenen sowie bei fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern** sind vom Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverband neu zusammengestellt und als Anhang C zu den von ihm erlassenen Allgemeinen Abfertigungsvorschriften mit der Maßgabe veröffentlicht, daß seine Gültigkeit mit dem 1. April d. J. beginnt. Als Anlage A ist ein Verzeichnis derjenigen Eisenbahnen und Kleinbahnen nachgefügt, auf welche diese Ermittlungsvorschriften anzuwenden sind. Hierzu gehören außer den dem Eisenbahn-Verkehrsverbande angehörigen Verwaltungen auch 71 andere Neben- und Kleinbahnen.

— **Über die Regelung der bahn- und kassenärztlichen Behandlung** sind, wie wir im Anschluß an unsere Mitteilung in Nr. 21 S. 319 d. Ztg. berichten, vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen Erlaß vom 28. Februar d. J. eingehende Bestimmungen getroffen, nach welchen namentlich mehr als bisher anzustreben ist, daß die Bahnärzte gleichzeitig auch von den Krankenkassen als Kassenärzte bestellt werden, und daß die Bezirke, die ihnen in jeder dieser Eigenschaften zugeteilt werden, sich möglichst decken. Es ist dies u. a. auch deshalb erwünscht, damit der Arbeiter beim Übertritt in das Beamtenverhältnis nicht den Arzt zu wechseln braucht. — Für die Bildung der Bahn- und Kassenarztbezirke sollen folgende Gesichtspunkte maßgebend sein: Der Arzt muß möglichst in der Mitte seines Bezirks wohnen oder da seinen Wohnsitz haben, wo die Mehrzahl seiner Kurbefohlenen wohnt. Die Kurbezirke sind so abzugrenzen, daß im allgemeinen, insbesondere aber bei auseinanderliegenden Ortschaften mit schlechten Verbindungen, die ärztliche Hilfe möglichst schnell zu erreichen ist. Die Bezirke sollen aber auch nicht zu klein sein, weil andernfalls die Ärzte nicht Gelegenheit finden, genügende Erfahrungen über die Anforderungen, die der Betrieb an die Eisenbahnbediensteten stellt, zu sammeln. Wünsche der Bediensteten sind in allen Fällen nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der als berechtigt anerkannten Wünsche der Ärzte sind neue Muster für Bahn- und Kassenarztverträge entworfen, deren Einführung aber für die Eisenbahndirektionen und Krankenkassenvorstände keinen Anlaß zur Kündigung der bestehenden Verträge bietet. Vielmehr wird sich die Einführung der neuen Vertragsmuster auch im Wege des Abschlusses von Nachträgen durchführen lassen. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden Abdrücke der Vertragsmuster den Vorständen der Bahn- und Bahnkassenarztvereine zugehen lassen mit dem Anheimgeben, sie zur Kenntnis der Ärzte zu bringen.

In den neuen Mustern ist zunächst der Begriff „Familienangehörige" zur Beseitigung von Zweifeln genau bestimmt worden. Die Aufgaben des Bahnarztes als Vertrauensarzt sind dahin erweitert, daß er auch auf die gesundheitlichen Verhältnisse in den Wohnungen der Beamten zu achten und von ansteckenden Krankheiten in der Familie dem nächsten Dienstvorgesetzten Anzeige zu erstatten hat. Die Dienstvorsteher sind anzuweisen, die ihnen zugehenden Anzeigen sofort den Inspektionsvorständen zur weiteren Veranlassung vorzulegen.

In den Bahnarztverträgen sind die Vergütungen für die Einzelleistungen gegenüber dem bisherigen Vertragsmuster und dem Erlasse vom 15. September 1903 erweitert und geändert worden. Für die Untersuchung der einzustellenden Arbeiter ist allgemein eine Gebühr von 1 ℳ festgesetzt worden. Für die besondere Ausbildung von Arbeitern im Samariterdienst ist an Stelle der durch den Erlaß vom 15. September 1903 eingeführten Vergütung von 7,50 ℳ für den Kopf eine solche von 10 ℳ für die Unterrichts**stunde** getreten. Die Eisenbahndirektionen werden sich mit den Vorständen der Bahnarztvereine darüber benehmen, wie viele Bedienstete gleichzeitig ohne Beeinträchtigung des Unterrichts an diesen in der Regel teilnehmen können und wie viele Unterrichtsstunden für den einzelnen Kursus etwa notwendig erscheinen. Für die Abgabe eingehender Gutachten in Unfallversicherungssachen ist dem Arzte eine Gebühr von 5 ℳ zuerkannt worden, wie auch für die Abgabe von Gutachten in Invalidenversicherungssachen eine gleiche Gebühr aus Mitteln der Arbeiterpensionskasse gezahlt wird. Für die Behandlung verunglückter, außerhalb der Verwaltung stehender Personen ist nunmehr eine bestimmte Vergütung und zwar in Höhe der Mindestsätze der preußischen Gebührenordnung für die Ärzte festgesetzt worden. Die bestehenden Bestimmungen über die Gewährung freier Fahrt an Bahn- und Bahnkassenärzte werden wie folgt erweitert: Den im Sinne des Erlasses vom 24. Dezember 1902 bestellten Vertrauensärzten kann eine Freikarte II. Klasse für den ganzen Direktionsbezirk ausgestellt werden. Den Vorsitzenden der Bahnarztvereine und ihren Stellvertretern können Freikarten zur Fahrt von ihrem Wohnort nach dem Direktionssitze gewährt werden. Für die übrigen Mitglieder des Vorstandes dieser Vereine sind im Bedarfsfalle Freifahrtscheine auszustellen. Einmalige freie Fahrt kann bewilligt werden: a) allen Bahn- und Bahnkassenärzten, soweit sie Mitglieder der Bahnarztvereine sind, zu den Sitzungen der Bahnarztvereine und zu den alle zwei Jahre stattfindenden Sitzungen des Verbandes deutscher Bahnärzte; b) den Ausschußmitgliedern des Verbandes deutscher Bahnärzte einmal im Jahre zur Teilnahme an den Ausschußsitzungen. Diese Vergünstigung kann auch den von außerpreußischen Bahnen als Bahnarzt angestellten Ausschußmitgliedern zuteil werden, sofern von den anderen Bahnen Gegenseitigkeit geübt wird; c) einmal jährlich den Bahn- und Bahnkassenärzten zur Teilnahme an den in benachbarten Groß- und Universitätsstädten stattfindenden ärztlichen Fortbildungskursen, auch zu mehreren Einzelreisen während der Dauer dieser Kurse.

Bei Meinungsverschiedenheiten über die Erfüllung der Vertragspflichten wird bei Bahnärzten die Direktion und bei Kassenärzten der Kassenvorstand vor der Entscheidung den Vorstand des Bahnarztvereins gutachtlich hören.

— **Bergedorf-Geesthachter Bahn.** Wie dem „Hamb. Korr." aus Bergedorf berichtet wird, besteht für das Zustandekommen der Bahn in nächster Zeit begründete Hoffnung. Das Aktienkapital ist mit 1 100 000 ℳ voll gezeichnet und die Verhandlungen mit den beteiligten Staaten Preußen und Hamburg sind durchaus günstig verlaufen. An der Genehmigung der Bahn durch den Hamburgischen Staat ist nicht zu zweifeln; der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Bahn als Kleinbahn — so wie beantragt — freigegeben, und vom Regierungspräsidenten zu Schleswig ist nach stattgehabter Prüfung der Pläne die Genehmigung unter gewissen Voraussetzungen, deren baldige Erledigung bevorsteht, in Aussicht gestellt. Die Gemeinden haben die auf sie fallenden Aktienbeträge gezeichnet und den für die Bahn erforderlichen Grund und Boden mit geringen Ausnahmen unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Treten keine besonderen Schwierigkeiten mehr auf und ist die Witterung dem Baufortschritt günstig, so kann die Bahn voraussichtlich im Herbst 1906 in Betrieb genommen werden.

— **Bahnhofsbuchhandlungen.** In bezug hierauf hat die Generaldirektion der bayerischen Staatsbahnen an ihre äußeren Dienststellen eine Verfügung erlassen, nach welcher die bestehenden Bestimmungen über den Verkauf von Preßerzeugnissen in den Bahnhöfen eine Erweiterung bezw. Abänderung erfahren, und zwar dahingehend, daß in den Bahnhöfen künftig nur jene Zeitungen und Druckschriften zum Verkaufe geführt werden dürfen, für welche eine besondere Genehmigung der zuständigen **Distriktspolizeibehörde** vorliegt. Zu diesem Zwecke haben die Unternehmer der zuständigen Behörde ein Verzeichnis aller Zeitungen und Druckschriften, die sie auf einem Bahnhofe feilhalten wollen, in dreifacher Ausfertigung zur Genehmigung zu unterbreiten. Bei Erstellung dieser Verzeichnisse genügt es jedoch nicht, Druckschriften unter einem Gesamtbegriff, wie z. B. „Kriminalbibliothek" oder „Wiener Verlag" usw., aufzuführen, sondern jedes Buch und jede Broschüre ist **einzeln** unter Angabe des vollen Titels sowie des Verfassers vorzutragen. Von den genehmigten Verzeichnissen ist eine Ausfertigung dem Vorstande der betreffenden Station zu übergeben, und eine zweite hat der Verkäufer im Geschäftsbetriebe stets bei sich zu führen und den Bahn- und Polizeibeamten jederzeit auf Verlangen vorzuzeigen. — Die Eisenbahnbetriebsdirektionen sind demgemäß angewiesen worden, alsbald die mit den Bahnhofs-Buch- und Zeitungshändlern bestehenden Verträge durch entsprechende Nachträge

zu ergänzen und, soweit nötig, die baldige Aufstellung und Abgabe neuer, mit den vorbezeichneten Vorschriften in Einklang stehender Verzeichnisse herbeizuführen. Bei diesem Anlasse wird auch die früher schon erlassene Bestimmung zur pünktlichsten Beachtung in Erinnerung gebracht, wonach in allen Fällen, in welchen eine Bahnhofsbuchhandlung neu errichtet wird oder in einer bestehenden eine Änderung bezüglich des Inhabers, der Jahresgebühr oder der Verkaufsgegenstände eintritt, hiervon sofort Anzeige zu erstatten ist. Was sodann die Gründung neuer oder die Wiedervergebung erledigter Bahnhofsbuchhandlungen anbelangt, ist von den Eisenbahnbetriebsdirektionen darauf Bedacht zu nehmen, daß — namentlich in kleineren Bahnhöfen — der Unternehmer den Verkauf tunlichst selbst betreibt; jedenfalls soll beim Auftreten mehrerer Bewerber einem Selbstverkäufer, sofern er geeignet scheint und ein angemessenes Angebot stellt, der Vorzug vor den anderen Gesuchstellern gegeben werden.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** für den Monat Februar d. J., die mit den Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr, der einen Tag mehr zählte, nur beschränkt vergleichbar sind, zeigten folgendes Ergebnis. Es wurden nach vorläufiger Schätzung vereinnahmt: 2 650 200 ℳ. im Personenverkehr (— 18 900 ℳ. gegen den Februar im Vorjahre), 6 430 000 ℳ. im Güterverkehr (+ 120 260 ℳ.), 9 080 200 ℳ. im ganzen (+ 101 360 ℳ.). Vergleicht man die durchschnittliche Tageseinnahme in diesem Februar mit der des vorjährigen, so ergibt sich eine Zunahme von 2,8 % im Personenverkehr, von 5,5 % im Güterverkehr und von 4,7 % im ganzen. In der Zeit vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. betrugen die Einnahmen: 5 347 800 ℳ. im Personenverkehr (— 25 360 ℳ. gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 12 811 900 ℳ. im Güterverkehr (+ 473 860 ℳ.), 18 159 700 ℳ. im ganzen (+ 448 500 ℳ. = 139 ℳ. auf 1 km Bahnlänge).

— **Der Verband Deutscher Bahnhofswirte** hat am 16. d. M. in Berlin getagt. Dem Bericht des Lokal-Anz. entnehmen wir folgendes: Von den 600 Mitgliedern, welche der das ganze Reich umfassenden Vereinigung angehören, waren 130 Herren aus allen Teilen Deutschlands erschienen. Der Vorsitzende Pohl-Berlin eröffnete die Tagung mit einem Hoch auf den Kaiser und den Minister v. Budde. Die Hauptversammlung beschäftigte sich mit der Verdeutschung der Speisenkarte im bahnwirtschaftlichen Betriebe. Grabow-Stettin legte ein vom Allgemeinen Deutschen Sprachverein herausgegebenes Büchlein vor, in dem alle fremdsprachlichen Worte durch geeignete deutsche Bezeichnungen ersetzt sind. Die Regierung empfiehlt diese Schrift. Hoflieferant Ritter-Charlottenburg, Päprer-Berlin und Machner-Konitz sprachen sich in gleichem Sinne aus, und man wurde dahin einig, auf den Speisekarten die deutschen Bezeichnungen zu führen und die entsprechenden Fremdwörter vorläufig noch in Klammern beizusetzen. (Der Beschluß ist lebhaft zu begrüßen. Hoffentlich werden die fremden Ausdrücke in Klammern mit der Zeit auch fallen! D. Schriftl.) Der Antrag auf „Pfandnahme für Bierbecher und Selterflaschen" entfesselte eine sehr erregte Debatte. Die Angelegenheit sei für Wirte und reisendes Publikum von großer Bedeutung. Die Vorschläge gingen u. a. dahin, den Reisenden das gezahlte Pfand auf einer späteren Station zurückzuerstatten. Päprer-Berlin beantragte, das Eisenbahnministerium und die anderen beteiligten Bahnverwaltungen zunächst um eine sechsmonatige Erprobung dieser Pfandvorschläge für die nächste Reisezeit zu ersuchen. Dieser Antrag wurde angenommen. Im Anschluß daran beschloß die Versammlung, auch Pfand für die Gefäße mit warmen Getränken (Kaffee-, Bouillon-, Teetassen) zu erheben, eine einheitliche Form und Farbe der Gefäße vorzuschlagen und auch diese Angelegenheit dem Eisenbahnministerium zu unterbreiten. Wegen des Verfahrens bei Vergebung von Bahnhofswirtschaften soll der Vorstand behufs endlicher Abhilfe beim Ministerium vorstellig werden.

— **Personalnachrichten.** Baurat, tit. Oberbaurat Neuffer bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen wurde zum Oberbaurat bei dieser Generaldirektion befördert. — Finanzrat Metzger, rechtskundiges Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wurde in gleicher Dienststellung zu dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, unter Ernennung zum Kanzleidirektor dieses Ministeriums versetzt. — Finanzassessor, tit. Finanzrat Dr. Sigel, rechtskundiges Mitglied der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, wurde zum Finanzrat bei dieser Generaldirektion befördert. — Die Bahnhofinspektorstelle in Tübingen wurde dem Oberbahnsekretär Rieth bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen übertragen. — Dem Oberbahnsekretär Faude bei dieser Generaldirektion wurde der Titel „Inspektor" verliehen.

Österreich.

— **Zur Betriebseröffnung auf den neuen Alpenbahnen.** Die Staatsbahnverwaltung hat für die Eröffnung des Betriebs folgende Termine in Aussicht genommen: Für die Strecke Schwarzach-Gastein den 1. September d. J., für die Teilstrecke Klaus-Windischgarsten-Selztal (Pyhrnbahn) den 1. Oktober d. J., für die Teilstrecke Klagenfurt-Rosenbachtal und Aßling-Triest den 1. November d. J. Das Verbindungsstück zwischen Rosenbachtal und Aßling (Karawankenbahn) muß infolge der Schwierigkeiten bei dem Bau des Karawankentunnels zurückbleiben und dürfte erst Anfang Juni 1906 dem Betriebe übergeben werden können. Die Gesamtstrecke Klagenfurt-Triest würde demnach bis zu dem vorbezeichneten Termin vollendet sein. Außerdem wird zum Juni 1906 die Teilstrecke Villach-Rosenbachtal in Verkehr gesetzt werden können. Das Schlußstück des Investitionsprogramms, die Bahnstrecke Lemberg-Sambor-Landesgrenze, wird längstens bis Anfang Juni d. J. dem Verkehr übergeben werden können.

— **Mehrerfordernis bei den neuen Alpenbahnen.** Der zu dessen Prüfung eingesetzte Unterausschuß hielt am 15. und 16. d. M. weitere Sitzungen, in welchen von den dem Unterausschusse angehörenden Abgeordneten zahlreiche Anfragen an die Vertreter des Eisenbahnministeriums gestellt und von diesen ausführlich beantwortet wurden. Wir werden über den weiteren Verlauf der Verhandlungen demnächst berichten.

— **Die Verstaatlichung der Pinzgauer Lokalbahn** ist vom Landesausschuß von Salzburg bei der Regierung angeregt worden. Der Landesausschuß verpflichtet sich zur Ablösung der Garantieverpflichtung des Landes durch Bezahlung eines Kapitalbetrags von 1 000 000 Kr. an den Staat sowie zur Erwerbung der noch im Besitze der Stadt Zell am See befindlich gewesenen 40 000 Stück Stammaktien der Pinzgauer Lokalbahn und deren Übergabe an die Staatsverwaltung. Diese Erwerbung ist bereits erfolgt und wird der Staat dadurch der ausschließliche Besitzer der Aktien des Unternehmens. In einer kürzlich im Eisenbahnministerium mit den Vertretern des Landesausschusses und der Pinzgauer Lokalbahn-Aktiengesellschaft abgehaltenen Besprechung wurde das Verstaatlichungsübereinkommen zum Abschlusse gebracht. Zur Durchführung des Verstaatlichungsübereinkommens ist die Genehmigung der betr. Ministerien und des Parlaments erforderlich.

— **Neuer Schnellzug Kufstein-Ala.** Im österreichischen Abgeordnetenhause wurde wegen Einführung eines neuen Schnellzuges auf der Südbahnlinie Kufstein-Ala an den Eisenbahnminister die Anfrage gerichtet, ob ihm die Absicht der Südbahnverwaltung, diese Schnellzüge nur in der Strecke Kufstein-Bozen in Verkehr zu setzen, bekannt sei, und ob er Sorge zu tragen gedenke, daß diese Züge bis und von Ala geführt werden.

Der Minister teilte hierüber mit, daß die österreichische Südbahn und die bayerischen Staatsbahnen bei der europäischen Fahrplankonferenz den Antrag eingebracht haben, den Verkehr der nur zwischen Berlin und München laufenden Nachtschnellzüge über Kufstein-Ala bis Bologna auszudehnen und zu diesen Zügen auch günstige Anschlüsse nach und von Mailand und Venedig herzustellen. Dieser Antrag habe nur bei den beteiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen die erwartete Zustimmung gefunden, wogegen die Verwaltung der italienischen Anschlußbahn erklärte, unter keinen Umständen in der Lage zu sein, neue Züge von Ala nach Bologna und zurück zu führen, da sie in der Strecke Verona-Florenz erst im verflossenen Winter eine Zugvermehrung behufs Herstellung eines Anschlusses an die Nachtschnellzüge der Linie Kufstein-Ala vorgenommen habe.

Ungeachtet des ablehnenden Verhaltens der italienischen Anschlußbahn ist von der Einführung der neuen Schnellzüge auf der tiroler Linie nicht abgesehen, sondern es werden die geplanten Schnellzüge im Interesse des während der Sommermonate stattfindenden starken Touristenverkehres aus Deutschland nach dem Brenner, dem Puster- und Grödenertale, dann dem Karersee, der Mendel und dem Ortlergebiete vom 1. Juni bis Ende September bis und von Bozen (Meran) geführt werden. Von der Weiterführung der besagten Schnellzüge bis und von Ala ist vorläufig Abstand genommen, weil wegen der fehlenden Anschlüsse nach und von Italien eine ausreichende Benutzung dieser Züge nicht zu erwarten sei. Dessenungeachtet sei bei diesen Schnellzügen auch für den Verkehr südlich von Bozen und zwar durch Schaffung geeigneter Anschlüsse in ausreichender Weise Vorsorge getroffen worden. Der Minister fügte bei, daß er die Wichtigkeit der geplanten Schnellzugverbindung für die Weiterentwicklung des Reiseverkehres aus Deutschland nach Südtirol und Italien anerkenne und daher auch Veranlassung nehmen werde, dieser Angelegenheit künftighin sein Augenmerk zuzuwenden.

— **Rittnerbahn.** In Bozen hat sich ein Ausschuß gebildet, welcher die Erbauung einer Bahn auf den Ritten anstrebt. Auf dem südlichsten Ausläufer des Ritten liegt die Sommerstation Ober=Bozen (1193 m), und diese will man mit Bozen durch eine Zahnradbahn verbinden. Der Höhenunterschied beträgt 929 m. Vom Bozener Südbahnhofe ausgehend, würde die Bahn, welche die Spurweite von 1 m erhalten soll, mit 20—25 % ansteigend bei dem weinberühmten Magdalener Hügel vorbei in jene Schlucht einbiegen, welche Ober=Bozen von Signat trennt. Hoch am Bergeshange müßte die Bahn einen mächtigen Felskopf mittels eines Tunnels von 60 m Länge durchstoßen, um dann den Bahnhof Ober=Bozen zu erreichen. Der Betrieb der Bahn soll mittels Elektrizität erfolgen. Die gesamten Kosten für die Zahnradbahn bis Ober=Bozen und eine Straße nach Klobenstein werden auf 1 460 000 Kr. berechnet.

— **Verkehr und Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat Januar d. J. wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 10 774 271 Personen und 8 747 817 t Güter befördert und 47 893 305 Kr. vereinnahmt. Da die durchschnittliche Gesamtlänge dieser Bahnen im Januar d. J. 20 757 km betrug, so entfällt für 1 km eine Einnahme von 2307 Kr. Im gleichen Monat 1904 ergab sich bei einer durchschnittlichen Gesamtlänge von 20 552 km eine Einnahme von 48 517 022 Kr. oder für 1 km 2361 Kr. Die auf Grund der Ergebnisse des Monats Januar ermittelten kilometrischen Jahreseinnahmen beziffern sich für 1905 auf 27 684 Kr. gegen 28 332 Kr. im Jahre 1904.

Eine erhebliche Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monat Januar d. J. ergibt sich im Vergleiche mit demselben Monat 1904 bei nachstehenden Bahnen:

Graz-Köflacher Eisenbahn	17,1 %
Aussig-Teplitzer Eisenbahn (Hauptbahnen)	13,5 „
Buschtěhrader Eisenbahn, Linie Lit. B	10,6 „
„ „ „ „ A	7,3 „
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österr. Strecke)	6,4 „

Eine größere Abnahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses im Monat Januar d. J. zeigen nachstehende Bahnen:

Österr. Nordwestbahn (garantierte Strecken)	4,5 %
Kaiser Ferdinands-Nordbahn (Hauptbahnnetz)	4,7 „
Österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft	4,9 „
Wien-Pottendorf-Wr. Neustädter Bahn	7,7 „
Eisenbahn Wien-Aspang	8,2 „

— **7. Internationaler Eisenbahnkongreß in Washington.** Die österreichische Regierung wird auf dem Kongreß durch den Ministerialrat des Eisenbahnministeriums v. Leber vertreten sein. Als Vertreter des Eisenbahnministeriums an dem Kongreß wurden die Oberbauräte Gölsdorf und Rank, Oberingenieur Rybak und Baukommissär Ritter v. Bazant bestimmt. Die großen Privatbahnen werden gleichfalls vertreten sein. Als Berichter werden von österreichischen Eisenbahnfachmännern an dem Kongreß teilnehmen: Eisenbahnpräsident Ziffer, Baudirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrat Ast, Zentralinspektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Regierungsrat v. Löhr.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Februar d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1905 Kr.		gegen 1904 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen	16 670 000	+	642 565
Südbahn (ungarisches Netz)	1 200 406	—	25 828
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	131 965	—	17 296
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 058 119	—	75 374
Mohács-Pécser Eisenbahn	71 620	—	9 465
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	70 800	—	2 639
Hauptbahnen zusammen	19 202 910	+	511 963
Lokalbahnen „	3 029 235	+	17 310
insgesamt	22 232 145	+	529 273

Seit Jahresbeginn betragen die Betriebseinnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 40 204 496 Kr., jene der Vizinalbahnen (Eisenbahnen zweiten Ranges, ohne die Stadt- und Straßenbahnen [Kleinbahnen]) 6 091 789 Kr., insgesamt also 46 296 285 Kr. Im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres zeigt sich bei den Einnahmen der Hauptbahnen eine Mehreinnahme von 613 973 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen + 930 215 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn — 69 093 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn — 45 090 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn — 170 810 Kronen, bei der Mohács-Pécser Eisenbahn — 29 244 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn — 2005 Kr.); bei den Vizinalbahnen eine Besserung um 124 847 Kr., somit zusammen ein günstigeres Ergebnis um 738 820 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug 9385,4 km (wie im Vorjahre), jene der Vizinalbahnen hingegen 8834 km (gegen das Vorjahr um 109,6 km mehr); mithin insgesamt 18 219,4 km gegen 18 109,8 km des Vorjahres.

— **Industrie- und Schleppbahnen in Ungarn.** Im Jahre 1903 standen in Ungarn Industriebahnen und Schleppgleise in der Ausdehnung von 3410 km im Betriebe; hiervon wurden 1430 km mit Dampf, 1918 km mit Pferden, anderen tierischen Kräften oder mit menschlicher Kraft, 63 km elektrisch betrieben.

— **Personalnachrichten.** Dieser Tage ist in Budapest der langjährige Vorstand der Generalinspektion der ungarischen Eisenbahnen und Schiffahrt, Ministerialrat a. D. Bela Ambrozovics, gestorben. Der Verstorbene galt als ein hervorragender Fachmann auf dem Gebiete des Eisenbahnbetriebsdienstes.

Rumänien.

— **Rumänische Eisenbahnen.** Die Einnahmen beliefen sich im Januar d. J. auf 2 913 839 Fr. (gegen 3 168 382 Fr. im gleichen Monat des Vorjahres). Hiervon entfallen auf den Personenverkehr 1 403 858 (1 494 744) Fr., auf den Gepäckverkehr 31 699 (33 054) Fr., auf den Eilgutverkehr 77 410 (78 182) Fr., auf den Frachtverkehr 1 400 872 (1 562 402) Fr. Im Zeitraum vom 1. April 1904 bis 31. Januar d. J., d. i. in den ersten 10 Monaten des Etatsjahres 1904/05, betrug die Gesamteinnahme 44 229 996 Fr., gegen 50 791 106 Fr. im Vorjahre. Der Ausfall ist dem ungünstigen Ernteergebnis zuzuschreiben.

Der kommerzielle Dienst, welcher seit nahezu sechs Jahren mit dem Betriebsdienst vereinigt war, wird mit Beginn des nächsten Etatsjahres wieder eine selbständige Abteilung bilden.

Auf den rumänischen Eisenbahnen laufen gegenwärtig außer den eigenen 97 Kesselwagen 839 Privatkesselwagen. Ungefähr die Hälfte davon sind Mietwagen, die übrigen bilden Eigentum der inländischen Petroleumgesellschaften und gehen vereinbarungsgemäß binnen 25 Jahren nach deren Inbetriebsetzung in den Besitz der Eisenbahn über.

Der Reservefonds belief sich zu Anfang des Betriebsjahres 1903/04 auf 3 833 922 Fr. Hiervon wurden im Laufe dieses Jahres 840 359 Fr. verausgabt, und zwar 650 000 Fr. für den Ausbau der Werkstätten in Jassy, 615 000 Fr. für die Einrichtung einer Schwellenimprägnieranstalt, 370 000 Fr. für Wagenbeschaffung, 216 000 Fr. für Brücken auf der Strecke Ploiesti-Predeal, 254 000 Fr. für Umgestaltung von Lokomotiven für die Feuerung mit Petroleumrückständen, 276 460 Fr. für Einführung von Luftdruckbremsen.

Der Schiffahrtdienst der rumänischen Eisenbahnen wird vom Monat Mai jede Woche einmal die Häfen Pyräus und Smyrna anlaufen. Die Ausdehnung des Personendienstes nach Ägypten, welche in Aussicht genommen war, wird erst nach der bevorstehenden Vermehrung des Schiffsparkes stattfinden.

Die von den rumänischen Eisenbahnen verwalteten Docks in Galatz und Braila haben im Betriebsjahre 1903/04 eine Gesamteinnahme von 1 824 873 Fr. bei einer Ausgabe von 1 030 950 Fr. ergeben. Die Reineinnahme von 793 923 Franken ist geringer als jene des Vorjahres (857 216 Fr.) und bedeutend höher als jene der anderen vorhergehenden Jahre (im Jahre 1894: 301 100 Fr., im Jahre 1901/02: 619 770 Fr.).

— **Der Bau der Privateisenbahnen** und zunächst jener der Linien Craiova-Bechet, Craiova-Gruia, Giurgiu-Gaesti, Ploiesti-Slobozia und Bukarest-Urziceni soll durch staatliche Unterstützungen gefördert und zu diesem Zwecke das Lokalbahngesetz entsprechend geändert werden.

Übrige europäische Länder.

— **Französische Eisenbahnstatistik.** Das Ministerium der öffentlichen Arbeiten in Paris veröffentlicht soeben einen Bericht über die Lage der französischen Eisenbahnen am 1. Januar d. J. Die Länge der im Betrieb befindlichen Linien von allgemeinem Interesse (d'intérêt général) belief sich danach auf 39 587 km; davon entfallen 34 875 km auf die großen Netze, 1371 km auf die Nebennetze, 2780 km auf das Staatsbahnnetz,

328 km auf nicht der Konzession unterliegende und 233 km auf industrielle Bahnen. Die Länge der Linien, für welche Konzessionen erteilt oder die als von öffentlichem Nutzen erklärt sind, betrug einschließlich der im Betrieb befindlichen an demselben Datum 43 545 km, so daß zu den im Betrieb befindlichen ungefähr noch 4000 km gesetzmäßig vorbereitete Linien kommen. Was die Linien von örtlichem Interesse (d'intérêt local) anbelangt, so war ihre Betriebslänge 6421 km. Rechnet man die bereits weiter konzedierten Strecken hinzu, so ergeben sich 8330 km. Die Betriebslänge der Trambahnen für Reisende und Waren umfaßt 4497 km; 5835 km sind bisher genehmigt. Die Betriebslänge der Trambahnen nur für Personenverkehr beträgt 1953 km; 2277 km sind bisher genehmigt.

— **Der Erfolg der Pariser Stadtbahn.** Die erste Linie des von vornherein systematisch im Plan festgelegten, ausgedehnten Pariser Stadtbahnnetzes, welche von Osten nach Westen mitten durch die Stadt geht, sollte zu Beginn der Weltausstellung fertig sein und wurde dann tatsächlich Mitte Juli 1900 eröffnet. Seitdem sind also fast fünf Jahre vergangen, und es kann etwas verspätet erscheinen, wenn jetzt erst die feierliche Einweihung stattgefunden hat. Diesen Bedenken wurde auch in den gehaltenen Reden Rechnung getragen. Herr Desplas, Vorsitzender des Stadtrats, sagte, die Stadtverwaltung habe mit dem Wunsch an die Regierung, die Stadtbahn einzuweihen, warten wollen, bis der Betrieb weit genug vorgeschritten war, um die Bedeutung ihrer Rolle im Leben der Stadt richtig würdigen zu können. Und der Präfekt des Seinedepartements Herr v. Selves bemerkte, das Unternehmen sei bereits zu einem Drittel verwirklicht. Die verspäteten Einweihungen hätten das Gute, daß sie sich nicht auf Hoffnungen und Wünsche des Erfolges zu beschränken brauchten, sondern Ergebnisse vorzeigen könnten. „Hier, meine Herren“, so betonte der Seinepräfekt, „haben die Ergebnisse die kühnsten Voraussagungen übertroffen.“ Ebenso anerkennend und schmeichelhaft ließen sich die übrigen Redner, auch der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Gauthier, aus. Präsident Desplas führte die Geschichte der Stadtbahn vor. Der Pariser Stadtrat, so erklärte er, habe sich ein doppeltes Ziel gesetzt: alle Teile der großen Stadt in schnelle Verbindung untereinander zu bringen; ein Werkzeug zu entfalten, das mächtig genug ist, um sparsam zu sein, so daß die rasche Beförderung zugleich eine billige Beförderung wird. Weil sie diese doppelte Bedingung erfüllt, ist der „Métropolitain“ so leicht von der Pariser Bevölkerung angenommen worden. Herr Desplas führte Zahlen an. Im Jahre 1904 hat die Stadtbahn 140 000 000 Personen befördert; die Statistik der ersten beiden Monate 1905 läßt absehen, daß in diesem Jahre 185 000 000 befördert werden. „Das ist“, meint der Stadtratspräsident, „die durchschlagendste Beweisführung der Nützlichkeit des unternommenen Werks und der Mächtigkeit des geschaffenen Instruments. Paris hat, so können wir ohne falsche Bescheidenheit sagen, zuerst das schwierige Problem der Schaffung einer wahrhaft städtischen Eisenbahn gelöst, welches genau den Bedürfnissen der Bevölkerung entspricht. Zweifellos haben mehrere fremde Städte, London, Berlin, Newyork, vor uns innere Eisenbahnen besessen, aber der Métropolitain von Paris ist die erste, welche wesentlich von den zum Dienst der großen Linien bestimmten großen Betrieben verschieden ist; sie hat ihre Eigenart, eine eigene Physiognomie. Sie paßt sich streng dem verfolgten Zweck an und kann so für das Publikum das Höchstmaß nützlicher Anstrengung mit der mindesten Schädigung der Ästhetik der Stadt bewirken. . . . . Ein Schatten konnte das Bild verdunkeln. Man konnte ohne übermäßige Schwarzseherei fürchten, daß die Stadtbahn den Auszug der Pariser nach dem Weichbild begünstige; heute scheint es wohl, daß diese Furcht unbegründet war. Das neue Beförderungsmittel trägt durch die von ihm gebotenen Bequemlichkeiten mehr dazu bei, die Bevölkerung im Innern der Stadtumwallung zurückzuhalten, als sie davon zu entfernen. Vom Standpunkt der Bewegung der Einwohner scheint es sicher, daß die Wirkung der Stadtbahn sich zumeist fühlbar macht durch die Entwicklung der Stadtviertel an ihrem Umkreis, die durch den Zustrom eines unaufhörlich erneuerten Umlaufs belebt werden.“ Zu dieser Betrachtung des Pariser Stadtratspräsidenten ist wohl zu bemerken, daß die bisherigen Stadtbahnlinien wesentlich das Innere der Stadt Paris betreffen, daß sich aber dazu bessere Verbindungen mit dem Weichbild von selbst ergeben werden. Die jetzige Eröffnungsfeier galt besonders der Linie Nr. 3. An der Festfahrt und der folgenden Versammlung nahmen teil der Minister der öffentlichen Arbeiten Gauthier mit seinem Kabinettschef Lacroix, die Spitzen und zahlreiche Mitglieder der Stadtverwaltung, der Seinepräfekt und der Polizeipräfekt, die obersten Beamten und die Vertreter der Unternehmergesellschaft usw. Der Minister begrüßte warm die Stadt Paris zur Herstellung des „kolossalen Werks“, das vorteilhaft den Vergleich mit allen ähnlichen Schöpfungen im Ausland aushalten könne, das zugleich ein politisches, wirtschaftliches und soziales Werk sei. Übrigens ist, wie noch bemerkt werden mag, die Verspätung dieser öffentlichen Einweihungsfeier auch auf politische Ursachen zurückzuführen. Das Verhältnis zwischen der Pariser Stadtverwaltung, in welcher das Regiment von Sozialisten und Nationalisten abwechselte, und der Regierung der französischen Republik war nicht immer das beste, erscheint derzeit aber ziemlich freundlich.

— **Die Pensionsregelung für die schweizerischen Eisenbahner.** Am Sonntag, den 12. d. M. hatten sich in Bern nicht weniger als 7000 Beamte und Angestellte der schweizerischen Bundesbahnen und der Gotthardbahn versammelt. Der Zentralpräsident des Vereins des Personals schweizerischer Transportanstalten, Dr. Kury, hob hervor, es handle sich nicht um eine feindselige Kundgebung, sondern um eine ruhige, sehr ernsthafte Tagung; er ermahnte zu weiterem einträchtigen und solidarischen Vorgehen aller Verbände der schweizerischen Eisenbahner. Generalsekretär Düby führte aus, daß der Entwurf der Generaldirektion der Bundesbahnen für eine einheitliche Pensions- und Hilfskasse die langjährigen Forderungen des Personals nur in äußerst geringem Maße berücksichtigt habe. Die dazu benutzten Grundlagen beruhten auf unrichtigen Voraussetzungen. Die einstimmig von der großen Versammlung angenommene Resolution besagt, daß die Eisenbahner ihre Pensions- und Hilfskassen als Anfang in der Richtung der Schaffung einer allgemeinen eidgenössischen Alters- und Invalidenversicherung betrachten, für deren Errichtung die Eisenbahnerschaft freudig eintritt. Sie erachtet aber den Statuten-Vorentwurf vom 30. Januar d. J. für ungenügend und unannehmbar, weil seine von rein theoretischen Voraussetzungen bezüglich der Invaliditätswahrscheinlichkeit ausgehenden Berechnungen sich mit der Praxis nicht unter allen Umständen deckten, weil den Mitgliedern zu hohe Verpflichtungen auferlegt werden, und weil das Mitsprache- und Mitentscheidungsrecht des Personals in bezug auf die Verwaltung der Pensions- und Hilfskasse nicht in hinreichendem Maße gewährleistet sei. Der Ertrag der schweizerischen Eisenbahnen verlangt deshalb eine „Gegenexpertise“, neue Gegenberechnungen.

— **Londoner Untergrundbahn.** Am 28. Februar d. J. um 1 Uhr nachts wurde der erste Versuch gemacht, einen elektrisch betriebenen Zug von der Station Baker Street über Notting Hill Gate, zurück nach Aldgate und nach Neasden zu führen. Der Zug bestand aus zwei Motorwagen, in deren Mitte sich vier vornehm ausgestattete, elektrisch beleuchtete, erwärmte und gelüftete Durchgangswagen aus feuersicherem Material befanden. Der regelmäßige Verkehr mit elektrischen Zügen dürfte Ende März aufgenommen werden. Was von der Londoner Bevölkerung als eine Wohltat empfunden wird, bereitet einem Teil der Bediensteten, und zwar den Lokomotivführern und Schaffnern, schwere Sorge. Diese zwei Klassen sollen durch drei neue, nämlich Motorführer, Schaffner und Torwächter, ersetzt werden. Das soeben von der Bahnverwaltung veröffentlichte Rundschreiben läßt erkennen, daß die Höchstlöhne erheblich eingeschränkt wurden. Die Wochenlöhne betragen

gegenwärtig		zukünftig	
für Lokomotivführer	42—56 sh.	für Motorführer	35—42 sh.
„ Oberschaffner .	30—34 „	„ Schaffner .	25—30 „
„ Schaffner . . .	23—29 „	„ Torwächter	20—22 „

Die Bediensteten verlangen den Lohn für sieben und nicht nur für sechs Tage in der Woche nebst zwei freien Sonntagen im Monat; andernfalls müßten sie ihre freien Sonntage selbst bezahlen, ob sie nun davon Gebrauch machen oder nicht.

— **Versand von Gemüse, Früchten und Meiereierzeugnissen.** Die London & South Western-Eisenbahn hat den Londoner Haushaltungen den Bezug vorgenannter Erzeugnisse unmittelbar aus den Farmen wesentlich erleichtert, wobei die Bahn gewissermaßen den Vermittler macht. Ausgefüllte Formulare nebst der Geldanweisung werden an den Stationsvorstand gesendet, welcher die Bestellung veranlaßt und den Betrag nach Aufgabe der Sendung dem Farmer aushändigt. In jeder Station sind geeignete Kartons zum Preise von 2—5½ d. für solche Sendungen erhältlich, die bis zum Gewicht von 24 Pfund auf Entfernungen von 50 engl. Meilen (80 km) für 6 d., von 100 Meilen (160 km) für 9 d. und von 200 Meilen (320 km) für 1 sh. befördert werden. — Die Verwaltung hat weiter beschlossen, ihre Lokomotivwerkstätten von Nine Elms (London) nach Eastleigh (Hampshire) zu verlegen, was eine Übersiedelung der zumeist in Battersea wohnenden 3000 Arbeiter und deren Familien, etwa 12 000 Köpfe, zur Folge hat.

— **Elektrisches aus London.** Die Eröffnung des elektrischen Betriebes auf den Linien der Londoner Distriktbahn-Gesellschaft wird binnen kurzem durchgeführt sein, ebenso auf

den Linien der Metropolitanbahn-Gesellschaft, deren Betriebe auf der bekannten Untergrundbahn, dem Innenringe, ineinander greifen. Beide Linien führen ferner Züge über fremde Linien. Die bekannteste unter diesen fremden Linien ist wohl die Tunnellinie der East London-Gesellschaft, die mittels des altberühmten Brunelschen Tunnels die Themse unterschreitet, mit der inneren Ringbahn und anderen Linien fremder Gesellschaften in unmittelbarem Zusammenhang steht und von diesen Linien, einschließlich der Distrikt und Metropolitan, in Pacht genommen ist. Eigene Betriebsmittel besitzt die East Londonbahn nicht.

Mit der Einführung des elektrischen Betriebes auf den beiden Untergrundbahnen wird die genannte Gesellschaft in eine eigentümliche Lage gebracht. Die Metropolitan- und die Distrikt-Eisenbahnen sehen sich zufolge einer Mitteilung mit Einführung des elektrischen Betriebes außerstande, den Betrieb der Linien weiter zu führen, da eine physische Trennung stattfindet. Dagegen haben sich die Verwaltungen der South Eastern & Chatham sowie der London-Brighton bereit erklärt, ihre Züge bis Whitechapel, dem Anschlußpunkt des elektrischen Betriebes, laufen zu lassen, wo die Reisenden in die elektrischen Züge umsteigen müssen. Diese Änderung sei, wie die Verwaltung in der letzten Halbjahrsversammlung berichtete, nur eine vorübergehende, da der elektrische Betrieb früher oder später wie auf allen Vorortlinien, so auch hier eingerichtet werden müsse.

Die Auslagen für die elektrischen Röhrenlinien und die Elektrisierung der verschiedenen Bahnen in und um London, das binnen kurzem an 600 Eisenbahnstationen zählen dürfte, wird auf 25—30 000 000 £ veranschlagt.

Es mag nebenbei angeführt werden, daß ein in der nächsten Parlamentssession einzubringendes Gesuch vorbereitet ist, demgemäß eine Gesellschaft mit einem Kapital von 5 000 000 £ gegründet wird, um London mit billiger elektrischer Kraft und billigem Licht zu versorgen. Es ist keineswegs beabsichtigt, mit den bestehenden Gesellschaften oder den Gemeinden in einen Wettbewerb zu treten, das einzige Ziel sei nur die Wohlfeilheit. Die Gründerliste zählt etwa 100 bekannte Männer, die selbst Eigentümer großer, elektrische Kraft und Licht verbrauchender Werke sind. Wie sicher diese Herren auf einen Erfolg rechnen, geht aus einem Punkt des Prospektes hervor, demzufolge eine Dividende von über 8 % erst verteilt werden dürfe, bis ein bestimmter niedriger Preis erzielt ist. In Greenwich, Silvertown und Fulham werden große Kraftwerke errichtet, von wo der Strom verteilt wird. Er kann auch, falls die Zwischenhändler nicht geneigt wären, billige Bedingungen einzugehen, von den Werken unmittelbar an die Verbraucher abgegeben werden. Das Handelsamt ist als Schiedsgericht anzurufen. K—a.

Fremde Weltteile.

— **Ein französisches Urteil über die Schantungbahn.** Die „Annales de Géographie" schreiben: Unsere Zeitschrift hat vor drei Jahren die Aufmerksamkeit auf die ökonomische Entwicklung der deutschen Kolonie Kiautschou und namentlich des Hafens Tsingtau zu lenken versucht. Diesem Gedeihen wird ohne Zweifel ein neuer Sporn durch die Vollendung der Tsingtau mit Tsinanfu, der Provinzhauptstadt von Schantung, verbindenden Eisenbahn werden. Tsinanfu liegt am Beginn der großen Ebene, am Ausgang des gebirgigen und Minendistrikts. Es folgen nun bekannte Angaben über den schnellen Bahnbau von Tsingtau bis Tsinanfu. Dann heißt es weiter: Die Entfernung von 405 km wird in 12 Stunden und weniger durchlaufen, während die chinesischen Transportmittel vor drei Jahren noch mindestens 10 Tage dafür gebrauchten. Bereits jetzt ist die Eisenbahn imstande, sich ihr Brennmaterial auf zwei gleichzeitig gebauten Seitenlinien zu schaffen. Die eine dringt ungefähr 2 km in die Kohlenminen von Weihsien ein; die andere, mit der Hauptlinie fertig gewordene, läuft 35 bis 40 km das Tal des Siatouho hinauf, zwischen Tschangtien bei Tschoutsun und Pochanhien. Diese Gegend ist sehr reich an Bergwerken. Übrigens soll Tsinan gar nicht der schließliche Endpunkt der Bahn bleiben. Mehrere Pläne sind in Erwägung gezogen; es sieht aus, als wenn Tsinan den Knotenpunkt des großen englisch-deutschen Netzes bilden wird, das (Schanghai und) Tschinkiang am Yangtse mit Tientsin verbinden wird und den ungenügenden großen Kaiserkanal zu ersetzen hat. Man spricht auch von einer Verbindung gegen Kaifong und Tschengtingfou zu, d. h. von einem Anschluß an die Hauptbahn Peking-Hankou. Doch ist es wahrscheinlich, daß die Deutschen ihre Eisenbahnen nach Tientsien zu bauen; politische und militärische Gründe sprechen, abgesehen von den finanziellen, dafür. Das steht aber fest: Tsinan als Mittelpunkt, von dem aus die Eisenbahnen sich bald fächerartig ausbreiten werden, ist ein von den Deutschen mit ganz wunderbarem Geschick ausgesuchter Platz, um die chinesische Ebene in jedem Sinne zu beherrschen, soweit sie am unteren Laufe des Gelben Flusses sich ausdehnt.

Fernand Pila sagt in seiner Broschüre „Une province Chinoise en progrès, le Chantoung": „Die Schantungbahn macht trotz ihrer schnellen Ausführung den Eindruck eines soliden und dauerhaften Baues. Die Spurweite ist die regelmäßige; die Bahn ist allerdings nur eingleisig, aber dieser Fehler wird durch die zahlreichen Stationen mit Kreuzungs-, Überholungs- und Rangiergleisen ausgeglichen. Alles ist für einen flotten Dienst eingerichtet: raumreiche Kais, gut gebaute Bahnhöfe, zweckmäßige Wagen. Das Personal besteht zum größten Teil aus Eingeborenen. Es ist noch zu bemerken, daß die Linie niemals durch die Städte hindurch führt und daß keine Mauer zu fallen hatte, um ihr Platz zu machen. Chinesische Piketts bewachen die Linie. Die deutsche Flagge weht längs dieser Eisenbahnlinie weit über das Pachtgebiet hinaus. An vielen Stellen finden sich Kaiserlich deutsche Postanstalten neben denen der Eingeborenen. Man kann sagen, daß sich die gewöhnlichen Bedingungen des Landes am ganzen Lauf der Linie umgebildet haben: das ist schon nicht mehr China."

— **Über ein wichtiges Eisenbahnprojekt in Brasilien** wird der Deutschen Kol.-Ztg. aus Asuncion (Paraguay) geschrieben, daß die Eisenbahn von Sao Francisco nach Iguazú am oberen Parana beschlossen ist. Obwohl die Ausführung des Beschlusses vermutlich noch jahrelang auf sich warten lassen wird, ist es wohl zweckmäßiger, schon heute auf diese Eisenbahn, von der man ohne Übertreibung sagen darf, daß sie eine der wichtigsten Eisenbahnen der Welt sein wird, gerade im deutschen Interesse aufmerksam zu machen. Sie schafft für das vom Meere abgeschnittene Paraguay eine ausgezeichnete Verbindung; denn diese Republik, die, für südamerikanische Verhältnisse sehr schnell, kürzlich eine der landesüblichen Revolutionen mit voller Frische überstanden hat, braucht nur seine Eisenbahn Asuncion-Villa Rica bis zum Parana zu verlängern, um eine direkte Verbindung mit dem Atlantischen Ozean zu erhalten. Die Fahrt Asuncion-Sao Francisco würde dann nur 30 Stunden dauern, und die Reise von Asuncion nach Europa würde um 12 Tage abgekürzt werden.

Die neue Strecke aber wird die binnenwärts gelegenen Teile der Provinzen Santa Catharina und Parana erschließen und, wie schon bemerkt, das bisher so entlegene, zukunftsreiche Paraguay an diese Gebiete anschließen, so daß damit eines der besten und größten Kolonisationsgebiete, das auf der Erde überhaupt noch vorhanden ist, ganz besonders für Deutschland, eröffnet wird.

Allgemeines.

— **Neues Verfahren zur Ermittlung der Schienenüberhöhung in Gleiskrümmungen.** In Nr. 52 Jahrg. 1903 d. Ztg. hatten wir ein neues Verfahren zur Ermittlung der Schienenüberhöhung in Gleiskrümmungen bekannt gegeben. Mit diesem Verfahren hat nun die Eisenbahnbrigade in Schöneberg bei Berlin während zweier Sommer praktische Versuche angestellt und ist, wie sie bezw. die Inspektion der Verkehrstruppen dem Erfinder des Verfahrens, Zivilingenieur Reimann in Augsburg, schreibt, zu dem Ergebnis gekommen, „daß sich die Brauchbarkeit des Verfahrens besonders bei Feldeisenbahnbauten erwiesen" und weiter „daß das Verfahren bei Krümmungen vorhandener normalspuriger Gleise mit unbekanntem Halbmesser mit Vorteil Anwendung finden kann, und daß eine diesbezügliche Vermerkung auch in die für das Verlegen von Oberbau für Eisenbahntruppen bestehende Dienstvorschrift aufgenommen worden ist".

Da inzwischen der vom Erfinder ursprünglich geltend gemachte Patentanspruch fallen gelassen wurde und da das Verfahren besonders bei Gleisen von unregelmäßiger Lage, Feldbahnen, Interimsgleisen und dergl. eine sonst nicht erreichbare Betriebssicherheit gewährleistet, wird ein gelegentlicher Versuch mit ihm auch für weitere Kreise lohnend sein.

— **Gegen die Einführung von Kraftwagen im Postverkehr Berlins** sind, wie die B. B.-Ztg. mitteilt, zur Zeit noch erhebliche Bedenken vorhanden, welche die Verwendung von Kraftwagen für den Straßenpostdienst vorläufig noch als untunlich erscheinen lassen. Die 1000 Postwagen, welche täglich in Berlin verkehren, haben einen genau begrenzten, fahrplanmäßig organisierten Dienst, und jede Unpünktlichkeit hat leicht eine Verspätung in der Beförderung von Sendungen zur Folge. Nun haben sich die Kraftwagen mit Explosionsmotoren nach dieser Richtung hin als unzuverlässig erwiesen dadurch, daß hin und wieder Schäden eintreten, welche wenn auch eine kurze, so doch immerhin unliebsame Störung herbeiführen. Aber auch die Elektromotoren lassen noch zu wünschen übrig. Der in Berlin verwendete Bahnpost-Motorwagen hat sich so wenig bewährt, daß er schon vor längerer Zeit aus dem Betrieb genommen worden ist. Gegenwärtig werden noch die Versuche

mit einem Bestellpostwagen fortgesetzt, bei dem eine Betriebsunterbrechung weniger häufig stattfindet, doch muß die Sicherheit des Betriebs bei Kraftwagen mindestens ebenso gewährleistet sein, wie bei dem Pferdebetrieb; dies ist bis jetzt noch nicht der Fall. Einen weiteren ausschlaggebenden Punkt, der vorläufig gegen die Verwendung des Kraftbetriebs spricht, bildet die Betriebskostenfrage. Bei dem Elektromotorverkehr erscheint ein einwandfreier Betrieb nur beim häufigen Auswechseln der Elemente denkbar. Die Akkumulatoren müssen etwa alle zwei Jahre vollständig erneuert werden, wodurch die Ausgaben sich derartig erhöhen, daß der Kraftbetrieb sich höher stellt als der Pferdebetrieb.

Die Akten über den Akkumulatorenbetrieb sind indessen, wie wir hinzufügen möchten, noch nicht geschlossen. Wir haben die baldige Inbetriebnahme des neuen Edison-Akkumulators zu erwarten, der die Frage des Akkumulatorenbetriebs für Fahrzeuge auf eine wesentlich günstigere Grundlage stellt.

Rechtspflege.

— **Die Konzessionierung einer Nebenbahn als Vollbahn gilt für das Enteignungsverfahren nicht als neue Anlage.** Dem Rittergutsbesitzer D. wurde 1885 von der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft zum Bau der Bahn ein Grundstück von 2,67 ha enteignet. Ein Prozeß um die Entschädigungsforderung wurde durch ein Abkommen zwischen den Parteien am 25. Mai 1892 beendet, wodurch Kläger als Gesamtentschädigung für die Abtretung einschließlich der Wirtschaftserschwernisse bei kosten- und lastenfreier Auflassung 25 000 ℳ zugebilligt erhielt. Dadurch sollte er mit allen Ansprüchen, wie sie auch heißen mögen, für alle jetzigen und künftigen Wirtschaftserschwernisse abgefunden sein. Die Bahn war nach dem genehmigten Projekt als Nebenbahn vorgesehen und wurde auch bis 1890 als solche betrieben. Dann wurde sie als Hauptbahn umgewandelt. Infolgedessen wurden nun auch an den Übergängen über die Bahn, die das Grundstück des Klägers durchschneidet, auf ihm Schranken angebracht, da jetzt ein viel häufigerer Verkehr der Züge stattfand. Für diese neue Wirtschaftserschwernis verlangt nun der Kläger eine weitere Entschädigung von 7000 ℳ, weil damals bei Abschluß des Vertrags die Umwandlung der Nebenbahn in eine Vollbahn gar nicht in Erwägung gezogen worden sei. Es handle sich daher um eine g a n z n e u e A n l a g e. Die Beklagten erhoben dagegen den Einwand der Verjährung, da die Ansprüche nicht innerhalb drei Jahren geltend gemacht worden seien, der Betrieb aber bereits 1892 eröffnet worden wäre. Außerdem aber seien durch den Vergleich alle ferneren Ansprüche beseitigt; denn auch während des Nebenbahnbetriebes hätte die Eisenbahngesellschaft Schranken anlegen und die Zahl der Züge vermehren können. Endlich wurde noch bestritten, daß dem Kläger dadurch Schaden und neue Ansprüche erwachsen seien. Die Klage wurde infolgedessen abgewiesen. Dasselbe Schicksal hatte auch die Berufung des Klägers beim Oberlandesgericht Königsberg. Die Verhandlung spitzte sich auf die zwei Fragen zu: Ist die Vollbahn als neue Anlage aufzufassen? Ist der Klageanspruch durch den Vertrag erloschen? Die erste Frage wurde vom Oberlandesgericht verneint, da ja die Anlage dieselbe blieb. Der Betrieb vollziehe sich auf demselben Grundstück und denselben Schienen; die Änderung liegt nur im Betriebe. Kläger ist also nicht berechtigt, ein neues Enteignungsverfahren zu fordern, er ist aber auch ferner bereits durch den Vertrag abgefunden, denn in dem Vertrage heißt es: für alle Wirtschaftserschwernisse, jetzige und künftige, sie mögen heißen wie sie wollen. Einer einzelnen Aufführung bedurfte es nicht.

Kläger legte nun Revision beim Reichsgericht ein, zu deren Rechtfertigung er darauf hinwies, er habe das Land verkauft zum Bau der Bahnlinie g e m ä ß d e m g e n e h m i g t e n P r o j e k t e. Das Projekt lasse aber erkennen, daß nur Nebenbahnbetrieb gemeint sei. Das gehe auch schon aus der Zusammensetzung der Abfindungssumme hervor; danach entfallen auf die Grundfläche als solche 18 000 ℳ, so daß also für die Wirtschaftserschwernisse 7000 ℳ bleiben, ein Betrag, der nur für den Kleinbetrieb eine ausreichende Entschädigung sei.

Der VII. Zivilsenat wies jedoch gleichfalls die Revision zurück, da eine E r n e u e r u n g der Anlage nicht vorliege und der Vertrag auch die künftigen Erschwernisse in Berücksichtigung ziehe. Eine Vermehrung der Züge konnte auch beim Nebenbahnbetrieb eintreten, und endlich liegt Verjährung vor.

— **Begriff der Körperverletzung im Sinne des Haftpflichtgesetzes.** In der Zeitschrift für Kleinbahnen, Jahrg. 9 S. 648, hat K. Hilse die Anschauung vertreten, daß der Begriff der K ö r p e r v e r l e t z u n g im Sinne des § 1 des Haftpflichtgesetzes nunmehr der gleiche sei, wie im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuches; es müßten daher künftig aus dem Rechtsbegriffe der Körperverletzung nach dem Haftpflichtgesetze diejenigen Störungen des menschlichen Wohlbefindens ausscheiden, welche auf andere Weise als durch Zerstörung eines Teiles des menschlichen Körpers in die äußere Erscheinung treten, also die sog. Gesundheitsstörungen. Dieser Anschauung tritt das R e i c h s g e r i c h t in einem Urteile vom 29. November 1904 mit folgender Begründung entgegen: Es ist allerdings möglich, daß die im Bürgerlichen Gesetzbuch aufgestellten allgemeinen Rechtsgrundsätze wie für die einzelnen Schuldverhältnisse des Bürgerlichen Gesetzbuchs, so auch für die aus selbständigen Nebengesetzen entspringenden Schuldverhältnisse anwendbar sein können, wie dies bezüglich des § 254 B. G.-B. bei Haftpflichtfällen bereits anerkannt ist. Allein hier steht nicht ein allgemeiner, auf verschiedene Schuldverhältnisse anwendbarer Rechtssatz in Frage, sondern die Revision will aus dem bloßen Sprachgebrauch des Bürgerlichen Gesetzbuchs die Folgerung ziehen, daß der Inhalt des § 1 Haftpfl.-G. eine weitgehende Einschränkung erlitten habe. Das ist um so unzutreffender, als das Bürgerliche Gesetzbuch (§ 823) mit der von ihm gewählten Häufung der Ausdrücke eine sachliche Verschiedenheit nicht verbindet, vielmehr an die Verletzung des Körpers und der Gesundheit, wo es sie nebeneinander erwähnt, stets gleiche rechtliche Folgen knüpft. Die Revision hat für ihre Ansicht auch in dem Hinweis eine Stütze zu finden gemeint, daß psychische Einwirkungen nicht zu den dem Eisenbahnbetriebe eigentümlichen Gefahren gehörten. Aber der § 1 Haftpfl.-G. beschränkt die Haftpflicht des Betriebsunternehmers nicht auf den Schaden, der diesen besonderen Gefahren entspringt. (Jur. Wochenschr., Jahrg. 1904, S. 562.)

— **Unfall beim Betrieb.** Ausgleiten beim Gehen auf dem Mittelbahnsteig ist nicht ohne weiteres ein Unfall im Sinne des § 1 Haftpfl.-G. Dies wäre nur dann der Fall, wenn ein zu dieser Zeit stattfindender oder als bevorstehend anzusehender Betriebsvorgang den Verletzten veranlaßt hätte, die beim Gehen gebotene Vorsicht außer Augen zu lassen, wenn also z. B. für den Verletzten besondere Eile geboten gewesen wäre oder wenn das Ausgleiten beim Überschreiten des Eisenbahng l e i s e s, auf welchem Wagenbewegungen stattfanden oder nach der Meinung des Verletzten zu erwarten waren, erfolgt wäre. Dagegen haftet die Eisenbahn wegen des Ausgleitens auf dem Mittelbahnsteig aus dem Beförderungsvertrage, wenn ein Verschulden ihrer Leute, für welche sie gemäß § 278 B.-G.-B. einzustehen hat, z. B. durch Nichtstreuen von Sand, vorliegt, da die Eisenbahn durch den Beförderungsvertrag verpflichtet wird, den mit dem Zuge angekommenen Reisenden einen Ausgang zu gewähren, den sie ungefährdet passieren können. (R.-G. v. 1. Juli 1904 in der Jur. Wochenschr. 1904, S. 484.)

Bücherschau.

— **Kraft, Kalender für Fabrikbetrieb.** Ein Handbuch zum Gebrauch für Besitzer und Leiter von Kraftanlagen jeder Art, für Ingenieure, Techniker, Werkführer, Monteure, Maschinisten und Heizer. Bearbeitet und herausgegeben von Richard M i t t a g, Ingenieur und Chefredakteur der Zeitschrift „Kraft" früher „Dampf". 18. Jahrgang. 1905. Mit einem Kalendarium, einer Eisenbahnkarte und vielen Abbildungen im Text. Dazu eine Beilage mit einer umfassenden Sammlung der gewerbegesetzlichen Bestimmungen, Zolltarife, Frachtsätze usw. Preis in Brieftaschenform (in Leder gebunden) nebst Beilage 4 ℳ. Verlag von Robert Tessmer, Berlin SW. 12.

Der vorliegende neue Jahrgang dieses vortrefflichen Handbuchs erweist sich ebenso wie seine Vorgänger als ein zuverlässiger und brauchbarer Ratgeber in allen Fabrikbetrieben. In übersichtlicher Anordnung ist der technische Stoff auch in dieser Ausgabe so gehalten, daß der neueste Standpunkt der Technik klargelegt ist. Neben Ergänzungen im Abschnitt über Dampfkessel, Überhitzer und Armaturen sind umfassende Änderungen in der Erläuterung der Dampfmaschinen, insbesondere der Dampfturbinen, eingetreten. Eine eingehende Umarbeitung haben insbesondere die Gasmotoren, Dampfmaschinensteuerungen und Regulatoren erfahren. In der Beilage sind die gesetzgeberischen und gewerbepolizeilichen Angaben übersichtlich geordnet. Außer den neuen preußischen Bestimmungen wurden auch die Sondervorschriften anderer Bundesstaaten weiter aufgenommen. Noch näher auf den außerordentlich reichen Inhalt des Kalenders einzugehen, erübrigt sich bei dessen Vorzüglichkeit.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Anderweite Abgrenzung von Inspektionsbezirken.

Am 1. April 1905 scheidet die Bahnstrecke Rheine - Coesfeld (ausschl.) - Hervest-Dorsten (ausschl.) aus dem Bezirke der Verkehrsinspektion in Münster aus und wird der Verkehrsinspektion in Emden unterstellt.

Münster, den 16. März 1905. (710)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April 1905 wird in unserem Bezirke eine dritte Maschineninspektion mit dem Sitze in Bremen und der Bezeichnung „Maschineninspektion Bremen 2" errichtet.

Vom gleichen Tage ab werden unsere drei Maschineninspektionsbezirke wie folgt abgegrenzt:

Es erhalten:

a) Die Maschineninspektion Münster 1:
die Strecken der Betriebsinspektionen Burgsteinfurt, Coesfeld, Emden und Münster 1; ferner von Betriebsinspektion Münster 3: Münster (ausschl.)-Burgsteinfurt (ausschl.)-Gronau Landesgrenze und Hamm (ausschl.)-Münster (ausschl.).

b) Die Maschineninspektion Münster 2:
die Strecken der Betriebsinspektionen Münster 2, Osnabrück 1 und Osnabrück 2; ferner von Betriebsinspektion Münster 3: Münster (ausschl.) - Lippstadt (ausschl.) und von Betriebsinspektion Osnabrück 3: Löhne (ausschl.) - Bünde (ausschl.) - Osnabrück (ausschl.).

c) Die Maschineninspektion Bremen 2:
die Strecken der Betriebsinspektion Bremen 3 und von Betriebsinspektion Osnabrück 3: Herford (ausschl.) - Bünde (einschl.)-Bassum (ausschl.).

Die Maschineninspektion der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover in Bremen erhält vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung „Maschineninspektion Bremen 1".

Münster, den 16. März 1905. (711)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Buberow.

Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Guten-Germendorf und Gransee an der Strecke Berlin-Stralsund in Kilometer 51,75 gelegene Haltepunkt Buberow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden

Stettin, im März 1905. (712)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Bahnstrecke Emden-Norden liegende Haltepunkt „Hinter-Straße" erhält vom 1. Mai d. J. an die Bezeichnung „Hinte-Harsweg".

Münster, den 16. März 1905. (713)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die an der Strecke Laskowitz - Goßlershausen zwischen den Stationen Lindenau Westpr. und Goßlershausen gelegene Haltestelle Fürstenau, welche gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dient, auch für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auflieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird diese Haltestelle in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe und den Staats- und Privatbahn-Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 13. März 1905. (713a)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.

Die am 28. Dezember v. J. auf der Kleinbahn Lupkow-Cisna infolge Schneeverwehungen eingetretene Verkehrsstörung wurde am 12. März l. J. behoben.

Wien, am 14. März 1905. (714)

Der seit dem 1. Januar l. J. eingestellte Eisenbahn-Trajektverkehr zwischen unseren Stationen Gombos und Erdöd wurde am 1. März l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 4. März 1905. (715)
Die Direktion
der Kgl. ungar. Staatseisenbahnen.

6. Güterverkehr.

Mitteldeutscher Privatbahn - Gütertarif.

Am 1. April d. J. werden die Stationen Calcar des Direktionsbezirks Cöln sowie Lauenau und Maschen des Direktionsbezirks Hannover in den Tarif einbezogen. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. März 1905. (716)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Privatbahn - Güterverkehr.

Am 1. April d. J. werden von Stationen der Zschipkau - Finsterwalder Eisenbahn und der Station Oranienbaum der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn Ausnahmefrachtsätze für Rohbraunkohle, Braunkohlenbriketts (Darrsteine und Naßpreßsteine) in Sendungen von 20 t nach Station Rolfshagen eingeführt. Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 18. März 1905. (717)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für die Beförderung von Getreide usw. von Stationen der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen und der Lokalbahn - Aktiengesellschaft München zur Ausfuhr nach Oesterreich vom 10. Oktober 1897.

Die Frachtsätze für Kufstein transit, Passau transit, Salzburg transit und Simbach transit werden für Sendungen, welche nach Kufstein, Passau, Salzburg oder Simbach aufgeliefert und von da mit neuen Frachtbriefen nach auf zollausländischem Gebiete (Österreich und darüber hinaus) gelegenen Stationen weitergesendet werden, auf dem Rückvergütungswege gewährt, wenn die Identität der weitergehenden mit den angekommenen Sendungen durch Vorlage der Frachtbriefe und Bestätigung seitens der Güterstation sowie die Einfuhr des Gutes in das Ausland (Österreich, Italien usw.) durch Vorlage der Quittung über den gezahlten Eingangszoll nachgewiesen wird.

München, den 16. März 1905. (718)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
(Gütertarif Teil II, Heft 10 vom 1. Dezember 1898.)

Ab 1. April 1905 gelangen für die bereits am 1. Dezember 1904 für Rohbenzinsendungen ab Drohobycz in den A.-T. Nr. 73 Abtlg. III einbezogene Station Bruchsal der Großh. bad. Staatseisenbahnen auch von den übrigen Tarifstationen der k. k. österr. Staatsbahnen direkte Rohbenzin-Frachtsätze zur Einführung, welche sich um je 0,02 ℳ für 100 kg niedriger stellen, als die Frachtsätze für die pfälzische Station Mundenheim. Gleichzeitig werden für Rohbenzinsendungen ab Stanislau, Station der k. k. österr. Staatsbahnen, direkte Frachtsätze eingeführt, welche nach Eislingen 3,08, Bruchsal 3,43, Devant-les-Ponts 3,95, Maizières 3,97 und Mundenheim 3,45 ℳ für 100 kg betragen.

München, den 10. März 1905. (719)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch - bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird der Ausnahmetarif 19 für Abfälle von Baumwolle etc. im Tarif vom 1. Februar 1899 erweitert durch die Einbeziehung der württbg. Station Untertürkheim und der bayer. Station Eger.

München, den 16. März 1905. (720)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Belgisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Am 1. April d. J. treten ermäßigte Sätze des Ausnahmetarifs 47 für Wolle usw. im Verkehr mit Leobersdorf und Pernitz-Muckendorf in Kraft. Das Nähere ist bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Cöln, den 16. März 1905. (721)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. werden die Stationen Gottmadingen und Lörrach der badischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif 9 für

Eisen und Stahl der Spezialtarife I und II der Hefte 1—5 der Abteilung A aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 14. März 1905. (722)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf etc. des ostpreußisch-russischen Verkehrs über Grajewo.

Am 18. April a./1. Mai n. St. 1905 tritt zum Tarif der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält die Aufnahme neuer Stationen, Berichtigungen, Ergänzungen und einzelne Frachterhöhungen. Über letztere gibt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Druckstücke des Nachtrags sind zum Stückpreise von 0,15 ℳ von der hiesigen Auskunftsstelle Ostbahnhof käuflich zu beziehen.

Königsberg, den 18. März 1905. (723)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil VI, Abteilung A und B (Flachstarif) vom 19. Oktober alten/1. November neuen Stils 1902

Am 18. April alten/1. Mai neuen Stils 1905 tritt zur Abteilung A und B des Tarifs je ein Nachtrag II in Kraft. Diese enthalten u. a. neue bezw. anderweite Frachtsätze für russische Stationen und die deutschen Stationen Neckarau, Breslau Odertorbahnhof und Breslau Stadthafen. Neben zahlreichen Tarifermäßigungen treten in Abteilung B bei einigen russischen Stationen Erhöhungen um 1 ₰ und bei Bjalystock bis zu 9 ₰ für 100 kg ein. Druckstücke sind vom 1. April d. J. ab zum Preise von je 10 ₰ erhältlich. Bis dahin erteilt die unterzeichnete Verwaltung auf Verlangen über einzelne Frachtsätze Auskunft.

Bromberg, den 18. März 1905. (724)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit sofortiger Wirksamkeit werden die Stationen Hirschfeld und Metternich (E.-D. St.-Johann-Saarbrücken) in den Tarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 17. März 1905. (725)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Auf dem Titelblatte des am 1. März d. J. eingeführten Nachtrages V zu obengenanntem Tarife ist nach den Worten: „Gültig vom 1. März 1905" hinzuzufügen: „bezüglich der Ladestelle Inwald gültig vom Tage der Eröffnung".

Kattowitz, den 18. März 1905. (726)
Königliche Eisenbahndirektion.

Russisch-westpreußischer Verkehr über Mlawa.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird die Halbstation Radowjez der Weichselbahnen mit dem Frachtsatze der hintergelegenen Station Ljublin in den Ausnahmetarif 28 für Sandzucker usw. (Tariftabelle I) des vom 1. Januar 1902 gültigen Gütertarifs einbezogen. Vom gleichen Zeitpunkte werden die im Gütertarif vom 1. Januar 1902 und im Getreidetarif vom 1. Januar 1900 für Kowel II, Station der Weichselbahnen, enthaltenen Frachtsätze infolge Schließung dieser Station auf Station Kowel der Südwestbahnen übertragen.

Danzig, den 13. März 1905. (727)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. März d. J. werden im Ausnahmetarif 9 des Gruppentarifs I für die Beförderung von Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren der Spezialtarife I und II oder einer der beiden Tarife von Station Sprottau nach den Stationen Allenstein, Altraden, Amsee, Argenau, Bartenstein, Bischofswerder, Briesen i. Westpr., Bromberg, Culm, Culmsee, Deutsch-Eylau, Deutsch-Eylau Stadt, Goßlershausen, Graudenz, Güldenhof, Gumbinnen, Hohenkirch, Hohensalza, Hopfengarten, Jakschitz, Johannisburg, Klausaschacht, Korschen, Kruschwitz, Lyck, Marienwerder i. Westpr., Mocker i. Westpr., Mogilno, Ortelsburg, Osterode i. Ostpr., Preuß. Holland, Preuß. Stargard, Rastenburg, Thorn Hptbhf., Thorn Uferbahn, Tremessen ermäßigte Frachtsätze mit der Maßgabe eingeführt, daß die Fracht für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen zu zahlen ist. Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft. Der am 15. Dezember 1904 für Sendungen Eisen und Stahl sowie Eisen- und Stahlwaren des Spezialtarifs II von Sprottau nach Bischofswerder, Briesen i. Westp., Deutsch-Eylau, Deutsch-Eylau Stadt, Goßlershausen und Hohenkirch eingeführte höhere Ausnahmesatz von 130 ₰ für 100 kg wird wieder aufgehoben.

Posen, den 16. März 1905. (728)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Gütertarif Teil II, Heft 10.)

Ab 1. April 1905 werden für die Beförderung von Mineralölen, welche bei 20° Celsius eine höhere Viskosität (Dickflüssigkeit)*) als 2,6 und bei gleicher Temperatur ein geringeres spezifisches Gewicht als 0,825 haben (auch mineralischen Schmierölen), direkte Frachtsätze ab der Station Zagórzany der k. k. österr. Staatsbahnen eingeführt. Die Frachtsätze gelten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief.

*) Bestimmt mit dem Englerschen Viskositätsmesser und bezogen auf Wasser = 1.

Von	Nach den Stationen der Großh. badischen Staatseisenbahnen		Pfälzischen Eisenbahnen	K. preußischen und Großh. hessischen Eisenbahndirektion Mainz				K. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.		
	Mannheim B. B. und Mannheim Industriehafen transit	Mannheim Industriehafen	Ludwigshafen a/Rhein	Gustavsburg	Mainz Hafen und Mainz Hauptbhf.	Mannheim (Dir.-Bez. Mainz)	Mannheim Neckar-Vorstadt	Frankfurt-Bockenheim und Frankfurt a/M. Hauptbhf.	Frankfurt a/M. Hafen r. M., Frankfurt a/M. Ost u. Frankfurt-Sachsenhausen	Offenbach a/Main
	Frachtsätze in Mark für 100 kg									
Zagórzany	4,25	4,26	4,31	4,11	4,14	4,25	4,27	3,99	3,96	3,93

München, den 10. März 1905. (729)
Generaldirektion der k. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 4 vom 1. Juni 1902 (Ausnahmetarif für Holz von Galizien).

Die im Ausschreiben vom 10. November 1904 in der Vereinszeitung Nr. 90 vom 16./XI. 1904 bezeichneten Frachtsätze der Abteilung I für Schnittholz bleiben über den 31. März 1905 hinaus bis auf weiteres in Gültigkeit.

München, am 16. März 1905. (730)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif.

Mit dem 15./28. März 1905 alten/neuen Stils wird die Station Kowel der russischen Südwestbahnen in den Ausnahmetarif 9 für Steinkohlen usw. des Teils III mit einer Entfernung von 503 Werst = 537 km, einem Schnittfrachtsatze von 0,47 R. für 100 kg (6,1 Pud) und dem Beförderungsweg über Sosnowice We. sowie in den Teil V, Abteilung A (Ausnahmetarif 7 für Getreide usw.) mit nachstehend aufgeführten Entfernungen und Schnittfrachtsätzen aufgenommen;

a) von Kowel bis Alexandrowo über Warschau-Alexandrowo (Entfernung 533 Werst)
für Getreide usw. der I., II. und III. Kategorie 1,66 ℳ für 100 kg (6,1 Pud),
für Ölsamen der IV. Kategorie 1,92 ℳ für 100 kg (6,1 Pud);

b) von Kowel bis Sosnowice über Sosnowice We. (Entfernung 503 Werst)
für Getreide usw. der I., II. und III. Kategorie 1,60 ℳ für 100 kg (6,1 Pud),

für Ölsamen der IV. Kategorie 1,86 ℳ für 100 kg (6,1 Pud).
Die Station Kowel II der Weichseleisenbahnen ist für den Güterverkehr geschlossen worden und deshalb in den vorstehend genannten Tarifteilen zu streichen.
Bromberg, den 15. März 1905. (731)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Am 1. April l. J. tritt das Tarifheft 14, enthaltend den Ausnahmetarif Nr. 6 für Düngemittel und Rohmaterialien zur Kunstdüngerfabrikation, in Kraft, durch welches die Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 13 und 13 a (für Düngemittel) der früheren südwestdeutsch-schweizerischen Tarifhefte I A, I B, II A, II B, II C, II D, II F und II G aufgehoben und ersetzt werden. Das neue Tarifheft, das gegenüber den seitherigen Frachtsätzen Ermäßigungen aufweist, kann zum Preise von 50 ₰ von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau bezogen werden.
Karlsruhe, den 15. März 1905. (732)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Gr. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verkehr.
Mit Wirkung vom 25. d. M. wird die württembergische Station Münster am Neckar in den im Mainz-württembergischen Tarifheft enthaltenen Ausnahmetarif 5 b (Steine usw.) mit einem Teilfrachtsatz von 31 ₰ für 100 kg bis zum Schnittpunkt 1 (Schwetzingen) aufgenommen.
Frankfurt a/M., 16. März 1905. (733)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 1.
(Einbeziehung der Station Niesky in die Ausnahmetarife 8 A [landwirtschaftliche Maschinen] und 8 B [Maschinen und Maschinenteile, andere].)
Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, ist in den Schnitt-Tafeln I b des vom 1. November 1901 gültigen Tarifes Teil II, Heft 1 für den obgenannten Verkehr auf den Seiten 94 und 98 die Station Niesky mit nachstehenden Schnittsätzen nachzutragen:

Ausnahmetarif 8 A (Landwirtschaftliche Maschinen).
Schnitt-Tafel I b.

Bis zum Schnittpunkte von	im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe *)								
	I			II			III		
	a	b	c	a	b	c	a	b	c
	in Mengen								
	unter 5000	von 5000	von 10 000	unter 5000	von 5000	von 10 000	unter 5000	von 5000	von 10 000
	Kilogramm								
	in Pfennigen pro 100 kg								
Niesky	125	100	83	102	88	73	125	100	83

Ausnahmetarif 8 B (Maschinen und Maschinenteile).
Schnitt-Tafel I b.

Bis zum Schnittpunkte von	im Verkehre nach russischen Stationen der Gruppe *)					
	I und II			III		
	a	b	c	a	b	c
	in Mengen					
	unter 5000	von 5000	von 10 000	unter 5000	von 5000	von 10 000
	Kilogramm					
	in Pfennigen pro 100 kg					
Niesky	125	100	83	125	100	83

Ferner ist auf Seite 139 des Haupttarifes im Kilometerzeiger nachzutragen:

Vom Schnittpunkte bis	Verwaltungsbezirk	Kilometer
Niesky	Halle	352

Wien, am 15. März 1905. (734)
K. k. österr. Staatsbahnen, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
(Personen- und Gepäckverkehr.)
Infolge Wegfalls der Zusatzbestimmung 4 zu § 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I am 1. April d. J. treten am gleichen Tage die besonderen Bestimmungen des obengenannten Tarifs zu § 32 unter Ziffer 7 Absatz 1 und 3 und zu § 33 unter Ziffer 2 außer Kraft, während die den Verkehr nach Ütersen betreffende Bestimmung (Absatz 2 der besonderen Bestimmung 7 zu § 32) unverändert nunmehr als Fußanmerkung zu der besonderen Bestimmung (1) zur Zusatzbestimmung 3 des § 40 des Verbandstarifs aufzunehmen ist. Die Abfertigung von Expreßgut erfolgt vom genannten Tage an daher lediglich nach den Bestimmungen in §§ 39—41 der Eisenbahn-Verkehrsordnung und den zusätzlichen Bestimmungen des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs Teil I sowie des Verbandstarifs Teil II. Die Änderungen der Zusatzbestimmungen sind gemäß der Vorschrift unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Nähere Auskunft erteilen die Gepäckabfertigungsstellen.
Altona, den 17. März 1905. (735)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

8. Verdingungen.

Die Lieferung von 2 300 000 kg Portlandzement in Säcken soll vergeben werden.
Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 22. März 1905, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.
Die Verdingungsunterlagen liegen bei dem Vorstand unseres Zentralbureaus, Bahnhofstraße 23, zur Einsicht aus und können auch von dort gegen portofreie Einsendung von 25 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist 14 Tage.
Erfurt, den 8. März 1905. (736)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Verkauf von Altmaterialien.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verkaufen: 216 abgängige Radsätze teils mit Gußstahlscheibenvollrädern, teils mit Scheibenrädern, teils mit Speichenrädern in 8 Losen sowie 230 abgepreßte Gußstahlscheibenvollräder in 2 Losen.
Der Angebotsbogen mit Beschreibung der einzelnen Lose und die Verkaufsbedingungen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.
Die Radsätze und abgepreßten Räder können bei unserem Hauptmagazin III hier besichtigt werden.
Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verkauf alter Radsätze vom 27. März 1905"
versehen, spätestens
Montag, den 27. März 1905, nachmittags 3 Uhr,
bei uns einzureichen.
Eine Zusendung von Musterstücken findet nicht statt.
Die Zuschlagsfrist ist auf 14 Tage festgesetzt.
Karlsruhe, den 12. März 1905. (737)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 24. | 25. März 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 9 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Wirkungsgrad einer Zugfahrt.

Vom Regierungsbaumeister Hans A. Martens in Posen.

Das Streben nach Verbesserung und Vervollkommnung der Reiseverbindungen findet in den Fahrplanarbeiten seinen Ausdruck. Für ein planmäßiges Vorgehen bei dieser Arbeit soll im Folgenden durch Entwicklung eines neuen Ausdrucks, der sich bei der Zugfahrtanalyse geschickt und vorteilhaft verwenden läßt, der Weg gewiesen werden.

Es ist zweifellos statthaft, mutatis mutandis die Verhältnisse bei einer Zugfahrt bezüglich der erzielten Nutzleistung, d. h. der Reisegeschwindigkeit im Vergleich zu der aufgewendeten Leistung, d. h. der Grundgeschwindigkeit nebst den Umständen, die die erstere hinter der letzteren zurückbleiben lassen, mit den ähnlich liegenden Verhältnissen zwischen wirklicher und indizierter Arbeitsleistung einer Kraftmaschine zu vergleichen. Hierbei sind Geschwindigkeit des Zuges und Leistung der Maschine begrifflich gleich zu achten, so daß z. B. einer höheren Zuggeschwindigkeit eine größere Maschinenleistung entspricht. Nun ist bekanntlich die Nutzleistung einer Kraftmaschine um den Betrag der bei der Umsetzung der Energie in Nutzarbeit verloren gehenden inneren Arbeit geringer als die zugeführte Energie, und das Verhältnis der wirklichen Nutzleistung zur aufgewendeten Leistung ist der Gesamtwirkungsgrad der Maschine, der einen Maßstab für die Wirtschaftlichkeit der Energieumsetzung durch die Maschine gibt. Es ist das Bestreben, diesen Wirkungsgrad möglichst der Einheit nahe zu bringen. In gleicher Weise läßt sich die Grundgeschwindigkeit und die durch sie berechnete theoretische Fahrzeit zur Reisegeschwindigkeit und Reisedauer ins Verhältnis setzen, wobei das Verhältnis als der **Wirkungsgrad der Zugfahrt** zu betrachten ist und einen Maßstab für die Güte der Reiseverbindung abgibt. Je mehr sich dieser Wert der Einheit nähert, umsoweniger wird die Reise durch Einflüsse aller Art verzögert werden und umsomehr der Zug, unter der Voraussetzung einer hohen Grundgeschwindigkeit, das Gepräge eines neuzeitlichen Anforderungen entsprechenden Fernschnellzuges haben. Es sei hier gleich vorausgeschickt, daß die reinen Werte von Wirkungsgrad und Zuggeschwindigkeit von der Zuggattung abhängig sind und nicht bei allen Zuggattungen die gleiche Höhe erreichen können.

Ebenso wie sich der Gesamtwirkungsgrad einer Kraftmaschine als das Produkt mehrerer Teilwirkungsgrade, welche die einzelnen Stufen der Energieumsetzung beleuchten, darstellt, setzt sich der Gesamtwirkungsgrad einer Zugfahrt aus Teilwirkungsgraden zusammen, die den Zusammenhang einzelner die Zugfahrt beeinflussender Umstände unter sich zeigen. Es lassen sich bei einer Zugfahrt drei Fahrzeiten unterscheiden, wobei unter Geschwindigkeit der eisenbahntechnische Begriff „zurückgelegter Weg in Kilometern und einer Stunde" verstanden werden soll:

1. Die theoretische Fahrzeit, welche der Zug bei der gleichförmigen Grundgeschwindigkeit zur Zurücklegung einer bestimmten Entfernung gebraucht, ohne auf Anfahren, Bremsen oder sonstige die Fahrzeit verlängernde Umstände Rücksicht zu nehmen. Grundgeschwindigkeit ist die Geschwindigkeit, welche der Zug auf der Wagerechten innehalten muß, um fahrplanmäßig zu fahren.

2. Die reine Fahrzeit, d. i. die vom Dienstfahrplan vorgeschriebene Fahrtdauer zwischen den Stationen. Da darin Zuschläge für Anfahren und Bremsen sowie für sonstige Langsamfahrstellen aller Art enthalten sind, ist sie stets geringer als die theoretische Fahrzeit.

3. Die Reisedauer, d. i. die zur Zurücklegung einer Entfernung wirklich verbrauchte Zeit, berechnet aus der Ankunfts-

und Abfahrtszeit des Zuges. Sie enthält die Aufenthaltszeiten und ist daher in der Regel größer als die reine und theoretische Fahrzeit; nimmt der Zug auf Unterwegsstationen keinen Aufenthalt, so sind Reisedauer und reine Fahrzeit gleich groß.

Das Verhältnis $\frac{\text{Theoretische Fahrzeit}}{\text{Reine Fahrzeit}}$ zeigt die Verringerung der Geschwindigkeit infolge der Anfahr-, Brems- und sonstiger durch die Strecke bedingten Verluste. Es wird bei größeren ohne Aufenthalt zu durchfahrenden Streckenabschnitten sich der Einheit sehr nähern müssen, während es bei kürzeren naturgemäß einen kleineren Wert annehmen muß. Dieser Teilwirkungsgrad zeigt außerdem noch den Einfluß der Anzahl der Aufenthalte ausschließlich ihrer Dauer.

Das Verhältnis $\frac{\text{Reine Fahrzeit}}{\text{Reisedauer}}$ läßt den Einfluß der Aufenthaltszeiten in ihrer Gesamtheit erkennen. Es wird um so kleiner, je größer Anzahl und Dauer der Aufenthalte sind. Bei Schnellzügen wird dieser Teilwirkungsgrad erheblich höhere Werte als bei Personenzügen annehmen. Natürlich wird er gleich 1, wenn er für eine zwischen zwei Stationen ohne Zwischenaufenthalt verlaufende Zugfahrt aufgestellt wird.

Das Produkt beider Teilwirkungsgrade

$$= \frac{\text{Theoretische Fahrzeit}}{\text{Reine Fahrzeit}} \cdot \frac{\text{Reine Fahrzeit}}{\text{Reisedauer}} = \frac{\text{Theoretische Fahrzeit}}{\text{Reisedauer}}$$

ist der Gesamtwirkungsgrad der Zugfahrt und maßgebend für ihre Beurteilung im ganzen. Der Begriff Grundgeschwindigkeit schließt stillschweigend das Bestreben in sich, sie möglichst überall während des ganzen Verlaufes der Fahrt anzuwenden. Die Grundgeschwindigkeit stellt also das Gewollte, die Reisegeschwindigkeit aber das Erreichte dar; das Verhältnis beider ist demnach mit vollem Recht der Gesamtwirkungsgrad.

Es bleibt unbenommen, die Wirkungsgrade für einen längeren oder kürzeren Streckenabschnitt aufzustellen; immer werden sie den Einblick in die Verhältnisse der Zugfahrt besser ermöglichen, als die Werte allein. Je gleichmäßiger der Fahrplan für eine längere Strecke aufgestellt ist, um so gleichmäßiger werden auch die Wirkungsgrade für kürzere Streckenabschnitte sein. Für die praktische Nachprüfung von Fahrplänen werden zunächst die Gesamtstrecken, alsdann die Teilstrecken zu behandeln sein, welche als ein den örtlichen Verhältnissen und dem Verkehr nach in sich abgeschlossenes Ganzes anzusehen sind; so z. B. wird die Reiseverbindung von großen Städten mit reichlichem Verkehr oder von großen Anschlußstationen besonders zu prüfen sein, auch wenn sie als Endstationen für die sie berührenden Züge nicht in Betracht kommen. Liegt noch Anlaß vor, einzelne kleinere Streckenabschnitte nachzuprüfen, so werden die besonders ungünstigen Verhältnisse einer Zugfahrt leicht ermittelt sein.

Um die Werte der Wirkungsgrade bei verschiedenen Zuggattungen zu zeigen, sind nachstehend in Zusammenstellung I 15 willkürlich den Fahrplänen entnommene Züge vereinigt, wozu folgendes zu bemerken ist: Die theoretische Fahrzeit ist die Summe der theoretischen Fahrzeiten, die sich für die einzelnen Streckenabschnitte vermittels der durch Dienstfahrplan vorgeschriebenen Grundgeschwindigkeiten ergeben haben. Man erkennt, daß die D-Züge, laufende Nr. 1—3, sowohl nach den Teilwirkungsgraden, als auch nach dem Gesamtwirkungsgrad als vorzügliche Reiseverbindungen anzusehen sind, zumal noch die reinen Werte der Grundgeschwindigkeiten hoch sind. Die Schnellzüge, laufende Nr. 4—10, zeigen alle das nämliche Gepräge; die Personenzüge, laufende Nr. 11—15, zeigen den durchschnittlichen Gesamtwirkungsgrad von 0,6. Nur der Zug laufende Nr. 11 fällt wegen seines erheblich schlechteren Gesamtwirkungsgrades auf, der durch den schlechten Teilwirkungsgrad g_2 infolge eines sehr langen Aufenthaltes bedingt ist. Der Zug wäre also genauer durchzuprüfen, da er trotz der größten Grundgeschwindigkeit doch eine erheblich längere Reisedauer als die anderen Züge hat.

Zusammenstellung I.

Laufende Nummer	Entfernung der Endstationen in Kilometern	Zuggattung und Grundgeschwindigkeit in Kilometer/Stunden	Reisedauer (d) in Minuten	Gesamtdauer der Aufenthalte in Minuten	reine Fahrzeit (f) in Minuten	theoretische Fahrzeit (t) in Minuten	Teilwirkungsgrad $g_1 = \frac{t}{f}$	Teilwirkungsgrad $g_2 = \frac{f}{d}$	Gesamtwirkungsgrad $g = g_1 g_2 = \frac{t}{d}$
1	286	D 90	208	4	204	191	0,94	0,98	0,92
2	286	D 90	207	4	203	191	0,94	0,98	0,92
3	165	D 85, 80, 75, 70	153	8	145	138	0,95	0,95	0,90
4	165	D 75 u. 70	165	9	156	132	0,845	0,945	0,80
5	165	S 70 u. 80	158	9	149	124	0,83	0,945	0,785
6	165	S 85, 80, 70	153	9	144	118	0,82	0,94	0,77
7	254	S 80	234	13	221	191	0,865	0,945	0,82
8	254	S 80, 75	236	13	223	194	0,87	0,945	0,82
9	330	S 85, 80, 75, 50	295	19	276	247	0,895	0,935	0,84
10	330	S 85, 80, 75, 50	295	22	273	249	0,91	0,925	0,84
11	165	P 75	269	76 + °3 *)	193	132	0,685	0,72	0,49
12	165	P 70	221	22 + °3	199	141	0,71	0,90	0,64
13	165	P 70	243	45	198	141	0,71	0,815	0,58
14	165	P 70	236	40 + °3	196	141	0,72	0,83	0,60
15	165	P 70	237	25 + °6	208	141	0,68	0,88	0,595

*) Anmerkung: ° vor der Zahl bedeutet Aufenthalt unter 1 Minute, °3 heißt also 3 Aufenthalte von je unter 1 Minute Dauer

Die ins einzelne gehende Prüfung einer Zugfahrt wird sich insbesondere mit folgenden Punkten zu beschäftigen haben:

1. Leistungsfähigkeit der Lokomotiven; 2. Wirksamkeit der Bremsen; 3. Streckenführung; 4. Stationsentfernung; 5. Stationsbedeutung und Zugabfertigung; 6. Abfertigung des Postverkehrs.

Ohne an dieser Stelle auf die einzelnen Punkte erschöpfend einzugehen, soll ihr Einfluß doch gewürdigt werden, wobei gleichzeitig das Prüfungsverfahren mit Hilfe der Wirkungsgrade zu Zahlenwerten führen wird, deren Bedeutung mehr in der Art und Weise, wie sie gewonnen wurden, als in ihrer Größe an sich liegt.

Zu 1. Von der Leistungsfähigkeit der Lokomotiven hängt in erster Linie die Geschwindigkeit des Zuges ab. Der Zusammenhang der möglichst schnellen und zugleich wirtschaftlichen Beförderung von Zügen ist in grundlegenden Arbeiten über die wirtschaftliche Fahrgeschwindigkeit von Eisenbahnzügen eingehend beleuchtet worden. Grundgeschwindigkeiten von 100 bis 110 km/Std. für die durchgehenden Fernschnellzüge dürften für längere Zeit allen berechtigten Anforderungen des Reisens vollauf genügen.

Häufig genügt die Leistung der Lokomotive, um den Zug in gleichförmiger Geschwindigkeit zu befördern, während sie sich beim Anfahren als nicht genügend herausstellt. Während die dadurch bedingten langen Anfahrzeiten bei vorzugsweise lange Strecken durchfahrenden Schnellzügen nicht so ins Gewicht fallen, können sie bei Personenzügen zu ständigen Verspätungen Anlaß geben. Die Feststellung der Anfahrdauer

bei den betreffenden Zügen wird zur Beurteilung notwendig sein. Im Durchschnitt wird man beim Anfahren auf der Wagerechten mit einer gleichförmigen mittleren Beschleunigung von 0,1 m/Sek. bei Zügen stärkerer Belastung zu rechnen haben. Mit diesem Wert ergeben sich folgende Anfahrwege und -zeiten für verschiedene zu erreichende Grundgeschwindigkeiten.

Zusammenstellung II.

		für eine Grundgeschwindigkeit in km/Std. von		
	70	80	90	100
Anfahrweg . . . . m	1843	2464	3175	3976
Anfahrzeit . . . . Min.	3,2	3,7	4,2	4,7

Wie weit in jedem einzelnen Falle die Werte nach unten und oben abweichen, unterliegt der Beurteilung im besonderen. Für Fernzüge ist die Anfahrbeschleunigung nicht von solcher Bedeutung, wie für Stadt- und Vorortzüge, wo sie für die Bauart der Lokomotiven ausschlaggebend wird. Nichtsdestoweniger sollte sie für die einzelnen Lokomotivgattungen unter verschiedenen Belastungen und womöglich auch Streckenverhältnissen durch den Versuch festgestellt werden, um bei der Fahrplanaufstellung richtige Anfahrwege und -zeiten einsetzen zu können. Derartige Zusammenstellungen würden eine gute Ergänzung der Lokomotiv-Belastungstafeln bilden.

Zu 2. Für den neuzeitlichen Schnellverkehr ist eine Leitungsbremse mit möglichst hoher Bremswirkung unerläßlich. Die Bremsverzögerung findet indessen ihre Grenze in Rücksichten auf die Reisenden und den Betrieb selbst. Angestrebte Bremsverzögerungen von 1,5 m/Sek. dürften kaum für die Reisenden gefahrlos sein; berichtet doch Troske, daß Bremsverzögerungen von 1 m/Sek. namentlich von den stehenden Fahrgästen auf der Pariser Stadtbahn recht unangenehm empfunden werden. Auch dürften die anfänglich hohen Bremsverzögerungen auf der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, die aber meines Wissens unter 1 m/Sek. blieben, noch allen damaligen Fahrgästen aus der ersten Zeit der Betriebseröffnung in recht unangenehmer Erinnerung sein. Bei den schnellfahrenden Zügen zerfällt die Bremsung meist in zwei Teile: im ersten Zeitraum wird die Zuggeschwindigkeit von 90—100 km/Std. auf 50—70 km/Std. gebracht, aus welcher ermäßigten Geschwindigkeit der Zug nunmehr beim Einfahren in die Station mit Sicherheit an der beabsichtigten Stelle zum Stillstand gebracht werden kann. Verfasser hat durch zahlreiche vom Zuge aus bewirkte Aufschreibungen, von denen der Lokomotivführer nichts wußte und die daher keine Parade-, sondern wirkliche Betriebswerte der Bremsperiode sind, die Bremszeiten vom ersten Ansetzen der Bremse bis zum Stillstand des Zuges festgestellt und sie zu 40—60 Sek., je nach der Fahrgeschwindigkeit, ermittelt. Geschickte Führer bringen einen mit 70 km/Std. fahrenden Zug in etwa 30 Sek. zum Stillstand. Unter Annahme einer gleichförmigen Bremsverzögerung für die ganze Bremszeit, die zwar nicht der Wirklichkeit entspricht, aber doch ein Bild über die Bremsverhältnisse gibt, ergeben sich folgende Mittelwerte, die aus den beobachteten Mittelwerten der Bremszeiten berechnet sind:

Zusammenstellung III.

		für eine Grundgeschwindigkeit in km/Std. von		
	70	80	90	100
Bremsweg . . . . m	392	506	625	828
Bremszeit . . . . Sek.	40	45	50	60
Bremsverzögerung . . . . . m/Sek.	0,49	0,5	0,5	0,46

Hiernach ist eine durchschnittliche Bremsverzögerung von 0,5 m/Sek. als Regel zur Zeit bei Schnell- und Personenzügen anzusehen. Das erscheint gering gegenüber den erstrebten hohen Werten, zu denen aber nur mit Vorsicht zu raten ist. Ebenso wie die natürliche Fähigkeit des Menschen versagt, bei mehr als etwa 90 km/Std. Geschwindigkeit die wirkliche Fahrgeschwindigkeit in engen Grenzen genau abzuschätzen, so findet sie auch ihre Grenze bei der Abschätzung der Wirkung von Bremsverzögerungen. Es dürften daher vor allgemeiner Einführung wesentlich höherer als zur Zeit üblicher Bremsverzögerungen Versuche anzustellen sein, um die Möglichkeit der Beurteilung der Bremswirkungsverhältnisse ohne künstliche Hilfsmittel festzustellen. Die Forderung, daß für Gefahrfälle die Bremsverzögerung einen möglichst hohen Wert erreichen soll, bleibt von dieser Erörterung unberührt. Für jetzige Betriebs- und Geschwindigkeitsverhältnisse müssen Bremsverzögerungen von 0,5—0,7 m/Sek. als durchaus zeitgemäß und ausreichend angesehen werden. Man muß selbst Schnellzüge von 90—100 km/Std. Geschwindigkeit verantwortlich gefahren haben, um beurteilen zu können, welches Gefühl der Ruhe und Sicherheit einem die Möglichkeit langer Bremswege, d. h. eine mäßige Bremsung beim Einfahren in Stationen gibt. Es ist ein gänzlich mißverstandener Schneid, die Bremszeit im regelmäßigen Zugdienst auf einen Kleinwert herabdrücken zu wollen. Ebensolcher Unverstand wäre es, von dem durch schärfere Bremswirkung erzielten, nach Bruchteilen von Minuten zählenden Zeitgewinn eine Reisebeschleunigung zu erwarten.

Zu 3. Die Verzögerungen der Fahrgeschwindigkeit durch Rücksichtnahme auf die Streckenführung in betrieblicher oder wirtschaftlicher Beziehung sind meist als feste Werte anzusehen und wenig verbesserungsfähig, falls nicht das Übel an der Wurzel angefaßt wird, indem leistungsfähigere Maschinen beschafft oder die Streckenverhältnisse gebessert werden. Meist sind es auf Flachlandstrecken nur kurze Abschnitte, die eine beträchtliche Herabsetzung der Grundgeschwindigkeit erfordern. Kurze starke Steigungen werden in der Fahrzeit nur durch Zuschläge berücksichtigt. Für längere in starker Steigung liegende Strecken gilt die Fahrgeschwindigkeitsermäßigung für die ganze Teilstrecke und wird dann auch im Fahrplan zum Ausdruck gebracht. Dadurch wird natürlich sowohl die Reisebeschleunigung, als auch der Wirkungsgrad für die ganze Strecke erheblich herabgezogen. Langsamfahrstellen aus Gründen der Betriebssicherheit, wie Krümmungen mit kleinem Halbmesser, Bauwerke, unübersichtliche Bahnhofseinfahrten, üben, da sie verhältnismäßig selten auftreten, nur geringen Einfluß auf den Gesamtwirkungsgrad einer Zugfahrt aus.

Zu 4. Von größerem Einfluß als die eben besprochenen Umstände sind die ohne Aufenthalt zu durchfahrenden Wege nicht nur auf den Wirkungsgrad, sondern auch auf die Geschwindigkeit der Züge. Da die Anfahr- und Bremsverhältnisse im großen und ganzen die gleichen bei derselben Fahrgeschwindigkeit bleiben, so sinkt das Verhältnis $\frac{\text{Theoretische}}{\text{Reine}}$ Fahrzeit umsomehr, einen je kleineren Anteil die Fahrt mit gleichförmiger Geschwindigkeit — Grundgeschwindigkeit — an dem zurückgelegten Weg hat, d. h. je kleiner die Stationsentfernung ist, die ohne Zwischenaufenthalte zurückgelegt wird. Diese Länge bestimmt sogar die Grenze der größtmöglichen Fahrgeschwindigkeit, die bei richtiger Fahrplanbildung nicht nur erreicht, sondern auch zur Anwendung kommen soll. Fehlerhaft erscheint es, wenn die Fahrt zwischen zwei Stationen nur aus Anfahr- und Bremszeit besteht, wobei also nach knappem Erreichen der Grundgeschwindigkeit die Bremsung schon wieder einsetzen muß. Aus diesem Grenzfall folgt, daß für eine Kleinstentfernung von Stationen eine bestimmte Grundgeschwindigkeit aus wirtschaftlichen Gründen nicht überschritten werden darf. Einen Einblick in diese Verhältnisse ergibt nachstehende Zusammenstellung IV, aus der zu ersehen ist, daß bei 70 km/Std. Geschwindigkeit die kleinste Stationsentfernung rund 2300 m betragen dürfte und daß Entfernungen von 4,5 und 6 km noch recht gut von Zügen mit 70 km/Std. Geschwindigkeit unter den zugrunde gelegten Annahmen befahren werden können, da z. B. bei der Stationsentfernung von

4 km noch immer nahezu die Hälfte des Weges mit der Grundgeschwindigkeit durchfahren wird. Auch der Teilwirkungsgrad $\frac{\text{Theoretische Fahrzeit}}{\text{Reine Fahrzeit}}$ zeigt gute Werte.

Zusammenstellung IV.

kleinste Stationsentfernung in Kilometern	Anfahrzeit in Sekunden bei 70 km/Std. Geschwindigkeit	Bremszeit in Sekunden bei 70 km/Std. Geschwindigkeit	übrigbleibender Weg in Metern für 70 km/Std. Geschwindigkeit	Reine Fahrzeit in Sekunden	Theoretische Fahrzeit in Sekunden	Teilwirkungsgrad $\frac{\text{Theoretische Fahrzeit}}{\text{Reine Fahrzeit}}$
4	194	40	1700 mit 87 Sek. Fahrzeit	321	206	0,64
5	194	40	2700 „ 139 „ Fahrzeit	373	257	0,69
6	194	40	3700 „ 190 „ Fahrzeit	424	309	0,73
	Anfahrweg in Metern 1900	Bremsweg in Metern 400				

Bei leichten Zügen liegen die Verhältnisse günstiger. Es läßt sich der Schluß ziehen, daß unter heutigen Verhältnissen die Fahrgeschwindigkeit der durchschnittlich alle 4 bis 6 km anhaltenden Personenzüge mit 70 bis 80 km/Std. Grundgeschwindigkeit die Grenze erreicht hat. Wirkungsgrade von 0,7 — der Teilwirkungsgrad ist in diesem Falle gleich dem Gesamtwirkungsgrad — sind praktisch noch gut annehmbar. Eine Reisegeschwindigkeit von rund 50 km/Std. — 0,7 × 70 km — für Reisen von Ort zu Ort muß als völlig ausreichend angesehen werden.

Recht bemerkenswerte Ergebnisse bieten die gleichen Untersuchungen für Schnellzüge, die in derselben Weise den Zusammenhang zwischen Stationsentfernung und Fahrgeschwindigkeit zum Ausdruck bringen. Es sind die in Frage kommenden Werte für zwei Schnellzüge von 80 und 90 km/Std. Grundgeschwindigkeit berechnet und nachstehend zusammengestellt worden. Während bei 80 km Grundgeschwindigkeit der Teilwirkungsgrad $\frac{\text{Theoretische Fahrzeit}}{\text{Reine Fahrzeit}}$ für die angenommenen, ohne Aufenthalt zu durchfahrenden Strecken von 40, 70 und 100 km noch als durchaus zufriedenstellend für Schnellzugbetrieb angesehen werden kann, sinkt er jedoch für 90 km/Std. Geschwindigkeit bei 40 km Stationsentfernung auf 0,915 als Zeichen dafür, daß die Weglängen zu klein sind.

Zusammenstellung V.

Kleinste Stationsentfernung in Kilometern	Anfahrzeit in Sekunden	Bremszeit in Sekunden	übrig bleibender Weg in Metern	Reine Fahrzeit in Sekunden	theoretische Fahrzeit in Sekunden	Teilwirkungsgrad $\frac{\text{Theoretische Fahrzeit}}{\text{Reine Fahrzeit}}$
	bei 80 km/Std. Geschwindigkeit		für 80 km/Std. Geschwindigkeit nebst zugehöriger Fahrzeit			
40	222 (2500 m)	45 (560 m)	36 940 m mit 1662 Sek.	1929	1800	0,93
70	222	45	66 940 „ „ 3012 „	3279	3150	0,96
100	222	45	96 940 „ „ 4362 „	4629	4500	0,98
	bei 90 km/Std. Geschwindigkeit		für 90 km/Std. Geschwindigkeit nebst zugehöriger Fahrzeit			
40	250 (3100 m)	50 (625 m)	36 275 m mit 1451 Sek.	1751	1600	0,915
70	250	50	66 275 „ „ 2651 „	2951	2800	0,95
100	250	50	96 275 „ „ 3851 „	4151	4000	0,965

Zu beachten bleibt noch, daß bei Aufstellung des Gesamtwirkungsgrades für die ganze Zugfahrt der Fernschnellzüge die Fahrtverzögerungen infolge der Aufenthalte und hier nicht berücksichtigter Geschwindigkeitsermäßigungen hinzukommen. Es verlohnt sich, an Hand der letzten drei Zusammenstellungen die Zusammenstellung I durchzugehen und die dortigen Werte fahrplanmäßiger Züge mit den zuletzt zusammengestellten theoretischen Werten zu vergleichen.

Zu 5. Die Stationsbedeutung in Hinsicht des Reise- und Gepäckverkehrs und der Erfordernisse rein betriebstechnischer Art tritt in den Aufenthaltszeiten in die Erscheinung. Durch eine zielbewußte Bemessung der Aufenthalte läßt sich häufig eine kostenlose, nicht unerhebliche Beschleunigung der Züge erreichen. Dazu ist natürlich die ständige gewissenhafte Nachprüfung des Reiseverkehrs erforderlich; nicht selten verschiebt sich infolge Verlegung von Anschlußzügen der Verkehr eines Zuges erheblich, so daß Änderungen in den Haltezeiten nötig werden. Bei der Abfertigung der Reisenden spielt ihre Selbsterziehung eine nicht unbedeutende Rolle. Während die Schnelligkeit des Aus- und Einsteigens zweifellos durch die Innentürgriffe gewonnen hat, ist eine Erschwerung indessen bei den D-Wagen zweifellos eingetreten, bei denen Ein- und Aussteigen nur durch zwei Türen erfolgen kann. Es müßten daher die Reisenden zu größerer Ordnung beim Einsteigegeschäft erzogen werden und sich selbst erziehen; es wird der altbekannte Vorschlag in Erinnerung gebracht, den Wagen an dem in der Fahrtrichtung hinten laufenden Ende zu besteigen, ihn dagegen am vorn laufenden Ende zu verlassen. Entsprechende Schilder im Seitengange oder auch an der Außenseite des Wagens, Bekanntmachungen in den Tageszeitungen könnten die Erziehung fördern. Zu Zeiten starken Verkehrs wird die Zugabfertigung durch das planlose Ein- und Aussteigen bei den D-Wagen empfindlich gehindert, so daß die fahrplanmäßigen, für gewöhnlich völlig ausreichenden Haltezeiten stark überschritten werden und Zugverspätungen unvermeidlich sind. Auch die gute Beschilderung auf den Bahnsteigen wirkt mittelbar für eine pünktliche Abfertigung der Personenzüge. Daß für die Gepäckabfertigung namentlich auf Kreuzungsstationen reichlich Arbeitskräfte vorzusehen sind, versteht sich von selbst.

Bei Aufenthalten aus rein betrieblichen Gründen ist der Gleisanlage der Stationen die Aufmerksamkeit zuzuwenden, ob sie eine schnelle Abwicklung der auszuführenden Verschiebebewegungen von Zuglokomotiven und Wagen zuläßt. Die Behandlung von Kurswagen ist ganz besonders zu verfolgen, denn nicht selten erleiden durch sie Züge Verspätungen. Überholungen von Personenzügen durch Schnellzüge sollen mit einem Kleinstaufwand von Haltezeit ermöglicht und tunlichst auf größere Anschlußstationen gelegt werden, wo ein Teil der Zugfahrt als beendet anzusehen ist. Dies Verfahren wird auch allgemein geübt, da die den Schnellzügen vorfahrenden Personenzüge als Sammelzüge für jene gelten. Überholungsaufenthalte auf kleinen Unterwegsstationen müssen vermieden werden, da sie betrieblich für den

Personenzug nicht ausgenutzt werden können und die Reisenden verdrießlich machen, denen die lange Verzögerung ihrer Reise für sie selbst zwecklos erscheint. Das Wassernehmen der weiterfahrenden Lokomotiven sollte in 3 Minuten beendet sein, was nur bei reichlicher Wasserabgabe — mindestens 1,5 bis 2 cbm in der Minute — der Wasserkrane möglich ist, die am Bahnsteig so zweckmäßig aufgestellt sein müssen, daß die Zuglokomotive während des Wassernehmens am Zuge verbleiben kann. Für den Lokomotivwechsel sollte eine besonders günstige Gleislage geschaffen sein, so daß er in 3 bis 4 Minuten sicher und gefahrlos ohne Hast bewirkt werden kann. Dazu gehört die Möglichkeit einer schnellen Entfernung der bisherigen Zuglokomotive aus der Fahrstraße, möglichst günstige und nahe Aufstellung der Wechsellokomotive. Die Gleisanlagen für derartige Betriebsgeschäfte entsprechen häufig nicht den Forderungen schneller Abwicklung und führen dann zu den „gewohnheitsmäßigen Verspätungen", die sich auch durch Mißstände aus den vorherbesprochenen Punkten herausbilden und dann dauernd den strammen Dienstbetrieb schädigen können. Sorgfältiges Nachforschen führt fast immer zum Erkennen und Beseitigen des Grundübels.

Zu 6. Die Abwicklung des Postverkehrs ist ebenfalls für die Aufenthalte von Bedeutung, obwohl sie durch ihn nach dem Übereinkommen keine Verlängerung erfahren dürfen. Die Postverwaltung schenkt diesem Gegenstand fortgesetzte Beachtung, obwohl sie eine zufriedenstellende Lösung, das Verladegeschäft wesentlich durch mechanische Einrichtungen zu beschleunigen, bisher noch nicht gefunden hat. Die zusammenlegbaren Schnellladekörbe, welche, mit Paketen beladen, den Bahnpostwagen auf den Zwischenstationen zugeführt werden, um auf der nächsten Station leer oder beladen wieder abgegeben zu werden, haben den erhofften Erfolg nicht gehabt. Es scheint, als ob zu ihrer Verwendung eine besondere Bauart der Bahnpostwagen nötig wäre, die in der jetzigen Raumausnutzung für den Betrieb mit den zusammenlegbaren Schnelladekörben nicht geeignet sind.*)

Der Weg ist gewiesen worden, wie bestehende Reiseverbindungen und Zugfahrten mit Hilfe des neuen Begriffes „Wirkungsgrad der Zugfahrt" auf ihre Güte hin geprüft werden können. Es ist auch gelehrt worden, wie nicht allein die Höhe der Fahrgeschwindigkeit die Güte einer Reiseverbindung bestimmt, sondern wie diese nach der Reiseverzögerung aller Art und ihrer Verringerung vom Standpunkt des Betriebs- und Maschinentechnikers zu beurteilen ist. Bei Aufstellung neuer Fahrpläne ist ein planmäßiges Vorgehen durch Zugrundelegung der beabsichtigten Wirkungsgrade der Zugfahrt sehr erleichtert. Durch die zahlenmäßige Bemessung der Wirkungsgrade ist dem Zuge von Beginn der Fahrplanarbeit an ein Gepräge aufgedrückt, dem sich nunmehr alle weiteren Umstände sinngemäß unterordnen lassen. Durch umfangreiche statistische Arbeiten über bestehende Züge lassen sich die Gesamt- und Teilwirkungsgrade verschiedener Zuggattungen zahlenmäßig festlegen. Um den Charakter einer Zuggattung noch enger zu bestimmen, bedarf es der einflußreichen Bestandteile, wie Grundgeschwindigkeit, Aufenthaltszeiten, Anfahr- und Bremsverhältnisse, die sich aus der Praxis in guten Mittelwerten am sichersten gewinnen lassen. Wird nun der Fahrplan nach dieser einheitlichen Kennzeichnung der Zuggattungen nach Prüfung der Verkehrsbedürfnisse, von der die Wahl der Zuggattung im bestimmten Fall abhängt, aufgestellt, so müssen sich im ganzen Bahngebiet einer Verwaltung überall gleichwertige und gleichartige, den Verkehrsverhältnissen entsprechende Reiseverbindungen und Zugfahrten entwerfen lassen.

*) Anm. d. Schriftl. Nach der von uns in Nr. 21 S. 318 d. Ztg. mitgeteilten Äußerung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten im Abgeordnetenhause sollen mit großen Postsäcken, die kleinere Pakete aufnehmen, Versuche gemacht werden.

Aus dem Betriebsberichte der preußisch-hessischen Staatsbahnen für das Jahr 1903/04

fügen wir den von uns in Nr. 11 S. 163 ff. d. Ztg. gebrachten Mitteilungen noch folgendes nach: Von der Gesamteinnahme von 1 519 788 233 (1 400 563 075) *M* entfielen auf den Personen- und Gepäckverkehr 419 352 593 (391 371 589) *M* und auf den Güterverkehr 1 007 642 150 (920 541 606) *M*, während der Rest aus anderen Einnahmequellen hervorging. Die eigentlichen Verkehrseinnahmen sind also gegen das Vorjahr um 115 081 548 *M* oder um 8,77 % gestiegen, und es entfallen davon auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge 43 253 (41 239) *M* Die Zahl der beförderten Personen betrug 661 302 003 (608 864 990), und die eingetretene Vermehrung um 52 437 569 Personen entsprach einem Zuwachs von 8,61 (2,30) %. Von der Gesamtzahl der Reisenden fuhren in I. Klasse 2 300 212 (2 259 059), in II. Klasse 65 010 253 (60 562 199), in III. Klasse 285 474 504 (261 878 631) und in IV. Klasse 299 568 812 (276 256 948); Militärpersonen wurden 8 947 722 (7 908 153) befördert. Die Anzahl der Reisenden war somit auch in diesem Jahre in der IV. Klasse wieder die größte. In den einzelnen Klassen betrug die Zunahme an Reisenden in I. Klasse 1,82, in II. Klasse 7,35, in III. Klasse 9,01 und in IV. Klasse 8,43, beim Militär 8,61 %. Der Zuwachs war also in der III. Klasse der stärkste. In runden Zahlen betrugen die zurückgelegten Personenkilometer in I. Klasse 231 (223), in II. Klasse 2008 (1906), in III. Klasse 5848 (5576) und in IV. Klasse 7267 (6592) Millionen. Von der Gesamtleistung von 16 145 (15 010) Millionen Personenkm fiel danach der Hauptanteil der IV. Klasse zu, die auch verhältnismäßig mit 10,25 % die größte Steigerung erfuhr. Die Beförderungsstrecke für eine Person, d. i. die im Durchschnitt auf jede Fahrkarte zurückgelegte Wegstrecke betrug in I. Klasse 100,84 (98,65), in II. Klasse 30,89 (31,48), in III. Klasse 20,49 (21,29), in IV. Klasse 24,26 (23,86) und beim Militär 23,54 (23,79) km. Im Gesamtdurchschnitt wurden von einer Person 24,41 (24,65) km durchfahren. An Fahrgeldeinnahme erbrachte die I. Klasse 16 550 354 (15 948 893) *M*, die II. Klasse 87 161 454 (83 381 728) *M*, die III. Klasse 155 350 365 (147 569 584) *M*, die IV. Klasse 137 662 056 (123 671 227) *M* und die Militärbeförderung 7 934 316 (7 164 530) *M* Hiernach ergab auch in diesem Jahre die III. Klasse die höchste Einnahme, und die Einnahmen verteilten sich in der Weise auf die einzelnen Klassen, daß auf die I. Klasse 4,09 (4,22), auf die II. Klasse 21,54 (22,07), auf die III. Klasse 38,39 (39,07), auf die IV. Klasse 34,02 (32,74), auf die Militärbeförderung 1,96 (1,90) % entfielen. Die drei oberen Klassen hatten einen verhältnismäßigen Rückgang zu verzeichnen, während sich der Prozentsatz, mit dem die IV. Klasse am Verkehr beteiligt war, um 1,28 % hob. Die Durchschnittseinnahme für eine Person betrug in I. Klasse 7,20 (7,06), in II. Klasse 1,34 (1,38), in III. Klasse 0,54 (0,56), in IV. Klasse 0,46 (0,45) und beim Militär 0,89 (0,91) *M*

Die Einnahmen aus dem Rückfahrverkehr stiegen von 172 436 963 *M* im Vorjahre auf 182 519 337 *M* im Berichtsjahre; sie erfuhren also eine Steigerung um rund 10 000 000 *M* oder um 5,85 %. Dabei hob sich die Zahl der verkauften Arbeiter-Rückfahrkarten von 4 323 147 auf 4 656 850 Stück oder um 7,72 %, die Zahl der verkauften Arbeiter-Wochenkarten von 7 007 497 auf 8 062 572 Stück oder um 15,06 %, ein Beweis, daß in steigendem Maße von dieser in sozialer Beziehung so wichtigen Einrichtung Gebrauch gemacht wird. Dagegen ging die Zahl der verkauften Sonderzugkarten von 726 703 auf 325 109 Stück oder um 55,26 % zurück, weil im Vorjahre aus Anlaß der Düsseldorfer Gewerbeausstellung eine große Zahl von Sonderzügen gefahren worden waren. — Der im Vorjahre stark — um 23 % — zurückgegangene Verkehr auf zusammengestellte Rundreisehefte hat im Berichtsjahre wieder eine kleine Steigerung erfahren, indem sich die Zahl der verausgabten Hefte von 242 636 auf 255 858 Stück oder um 13 222 Stück und um 5,45 % hob. Es wurden nämlich infolge der Einbeziehung der italienischen und französischen Bahnen in den Vereinsverkehr und der Ausgabe von überseeischen Fahrscheinen die Fahrscheinhefte für größere Entfernungen weit stärker verlangt als früher. Die Zahl der Hefte für Entfernungen von 2000 bis 3000 km betrug 36 737 (29 185) und für Entfernungen für mehr als 3000 km 13 910 (9208); die Gesamtzahl dieser Hefte stieg also um 12 254 Stück.

Im Schlafwagenverkehr betrug die Zahl der Reisenden 172 049 (158 815), und die daraus erzielten Einnahmen beliefen sich auf 1 285 398 (1 141 316) *M* Die Schlafwagen wurden zu 43,44 % von Reisenden der I. Klasse und zu 56,56 % von Reisenden der II. Klasse benutzt. Am Ende des Berichtsjahres

waren im ganzen 23 (20) von der Staatsbahnverwaltung mit 101 (91) staatseigenen Schlafwagen betriebene Schlafwagenkurse vorhanden. Außerdem waren 8 (7) Kurse im Betriebe der Internationalen Schlafwagengesellschaft.

Die Zahl der in den D-Zügen verkauften Platzkarten betrug 3 122 073 (2 840 192), und diese erbrachten eine Einnahme von 3 575 403 (3 415 661) ℳ. Es hat sich also die Stückzahl um 9,92 %, die Einnahme aber nur um 4,68 % erhöht.

Die seit dem Jahre 1892 erfolgte Einrichtung des Wirtschaftsbetriebes in den Zügen hat sich auch weiter gut bewährt. Sie besteht jetzt auf 44 (41) Linien; auf 36 (29) Linien laufen Speisewagen, auf 8 (12) Linien sogen. Büfettwagen. Im ganzen waren 67 (61) Speisewagen und 15 (15) Büfettwagen im Betriebe. Letztere waren sämtlich Eigentum der Staatsbahnverwaltung. Von den Speisewagen waren 6 Bahneigentum, während 61 den Pächtern des Wirtschaftsbetriebes gehörten. Die gezahlte Pacht betrug 156 600 (135 800) ℳ.

Im Güterverkehr betrug die Gesamtzahl der beförderten Tonnen 258 791 402 (237 909 720), sie erhöhte sich also gegen das Vorjahr um 20 881 682 t oder um 8,78 %. Dabei belief sich die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer auf 29 357 607 782 (26 997 527 929). Sie ist also gegen das Vorjahr um mehr als 2 Milliarden gestiegen und erbrachte eine Einnahme von 1 007 642 150 (920 541 606) ℳ., überstieg also zum erstenmal 1 Milliarde Mark. An diesen Mehreinnahmen sind die im Jahre 1903 erworbenen Privateisenbahnen beteiligt mit 7 245 000 ℳ. Im ganzen beträgt die Mehreinnahme im öffentlichen Verkehr gegen das Vorjahr rund 83 000 000 ℳ. oder etwa 9,61 %, und hieran ist der Kohlenverkehr beteiligt mit 17 800 000 ℳ. oder 21,45 %. Diese Steigerung ist zu ihrem größeren Teile zurückzuführen auf die im Berichtsjahre eingetretene günstigere Lage in Handel und Industrie, welche namentlich auch die Bautätigkeit belebte. Die durchschnittliche Einnahme für 1 t betrug 4,07 (4,09) ℳ., ging also gegen das Vorjahr noch wieder um ein geringes zurück. Auf 1 km durchschnittlicher Betriebslänge für den Güterverkehr entfielen 7086 (6660) t.

Betriebsstörungen durch den Eintritt von Naturereignissen sind im Laufe des Berichtsjahres in ganz besonders starkem Umfange vorgekommen. Im ganzen traten derartige Störungen ein infolge von Schneeverwehungen für mehr als zwei (bis zu vier) Tage in 66 Fällen und für die Dauer bis zu zwei Tagen in 149 Fällen. Durch die Schneeverwehungen wurden im wesentlichen die Strecken der Direktionsbezirke Breslau, Bromberg, Kattowitz, Posen und Stettin betroffen. Sie fielen zumeist in die Zeit des Frühjahrsschneesturms vom 18. bis 21. April 1903. Die Schneemassen wurden über die Felder gefegt und die Strecken in den Einschnitten vielfach bis zu den Böschungskronen und sogar darüber hinaus verweht; vielfach wurden auch Telegraphenstangen umgerissen. Die vorhandenen Schneeschutzanlagen, die sich bisher vollauf bewährt hatten, wirkten bei der außergewöhnlichen Heftigkeit des Schneefalls vielfach schädlich, indem die Schneemassen sich bis zur Oberkante der Schneezäune auftürmten, während an den Stellen, wo Schutzanlagen nicht vorhanden waren, die Einschnitte doch nur bis zur Böschungskante verwehten. — Um künftighin ähnlich starken Schneefällen erfolgreicher begegnen zu können, sind weitere Schutzanlagen angelegt und die bestehenden, soweit nötig, auf Grund der diesmal gesammelten Erfahrungen geändert worden. Namentlich sind Schutzhecken, die sich als schädlich erwiesen hatten, beseitigt und durch Drahtzäune ersetzt. Infolge von Überflutungen der Bahn, Beschädigungen des Bahndammes und von Brücken und dergl. traten Betriebsstörungen ein für mehr als zwei Tage in 19 Fällen und für die Dauer bis zu zwei Tagen in 17 Fällen. Namentlich wurden in der Zeit um Mitte Juli 1903 durch heftige Regengüsse in den Direktionsbezirken Breslau und Kattowitz die Bahnen überflutet und die Bahndämme und Brücken auf verschiedenen Strecken derart beschädigt, daß der Betrieb auf ihnen längere Zeit gestört wurde. So sind Betriebsstörungen eingetreten auf der Strecke Dammer-Carlsruhe O/S. von 8 Tagen, auf der Strecke Laskowitz-Thule von 9 Tagen, auf der Strecke Oberglogau-Twardawa von 13 Tagen, auf der Strecke Deutsch-Wette-Groß-Kunzendorf von 25 Tagen, auf der Strecke Deutsch-Rasselwitz-Oberglogau von 37 Tagen, auf der Strecke Cosel-Twardawa von 46 Tagen, auf der Strecke Cosel-Reinschdorf ebenfalls von 46 Tagen und auf der Strecke Steubendorf-Deutsch-Rasselwitz sogar vor 296 Tagen. Hier hatte das Hochwasser der Hotzenplotz am 10. Juli 1903 einen 3 m höheren Stand erreicht, als je zuvor, und zerstörte die Eisenbahnbrücke, eine Wegunterführung und zwei nahe dabei belegene gewölbte Durchlässe gänzlich. Nach Herstellung eines Laufsteges über die Hotzenplotz konnte der Personenverkehr durch Umsteigen bald wieder eröffnet werden. Der Güterverkehr mußte aber völlig eingestellt und konnte erst wieder eröffnet werden, als die neue Brücke über den Fluß am 1. Mai 1904 dem Betriebe übergeben war. Die Brücke hat jetzt eine lichte Weite von 85 m erhalten. Durch sie sind die beiden Durchlässe entbehrlich geworden, und der Weg ist verlegt und unter ihr hindurchgeführt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Staatsminister v. Budde** hat der Einladung des Kaisers zur Teilnahme an der Mittelmeerreise nicht folgen zu dürfen geglaubt. Er hält es, wie die „Berl. Pol. Nachr." melden, für seine Pflicht und seiner Stellung entsprechend, zunächst nicht fortzureisen, so lange noch wichtige Angelegenheiten seines Geschäftskreises, wie die Wasserstraßenvorlage im Herrenhause, verhandelt werden. Freilich ist es richtig, daß der Arzt ihm zu seiner vollständigen Wiederherstellung dringend empfohlen hat, möglichst bald längeren Aufenthalt im Süden zu nehmen und sich jeder anstrengenden und aufregenden Arbeit zu enthalten; es liegt aber in der Absicht, diesem Rate während der Osterpause des Parlaments zu folgen. Mit dem Verzicht auf die Mittelmeerreise hängt es zusammen, daß die Vorlage wegen Erweiterung des Staatsbahnnetzes nicht erst nach der Osterpause, sondern bereits jetzt dem Landtage zugegangen ist. Wir kommen auf diese in der nächsten Nummer ausführlich zurück.

— **Monatseinnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Einnahmen im Februar d. J.:

	ℳ.		ℳ.
Personen- und Gepäckverkehr	25 919 000	+	524 000
Güterverkehr	74 398 000	—	3 133 000
sonstige Quellen	8 180 000	+	1 231 000
zusammen	108 497 000	—	1 378 000

Vom 1. April 1904 bis Ende Februar d. J.:

	ℳ.		ℳ.
Personen- und Gepäckverkehr	407 892 000	+	19 454 000
Güterverkehr	956 541 000	+	41 540 000
sonstige Quellen	87 888 000	+	7 077 000
zusammen	1 452 321 000	+	68 071 000

— **Einschränkung im Gebrauch der Zugleinen.** Nach § 48,1 der jetzt noch geltenden Betriebsordnung ist bei Zügen ohne durchgehende Bremse die Zugleine von der Lokomotive nur bei Personenzügen über den ganzen Zug, sonst bis zum wachhabenden Beamten zu führen. In der am 1. Mai in Kraft tretenden neuen Bau- und Betriebsordnung ist im § 58,3 bestimmt, daß die Zugleine bei Zügen, die ohne durchgehende Bremse gefahren werden, von der Lokomotive nur bis zu dem Zugführer oder einem anderen an der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten zu führen ist. Damit ist auch die bisher nur für Personenzüge geltende Ausnahmebestimmung aufgehoben worden. In den Erläuterungen zu der neuen Betriebsordnung, die dem Bundesrate vorgelegen haben, wird die neue Vorschrift ausdrücklich mit der Unzuverlässigkeit der Zugleinen begründet (Erläuterung zu § 56 (7). Bei dieser Sachlage kann nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg dem Antrage der dortigen Kaiserlichen Oberpostdirektion bei Eilgüterzügen die für den Postverkehr eingestellten und benutzten Bahnpostwagen durch eine Zugleine mit der Lokomotive zu verbinden, umsoweniger zugestimmt werden, als sich dadurch für den Betrieb lästige Erschwernisse ergeben würden. Nach dem auch den übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen nachrichtlich mitgeteilten Erlasse wird aber noch zu prüfen sein, ob es bei der Beförderung von benutzten Postwagen in nicht mit durchgehender Bremse gefahrenen Zügen zweckmäßig und durchführbar sein würde, den Postwagen entweder mit einem Bremser zu besetzen oder ihn hinter dem Packwagen einzustellen.

— **Führung der Untersuchung in Disziplinar- und Beschwerdesachen im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung.** In Ergänzung der „Anweisung für den Schriftverkehr der Dienststellen" hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten durch einen im „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlichten Erlaß vom 15. d. M. bestimmt, daß bei der Untersuchung in Disziplinar- und Beschwerdesachen nach folgenden Grundsätzen zu verfahren ist: 1. Die Vernehmungen von Beamten und Arbeitern haben durch die Dienstvorsteher oder ihre Vertreter zu geschehen. Nur bei besonders großen Dienststellen können Ausnahmen zugelassen werden. In diesen Fällen werden die zu den Vernehmungen berechtigten Beamten auf Antrag der Dienststelle von dem vorgesetzten Inspektions-

vorstand bezeichnet. 2. Die Vernehmung von Bediensteten durch Dienstanfänger oder Hilfskräfte, die außerhalb des Beamtenverhältnisses stehen, ist unzulässig. 3. Beschuldigte sind in schonender Weise und in Abwesenheit von gleichgestellten oder untergeordneten Bediensteten zu vernehmen. 4. Der Beschuldigte und die Zeugen sind einzeln zu vernehmen. Beschuldigte und Zeugen, deren Aussagen sich widersprechen, sind einander gegenüberzustellen. 5. Bei der erstmaligen Vernehmung haben die Beschuldigten und die Zeugen den Sachverhalt im Zusammenhang darzustellen; es ist unzulässig, ihnen die Aussagen der bereits Vernommenen vorher mitzuteilen. In der Niederschrift darf jedoch auf andere Aussagen insoweit Bezug genommen werden, als Übereinstimmung mit der niederzuschreibenden Aussage besteht. 6. Die Niederschriften sind erschöpfend aber knapp zu halten. Anführungen, die mit dem Gegenstand der Untersuchung nicht in unmittelbarem Zusammenhange stehen, sind nur aufzunehmen, wenn der Vernommene trotz Belehrung darauf besteht. Alsdann ist ausdrücklich zu vermerken, daß die Belehrung erfolgt sei. 7. Die von dem Vernommenen benannten, am Orte der Vernehmung oder in unmittelbarer Nähe befindlichen Zeugen sind ohne besonderen Auftrag zu verhören. Sind sie einem anderen Dienstvorsteher unterstellt, so ist dessen Vermittlung kurzerhand in Anspruch zu nehmen. Unter der gleichen Voraussetzung sind auch solche Zeugen ohne besonderen Auftrag zu vernehmen, die nicht zu den Bediensteten der Eisenbahnverwaltung gehören, sofern sie zu einer Aussage bereit sind. Auch können geeignete Beamte der eigenen Verwaltung auf Wunsch des Beschuldigten gutachtlich vernommen werden, wenn das zweckdienlich erscheint. 8. Der Dienstvorsteher oder der die Vernehmungen leitende Beamte hat sich über besondere Wahrnehmungen zu äußern, die er etwa bei den Vernehmungen gemacht hat; insbesondere hat er sich in Zweifelsfällen über die Glaubwürdigkeit der Aussagen auszusprechen. 9. Soll der Dienstvorsteher selbst gehört werden, so hat er seine Aussage mit den übrigen Verhandlungen in Berichtsform vorzulegen, wenn im Einzelfalle nichts anderes bestimmt wird.

— **Elektrische Schnellbahn Cöln-Düsseldorf.** In einem mit „Städtische Rückblicke“ überschriebenen Aufsatze der Köln. Ztg. wird u. a. ausgeführt, daß den Verkehrsverhältnissen der Stadt Cöln sich neue wertvolle Aussichten durch den Plan einer elektrischen Schnellbahn zwischen Cöln und Düsseldorf eröffnen. Nach allem, was darüber verlautet, darf man so viel sagen: das Projekt hat keine grundsätzlichen Schwierigkeiten mehr zu überwinden, wohl aber sind die beteiligten Kreise noch nicht zu einer vollen Verständigung über alle finanziellen und technischen Fragen gekommen. Ebenso untersteht die weitere Frage der Erteilung der Konzession durch den Staat und damit die Bestimmung darüber, ob nicht der Staat selbst einem derartigen Bahnbau näher treten wird, noch der Prüfung in den Ministerien. Falls die Bahn, wie beabsichtigt, unter Beteiligung der Städte Cöln und Düsseldorf von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft gemeinsam mit den Siemens-Schuckert-Werken gebaut wird, ist vorläufig beabsichtigt, die 21 000 000 *M.* betragenden Kosten zur Hälfte durch Aktien, zur anderen Hälfte durch Schuldverschreibungen aufzubringen. Natürlich können alle diese Absichten noch in sich gründliche Veränderungen erfahren; das gilt auch selbstredend von der Frage der Beteiligung beider Städte, ihrer Form und Höhe. Aus Düsseldorf ist zu dem Projekt gemeldet worden, daß es bei Düsseldorf eine besondere Rheinbrücke vorsieht, die zwischen Udesheim und Grimlinghausen den Strom überspannen soll, so daß sie neben dem Düsseldorfer Wasserwerk in Flehe auf Düsseldorfer Gebiet kommt. Die weitere Linienführung ist so gedacht, daß die Schnellbahn in die Merovinger Straße einbiegt, die sie der ganzen Länge nach durchläuft, um dann die Friedrichstraße zu gewinnen. Hier geht sie bis zum Kirchplatz, den sie überquert; sie wird in die Elisabethstraße geleitet, die sie ungefähr bis zur Turmstraße benutzt, wo ihr Anfangs- bezw. Endpunkt ist. Von einer Linienführung durch die ganze Länge der Friedrichstraße bis zum Graf Adolfplatz mußte nach dem „Düss. Generalanzeiger“ Abstand genommen werden, weil die Staatsbahnverwaltung einen direkten Anschluß an eine andere Privatbahn, in diesem Falle also an die Gleise der Rheinischen Bahngesellschaft, vermieden sehen will.

— **Die Eisenbahn im Dienste der Hamburger Ein- und Ausfuhr über See.** Der „Hamb. Korr.“ schreibt: Die Inanspruchnahme der Eisenbahn zur Herbeischaffung der binnenländischen und zur Verteilung der überseeischen Hamburger Schiffsladungen war im vergangenen Jahre ganz ungewöhnlich stark, hauptsächlich deshalb, weil die Elbschiffahrt monatelang stillzuliegen gezwungen war, was naturgemäß die Eisenbahn entsprechend mehr belastete. Die Nachweisungen der Kaiverwaltung in Hamburg haben bereits gezeigt, daß die direkte Überladung von Massengütern von der Eisenbahn ins Schiff und umgekehrt von 92 000 t im Jahre 1903 auf 222 000 t im Jahre 1904 gestiegen sind. Ein ähnliches Bild gewährt jetzt auch eine Übersicht über den Hamburger Bahnbetrieb der Hamburg-Amerikalinie; für diese Gesellschaft wurden im Jahre 1903 insgesamt 192 238 t, im Jahre 1904 aber 343 628 t Güter von der Eisenbahn ab- und zugefahren; die Zahl der beladenen Güterwagen, die zu diesen Transporten nach und von den Kais gingen, steigerte sich von 22 010 auf 38 394, so daß im Arbeitstag 125 Wagen gegen 72 im Jahre vorher abgefertigt werden mußten. Im Bahnbureau der Hamburg-Amerikalinie wurden infolgedessen 115 519 Frachtbriefe und Beförderungsanträge gegen 60 036 im Jahre vorher bearbeitet und 782 000 *M.* gegen 571 000 *M.* Bahnfrachten für Rechnung der Staatseisenbahnen eingezogen. . . . Abgesehen von der Steigerung, ist die Verteilung des Hamburger Bahnverkehrs der Hamburg-Amerikalinie recht interessant. Nach den Kais gingen im Jahre 1904 insgesamt 195 979 t, von den Kais 147 649 t. Die meisten Bahngüter wurden in Wagenladungen befördert: 157 000 nach und 145 000 von den Kais, während als Stückgut die gleichen Wege 39 000 bezw. 2600 t machten. 22 745 beladene Güterwagen gingen nach den Kais, 15 646 von den Kais, 90 774 Frachtbriefe und Beförderungsanträge mußten dagegen für einkommende, 24 745 für ausgehende Güter im Bahnbureau erledigt werden.

— **Anlieferung der Frachtstückgüter.** Die Mehrzahl der Frachtstückgüter wird von den Versendern namentlich in den großen Städten bekanntlich in der Zeit von 5 bis 7 Uhr nachmittags aufgeliefert. Die Folge hiervon ist eine derartige Anhäufung von Gütern in den letzten Geschäftsstunden, daß Unregelmäßigkeiten entstehen, die für die Verfrachter ebenso unangenehm wie für die Eisenbahnverwaltung sind. Insbesondere wird aber die pünktliche Beförderung der Sendungen mit denjenigen Zügen, welche die beste Beförderungsgelegenheit bieten, in Frage gestellt. Die Berliner Handelskammer weist daher die Versender darauf hin, daß die möglichst frühzeitige Auflieferung der Stückgüter in ihrem eigenen Interesse liegt, und sie empfiehlt allen Beteiligten dringend, die Sendungen, wenn irgend angängig, nicht in der Zeit zwischen 5 und 7 Uhr nachmittags, sondern im Laufe des Tages den Güterannahmestellen zu übergeben.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 52 998 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4077 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 56 484 und auf den Arbeitstag 4345 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 268 und im ganzen 3486 Wagen oder 6 % weniger zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 255 582 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 660 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 253 506 und auf den Arbeitstag 19 500 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 160 und im ganzen 2076 Doppelwagen oder 0,8 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 35 327 Doppelwagen gegen 33 773, in Oberschlesien 88 669 Doppelwagen gegen 77 864 und in den drei Bezirken zusammen 379 578 Doppelwagen gegen 365 143 und war demnach im Saarbezirk 1554 Doppelwagen oder 4,6 %, in Oberschlesien 10 805 Doppelwagen oder 13,9 % und in den drei Bezirken zusammen 14 435 Doppelwagen oder 4 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1904.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 11. d. M. und betrug 20 266 Wagen gegen 20 030 am 5. März 1904.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 48 976 Doppelwagen zu 10 t gegen 50 950 und nach dem Dortmunder Hafen 103 gegen 19 sowie von anderen Gütern 4 gegen 8 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 48 135 offene Wagen gegen 47 772 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 363 oder 0,8 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Februar d. J. sind bei einer Bahnlänge von 6305 (6095) km befördert worden 1 928 389 (1 996 018) Personen und 1 519 016 (1 443 925) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: aus dem Personenverkehr 2 750 030 (2 777 139) *M*, aus dem Güterverkehr 8 376 623 (8 066 807) *M*, aus dem Gepäckverkehr 191 193 (193 225) *M* und aus dem Tiertransport 252 154 (286 784) *M*, zusammen 11 570 000 *M* gegen 11 323 955 *M* im gleichen Monat des Vorjahres. Die Gesamteinnahme vom 1. Januar bis 28. Februar d. J. beziffert sich auf 22 930 000 *M*, gegenüber dem Vorjahre innerhalb des gleichen Zeitraums mehr um 789 597 *M*.

— **Königlich bayerisches Kanalamt Nürnberg.** Durch Allerhöchste Entschließung wurden die Geschäfte des Kanalamtes Nürnberg, das bisher direkt der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen unterstellt war, vom 1. April d. J. an der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg unter gleichzeitiger Zuweisung des Gesamtpersonals der Kanalverwaltung übertragen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1962,84 km (im Vorjahre 1925,41 km) 2 827 659 (2 764 839) Personen und 669 910 (672 118) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 329 000 (1 297 196) *M*, aus dem Güterverkehr 2 598 000 (2 557 783) Mark, aus sonstigen Quellen 387 000 (407 000) *M*, zusammen 4 314 000 *M*, gegenüber den Einnahmen im Februar 1904 mehr 52 021 *M*. Vom 1. April 1904 bis letzten Februar d. J. betrugen die Einnahmen 58 258 000 *M*, gegenüber den Einnahmen im gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 2 330 411 *M*.

— **Änderung in der Organisation des bautechnischen Bureaus der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen.** Das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, hat die seit 1. Februar 1903 in provisorischer Weise erfolgte Abtrennung der Hochbauabteilung des bautechnischen Bureaus und deren Einrichtung als selbständiges Bureau endgültig genehmigt. Das bisherige bautechnische Bureau hat infolge dieser veränderten Organisation die Bezeichnung bahnbautechnisches Bureau und die bisherige Hochbauabteilung die Bezeichnung hochbautechnisches Bureau erhalten. Das bahnbautechnische Bureau besteht von jetzt ab aus vier Abteilungen: 1. Bahnbau-Abteilung, 2. Brückenbau-Abteilung, 3. Stellwerk- und Oberbau-Abteilung mit den Unterabteilungen für Stellwerke und für Oberbau, 4. Abteilung für Pläne, Statistik und technische Revisionen. Für das bahnbautechnische und das hochbautechnische Bureau sind neue Dienstanweisungen ausgegeben worden.

— **Über die Verkehrsprojekte der Stadt Berlin** haben vor einigen Tagen Berliner Zeitungen zufolge Oberbürgermeister Kirschner und Stadtbaurat Krause dem Kaiser Vortrag gehalten. An der Hand von Skizzen und Plänen wurde dem Kaiser u. a. über das Projekt der Nord-Süd-Untergrundbahn, über die Trasse, die Bahnhöfe und einzelne technische schwierige Besonderheiten, wie die Überschreitung der Spree und des Landwehrkanals durch die Nord-Südbahn, ihre Kreuzung mit der Untergrundbahn Potsdamer Platz-Spittelmarkt und dergleichen mehr Bericht erstattet. Dabei gab der Kaiser seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß die Stadt Berlin ein so bedeutsames Werk unternehmen wolle, um an ihrem Teil an der Lösung der dringenden Verkehrsfragen mitzuwirken. Daß der Kaiser diese Lösung hauptsächlich im Schnellverkehr und demnach in unterirdischen Bahnanlagen erblickt, kam auch hierbei wieder zu deutlichem Ausdruck.

— **Kaffeemaschinen im Eisenbahnbetrieb.** In der Königlichen Eisenbahnhauptwerkstätte zu Cottbus besteht seit Anfang des Jahres 1902 eine ähnliche Einrichtung zur billigen Herstellung von Kaffee, wie sie nach Nr. 94 S. 1418 Jahrg. 1903 d. Ztg. bei den Werkstätten in Jena und Gera in Gebrauch ist. Dem Vorstand der Hauptwerkstätte in Cottbus, Regierungs- und Baurat Neugebauer, verdanken wir hierüber folgende eingehende Mitteilungen: Die in Cottbus vorhandene, ganz in Kupfer gefertigte und im Innern gut verzinnte, für Dampfkochung eingerichtete Kaffeemaschine von 100 l Inhalt wurde einschließlich der drei gußeisernen Säulenfüße sowie der gesamten Armatur, wie Dampf- und Rückschlagventil, Lufthahn, Wassereinlauf- und Wasserabflußhahn, Wasserstandsglas, Kaffeestandsglas — beide mit Skala in Literteilung versehen — und zwei Kaffeezapfhähnen von F. G. Rühmkorff in Hannover beschafft. Die Dampfheizung erfolgt mittels Schlange. Das in den unteren Behälter der Maschine eingelassene Wasser wird mit dieser Schlange gekocht, durch den sich bildenden Dampf durch das Übersteigrohr in den oberen Behälter gedrückt, durchzieht hier das im Siebe liegende Kaffeepulver und füllt dann als fertiger Kaffee den mittleren Raum der Maschine, aus dem die Entnahme mittels der Zapfhähne erfolgt.

Die Kaffeemaschine nebst deren Bedienung, das der städtischen Leitung zu entnehmende Wasser, der zum Kochen erforderliche Dampf, eine größere Kaffeemühle sowie die zum Austragen des Kaffees dienenden Zubringkannen und Geräte sind den Beamten und Arbeitern der Werkstatt unentgeltlich zur Verfügung gestellt, während letztere den Kaffee und Kaffeezusatz auf ihre Kosten beschaffen. Auf 100 l Wasser werden z. Z. 1,25 kg Kaffee zu 2,60 *M* für 1 kg und 2/3 Päckchen Kaffeezusatz zu 10 ₰ für ein Päckchen verwendet, und stellt sich hiernach der Selbstkostenpreis für 1 l gekochten Kaffee auf 0,0332 *M*. Verlangt und abgegeben an den einzelnen Abnehmer wird der Kaffee fast durchgehend in der Menge von je ½ l, und wird solches mit 2 ₰ bezahlt, in welchem Preise gleichzeitig die Entschädigung für das Zubringen des Kaffees an die Arbeitsstelle mit enthalten ist.

Nach Inbetriebnahme der Anlage hatte sich nämlich herausgestellt, daß das Bezahlen, Zumessen und Abholen des Kaffees an der Kaffeemaschine für den einzelnen Abnehmer viel zu zeitraubend und umständlich war. Es wurden deshalb für die räumlich entfernter von der Kaffeemaschine liegenden Werkstättenabteilungen Zubringkannen aus Weißblech von etwa je 14 l Inhalt angefertigt und diese zur Vermeidung der Abkühlung in einen sie ringsum und am Boden eng umschließenden, ganz mit Filz ausgekleideten, mit umlegbarem Bügel mit Holzgriff versehenen Mantel aus Weißblech gestellt. Jeder Zubringkanne ist als Meßgefäß ½ l-Maß sowie ferner ein kleiner Trichter beigegeben.

Ein für die Werkstättenabteilung bestellter und aus der Kaffeekasse bezahlter Austräger sammelt jeweilig an den Arbeitsstellen die Bestellungen, zieht die Geldbeiträge ein — der Bequemlichkeit halber sind hierfür in der Werkstätte besonders gekennzeichnete Blechmarken zum Nennwerte von 2 ₰ angefertigt worden — und führt diese an den die Kaffeemaschine bedienenden Vorarbeiter ab, welcher sie nach Durchzählung in einen daneben an der Wand befestigten eisernen Kasten einlegt. Letzterer ist einer Sparbüchse ähnlich mit Einwurfspalt und verschließbarem Boden eingerichtet, zu dem nur der erste Bureaubeamte den Schlüssel besitzt, welcher den Verkauf der Blechmarken und die Abrechnungsgeschäfte besorgt.

Die bezahlte Menge Kaffee wird durch einen der Zapfhähne in die Zubringkannen eingelassen und durch Ablesen an der Skala kontrolliert, während der Austräger sie dem Einzelabnehmer mittels des ½ l-Maßes und des Trichters in das bereit gehaltene Gefäß, meistens eine Blechflasche, zumißt. Für die unvermeidlichen kleinen Verluste beim Ausmessen wird in die Zubringkanne eine geringe Zugabe über die bezahlte Menge hinaus bewilligt.

Im ganzen sind 10 Zubringkannen vorhanden, und wickelt sich nunmehr die Verausgabung zu den beiden Tageszeiten, an denen Kaffee gekocht wird, d. i. zur Frühstückspause und zu einer bestimmten Zeit des Nachmittags, binnen etwa je 10 Minuten ab. Bei der durchschnittlichen Zahl von 650 Werkstättenarbeitern werden z. Z. jeden Vormittag 100 l und jeden Nachmittag 70 bis 80 l Kaffee gekocht und verausgabt. Überschüsse aus der Kaffeekasse sind nicht beabsichtigt und auch bisher nicht erzielt worden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: die Regierungsbauführer Bernhard Kleiber aus Königsberg i. Pr. und Hans Lucas aus Pleschen, Reg.-Bez. Posen (Eisenbahnbaufach); Hans Le Blanc aus Königsberg i. Pr., Paul Lindemann aus Uslar, Kreis Uslar, Wilhelm Wechmann aus Brieg, R.-B. Breslau, und Ernst Harprecht aus Berlin (Maschinenbaufach). — Die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Trantofsky und Lübcke sind infolge Ernennung zu Kaiserl. Regierungsräten und Mitgliedern des Patentamts aus dem preußischen Staatsbahndienste ausgeschieden. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Fedor Hornbostel in Wilhelmshaven ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt.

Im Bereiche der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden befördert: zum Regierungsrat bei der Generaldirektion der Direktionsrat dieser Stelle Ludwig Ruckdeschel, zum Direktionsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Augsburg der Direktionsassessor bei der Generaldirektion Dr. Wilhelm Roßmann, zum Oberbauinspektor in Regensburg der Direktionsassessor Ferdinand Happ dortselbst, zu Direktionsassessoren die Eisenbahnassessoren Dr. Max Fischer bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Kempten, Dr. Otto Rossi bei jener in München, Anton Löhr, Dr. Wilhelm Romatzeck, Otto Verstl, Anton Hertel, Wilhelm Saller und Erwin Eberle bei der Generaldirektion, Ernst Arnold bei der Eisenbahnbetriebsdirektion München, Heinrich Schultheiß bei jener in Nürnberg, Friedrich Weber bei jener in Rosenheim, Alexander Kober bei dem Staatsbahningenieur in Lichtenfels und Dr. Heinrich Uebelacker in Eger bei der Generaldirektion

sowie der behufs Dienstleistung bei den Pfälzischen Eisenbahnen beurlaubte Eisenbahnassessor Adolf Schnabl unter Fortdauer seiner Beurlaubung gleichfalls zum Direktionsassessor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen. — Ernannt wurde zum Eisenbahnassessor bei der Zentralwerkstätte München der geprüfte maschinentechnische Praktikant Eugen Konrad daselbst. — Berufen wurde als Direktionsrat zur Eisenbahnbetriebsdirektion Bamberg der Oberbauinspektor Heinrich Liederer v. Liederscron in Neuulm. — Versetzt wurden der Direktionsrat Konrad Wagner von Bamberg zur Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg, Oberinspektor Leo Uhl von der Bahnstation Kufstein zu jener in Aschaffenburg als deren Vorstand und Oberbauinspektor Karl Seefried von der Generaldirektion als Staatsbahningenieur nach Neuulm, ferner die Direktionsassessoren Alois Dantscher von der Generaldirektion zur Bahnstation Würzburg, Johann Burkhardt von Augsburg zur Generaldirektion, Georg Wopfner von der Generaldirektion zur Bahnstation Kufstein unter Übertragung der Funktion des Vorstandes, Heinrich Kraemer von der Generaldirektion zur Zentralwerkstätte München, Adolf Kummer von Hof zur Zentralwerkstätte Regensburg, Ludwig Maier von Regensburg zur Betriebswerkstätte Eger als deren Vorstand und der Eisenbahnassessor Ernst Buehler von Weiden zur Betriebswerkstätte Hof. — In den dauernden Ruhestand ist getreten der Kanalamtsdirektor Ferdinand Volkert in Nürnberg. — Gestorben ist der Oberbauinspektor am Kanalamte Nürnberg Matthias Steinhauser.

Bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung wurden auf Ansuchen in den Ruhestand versetzt: der Finanzrat Proß, Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion Heilbronn, und der Kanzleirat Gürr bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, ersterer unter Verleihung des Titels und Ranges eines Oberfinanzrats.

Österreich.

— **Die neuen Verkehrsvorschriften und die Signalordnung für die österreichischen Eisenbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat, wie seinerzeit gemeldet wurde, den Termin für die Einführung der neuen Verkehrsvorschriften bei den österreichischen Eisenbahnen, der ursprünglich auf den 1. Mai d. J. festgestellt gewesen war, auf Ansuchen der Privatbahnen bis zum 1. Mai 1906 hinausgeschoben. Gleichzeitig war den Privatbahnen unter Mitteilung des von der Staatsbahnverwaltung ausgearbeiteten Entwurfs der neuen, bei den Staatsbahnen in Geltung zu setzenden Verkehrsvorschriften sowie der neuen Signalordnung anheimgegeben worden, die von den Verwaltungen der Privatbahnen allenfalls als Verbesserungen erachteten Abänderungen an dem Entwurfe der Staatsbahnverwaltung in Vorschlag zu bringen, da es sich empfehle, daß die neuen Verkehrsvorschriften womöglich bei sämtlichen österreichischen Eisenbahnen gleichen Wortlaut oder doch gleichen Inhalt erhalten. Unbeschadet dieses Gesichtspunktes würde es aber den einzelnen Bahnen unbenommen sein, auf die eigenartigen bei ihnen bestehenden örtlichen Verhältnisse durch besondere Bestimmungen Bedacht zu nehmen. Der Zeitpunkt für die Überreichung der von den Privatbahnen zu erstattenden Vorschläge ist mit Ende 1904 abgelaufen. Die eingelangten Berichte bilden derzeit den Gegenstand der Prüfung im Eisenbahnministerium.

— **Die geologischen Voraussagen beim Tunnelbau.** Im Wissenschaftlichen Klub in Wien hielt kürzlich der Professor der Geologie Dr. Uhlig einen Vortrag über „Die Bedeutung der geologischen Voraussage". Der Vortragende zog u. a. die geologischen Untersuchungen für den Bau der Alpentunnel in den Kreis seiner Erörterungen und wies nach, daß verschiedene Angriffe, die aus diesem Anlaß gegen die Geologen erhoben wurden, jeder Begründung entbehrten und vollkommen ungerecht seien. Professor Uhlig schickte voraus, daß das schwierigste Kapitel der Geologie die Erprobung der Gebirgsdurchschnitte sei. Die Voraussage dieser Durchschnitte könne leider nur wenig erprobt werden, und meist kommen hier nur die Erfahrungen beim Bau der großen Alpentunnel in Betracht. Die zahlreichsten Erprobungen solcher Gebirgsdurchschnitte haben in der Schweiz bei den Tunneln der Alpen und des Juragebirges stattgefunden. Der Jura zeichne sich durch große Regelmäßigkeit seiner geologischen Formbildung aus und biete gute Vorbedingungen für die richtige Voraussage. In zwei Fällen zeigte sich vollständige Übereinstimmung der Erprobung mit der Voraussage, und zwar bei den Tunneln Des Loges und Mont-Sagne im Neuenburger Jura; in anderen Fällen blieben geringe Abweichungen bestehen, so beim Bötzberg- und beim Hauensteintunnel im Aargauer Jura, auch beim Albis- und beim Gotthardtunnel. Etwas weniger befriedigend sei dagegen das Ergebnis beim Albulatunnel gewesen. Vollends beim Simplontunnel scheinen viele Techniker mit der Voraussage der Geologen sehr unzufrieden zu sein. Ja, man sei sogar so weit gegangen, den Geologen vorzuwerfen, daß sie die Unternehmung getäuscht hätten und daß diese nur im Vertrauen auf die Behauptungen der Geologen den Bau gewagt hätte. In Wirklichkeit seien die Schwierigkeiten außerordentlich groß gewesen. Die Aufstellung des Profils müsse als eine völlig gelungene bezeichnet werden. Die Zerlegung des Tunnels in drei Schichten, wie sie die Geologen vorausgesagt haben, sei wesentlich zugetroffen; diese sagten auch voraus, daß Wasser eintreten werde. Die außerordentlich große Menge von 1200 Sekundenlitern Wasser konnte allerdings nicht vorhergesehen werden, auch nicht die Temperatur von 42 bis 44° C. Auch in anderer Hinsicht sei eine Überraschung eingetreten, namentlich in bezug auf die Temperatur des Gesteins; man hatte 42° C. berechnet und 54° wurden gemessen, ein Irrtum, welcher, wie Professor Uhlig ausführte, den Geologen keineswegs zur Last gelegt werden könne.

Was die österreichischen Tunnel betrifft, so seien diese für die Geologen weniger lehrreich gewesen als die schweizerischen, da sie keine tiefen Basis-, sondern Scheiteltunnel sind. Bei dem Tauerntunnel habe sich die geologische Voraussage bisher bestens bewährt. Auch bei dem Bosrucktunnel (Pyhrntunnel), der von Spital am Pyhrn ins Ennstal führt, sei auf der Südseite eine vollständige Übereinstimmung mit der Voraussage eingetreten; nur in einem Punkte sei eine Abweichung zu verzeichnen, daß nämlich die Kalkschicht tiefer liege, als angenommen wurde, und wasserreicher sei, als man glaubte. Bei dem Wocheiner Tunnel sei gleichfalls eine vollständige Bestätigung der Voraussage eingetreten. Bei dem Karawankentunnel habe sich gezeigt, daß eine große Zone von Karbonschiefer vorhanden sei, welche Bergrat Teller, der das Profil verfaßt hat, als ungemein schwieriges Gestein bezeichnet hatte. Ebenso habe Teller vorausgesagt, daß schlagende Wetter eintreten werden. Die Voraussage habe noch ungünstiger gelautet, als es tatsächlich der Fall war; im ganzen und großen habe man aber auch hier mit der Voraussage der Geologen die besten Erfahrungen gemacht. In der Schweiz und in Österreich habe man mit Unrecht den Vorwurf erhoben, daß die Geologen Fehler gemacht haben. Es habe sich gezeigt, daß die Geologen, denen die Herstellung von Einzelprofilen anvertraut war, völlig auf der Höhe ihrer Aufgabe standen. Da man den Geologen mit Recht eine schwere Verantwortung zuschiebe, werde man in Zukunft noch eindringlicher als bisher verlangen müssen, daß diejenigen zur Aufstellung von Voraussagen herangezogen werden, welche die betreffenden Gebirge am eingehendsten studiert haben, und daß ihnen Zeit gelassen werde, die notwendigen Studien auszuführen.

— **Die Einlösung der Ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn.** Das österreichische Abgeordnetenhaus hat in der Sitzung vom 21. d. M. die vor bald zwei Jahren eingebrachte Vorlage wegen Verstaatlichung dieser beiden Bahnen angenommen. Es handelt sich hierbei bekanntlich nur um die formelle Durchführung der Verstaatlichung und Auflösung der Gesellschaften, da die Linien längst vom Staate für eigene Rechnung gegen feste Rente betrieben werden. Das angenommene Gesetz gibt der Regierung die Ermächtigung, auf Grund der im Jahre 1889 genau festgesetzten Bestimmungen die Einlösung durchzuführen. Der Einlösungstermin ist im Gesetz nicht bestimmt. Dieserhalb werden mit den Gesellschaften neue Abkommen getroffen werden müssen. Von Interesse ist der Zeitpunkt der Einlösung insofern, als der in Kapital genau bestimmte Einlösungsbetrag in Staatsschuldverschreibungen zum Durchschnittskurs des der Einlösung vorangehenden Halbjahrs gezahlt wird.

— **Wettbewerb der Wagenfabriken.** Bei allen Wagenbestellungen, welche die Wagenfabriken Deutschlands, Österreichs und Belgiens in den letzten Jahren für das Ausland ausführten, erfolgte der Zuschlag zu Selbstkostenpreisen oder sogar unter diesen. Diese ungünstigen Erfahrungen haben, wie verlautet, die deutschen Wagenfabriken veranlaßt, die Frage zu erwägen, ob nicht mit den in Betracht kommenden Wagenfabriken Österreichs und Belgiens in Fühlung getreten werden soll, um ein einheitliches Vorgehen bei Beteiligung an Lieferungsausschreibungen in anderen Staaten herbeizuführen.

— **Wiener Lokomotivfabrik.** Der für das Jahr 1904 vorgelegte Geschäftsbericht stellt fest, daß der Geschäftsgang im abgelaufenen Jahre ein ungünstiger war. Die Anzahl der bestellten Lokomotiven und Tender sowie die dafür vereinnahmte Summe war die niedrigste seit 10 Jahren. Es waren 34 Lokomotiven und 21 Tender zu liefern, für welche zusammen mit den übrigen Erzeugnissen der Fabrik ein Gesamtrechnungswert von 2 874 568 Kr. erreicht wurde. Zur Lieferung für 1905 hat die Gesellschaft bis jetzt 24 Lokomotiven und 16 Tender übernommen.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Nach der vorläufigen Ermittlung erzielten die Staatsbahnen im Februar d. J. aus dem Personenverkehr eine Einnahme von 3 580 200 (— 94 204) Kr. bei 2 777 300 (— 24 100) Reisenden, aus dem Güterverkehr eine solche von 14 278 500 (+ 236 537) Kr. bei 2 736 700 (+ 92 200) t Verfrachtung. Die Gesamteinnahme stellt sich somit auf 17 858 700 (+ 142 333) Kr. und vom 1. Januar bis Ende Februar auf 37 210 500 (+ 118 314) Kr.

— **Eine Staublawine an der Arlbergbahn.** Bei St. Anton, am Osteingang des Arlbergtunnels, ist am 9. d. M. eine gewaltige Staublawine niedergegangen. Sie kam von dem 2372 m hohen Gipfel zwischen der Roßfall- und der Rennalpe und nahm merkwürdigerweise nur den vor 3 Wochen gefallenen, etwa meterhohen Neuschnee mit, während der darunter befindliche festgefrorene alte Schnee liegen blieb. Die Lawine, welche einen Weg von etwa 2 km zurücklegte, riß den Jungwald weg und stürzte dann mit Wucht in das Bett der Rosanna.

Ungarn.

— **Bau ungarischer Eisenbahnen.** Die staatliche Eisenbahnlinie Székelykocsárd-Marosujvár wurde nach der am 16. d. M. stattgehabten polizeilich-technischen Begehung dem öffentlichen Verkehr übergeben. — Der Handelsminister hat die polizeilich-technische Begehung der Strecke Géza-Megálló-Tótkomlós der Alfölder ersten landwirtschaftlichen Eisenbahn sowie die administrative Begehung der von Mád-Zombor bis Hidas-Németi geplanten Lokalbahn angeordnet.

— **Der Ausstand der Eisenbahnbediensteten und die Personenbeförderung.** Ein Budapester Rechtsanwalt, der zur Zeit des Ausstands eine Eisenbahnfahrt von Budapest nach Station H. zu unternehmen im Begriffe war, mußte infolge Verkehrseinstellung die Fahrt aufgeben und kehrte mittels Wagen nach Budapest zurück. Der Anwalt verklagte die ungarischen Staatsbahnen auf Ersatz seiner Barauslagen sowie einer Entschädigungssumme für den erlittenen Zeitverlust. Die Budapester Königliche Tafel wies in Übereinstimmung mit dem Urteil der ersten Instanz das Klagebegehren ab. Hierbei ging die Königliche Tafel davon aus, daß die Verpflichtung der Bahn zur Personenbeförderung wohl ebenso unbeschränkt als jene zur Güterbeförderung sei. Doch liege die Haftungsfrage wesentlich verschieden. Denn während bei der Güterbeförderung die Haftpflicht die Regel, die Haftbefreiung die Ausnahme bilde, stelle § 26 des Betriebsreglements bezüglich der Personenbeförderung für Fälle der Verspätung oder gänzlichen Ausfalls der Züge in der Regel die Haftbefreiung fest. Es sei wohl zuzugeben, daß von der vertragsmäßigen oder gesetzlichen Verpflichtung zum Schadenersatz für Verschulden niemand befreit werden könne. Doch habe der Kläger nichts vorgebracht, woraus gefolgert werden könnte, daß der Ausfall der Züge infolge Verschuldens der Verklagten eingetreten wäre; aber selbst wenn dies der Fall wäre, könnte dieser Umstand nicht ausschlaggebend sein, da der Kläger die Fahrkarte noch nicht gelöst hatte. Der Schadenersatzanspruch des Klägers kann somit nur vom Gesichtspunkt des § 6 Ziffer 2 des Betriebsreglements beurteilt werden. Im Sinne desselben kann die Eisenbahn die Beförderung von Personen (ebenso wie von Gütern) verweigern, sobald ihre Transportmittel nicht ausreichen oder nicht zur Verfügung stehen. Unter Transportmitteln seien nicht allein Lokomotiven, Wagen und sonstige Materialien, sondern auch das erforderliche Personal zu verstehen, und der Umstand, daß die Eisenbahn in der Zeit vom 19. bis 26. April 1904 kein Personal hatte, stehe außer Zweifel. Es brauchte auch nicht geprüft zu werden, ob nicht etwa der Fall des § 6 Punkt 3 des Betriebsreglements (Behinderung der Beförderung durch höhere Gewalt) vorliege, da der § 6 Punkt 2 zur Beurteilung des Rechtsfalles und zur Abweisung des Klagebegehrens die entsprechende Grundlage biete.

Übrige europäische Länder.

— **Sonntagsruhe der Eisenbahnbediensteten in Belgien.** Während das belgische Parlament sehr lange über ein allgemeines Gesetz betr. die Sonntagsruhe verhandelt, hat die Vereinigung der Pensionierten der Eisenbahnen, Posten usw. eine große Versammlung veranstaltet. Es wurde darin wegen der Überlastung der Eisenbahner geklagt. Der sozialistische Abgeordnete Vandervelde zog einen Vergleich mit der Schweiz, wo für die Eisenbahner seit drei Jahren sowohl die Ruhezeit wie die Mindestbesoldung gesetzlich festgelegt sei. Die Versammlung, in welcher auch der christlich-demokratische Pater Daens auftrat, nahm einen Beschluß an, wonach jeder Angestellte oder Arbeiter des Staats im Jahre das Recht auf 52 Ruhetage haben soll, worunter mindestens 17 auf einen Sonntag fallen müßten.

— **Die Verantwortlichkeit der französischen Eisenbahnen für beförderte Güter.** In einer schon lange bestehenden Streitfrage hat sich der neue Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Gauthier, sehr energisch gegen bestehende Zustände ausgesprochen. Er stellte fest, daß im ganzen die Eisenbahngesellschaften, um nicht die vorgekommenen Beschädigungen bei von ihnen beförderten Gütern bezahlen zu müssen, Mittel gefunden haben, sich gegen diese Gefahr zu sichern, indem sie sie auf die Versender ablasten. Der Minister meint, daß die Lage heute so sei: auf der einen Seite das Publikum und der nationale Handel, auf der anderen die Eisenbahngesellschaften. Einerseits die Unterdrückung der Gewähr, welche das Handelsgesetzbuch jeder Person gesichert wissen wollte, die sich an einen Beförderer wendet; auf der anderen ein dem Gesetz und dem allgemeinen Interesse widersprechendes Vorrecht. Unter diesen Umständen sei es nicht erlaubt, zu zögern. „Wir sind gehalten, die Dinge wieder auf ihren Platz zu stellen, indem wir, da das nötig geworden, verkünden, daß das Gesetz das Gesetz ist und gemacht wurde, damit ihm gehorcht werde." Die Regierung verlangt demnach vom Senat, den gestellten Antrag zu genehmigen, d. h. den Artikel 3 des Handelsgesetzbuchs zu vervollständigen durch einen Zusatz, den die Herren Rabier und Viger schon vor zehn Jahren vorgeschlagen haben. Der Senat verwarf mit starker Mehrheit einen abschwächenden Abänderungsantrag. Nach den bisherigen Erfahrungen ist jedoch kaum anzunehmen, daß die Heranziehung der Eisenbahngesellschaften zu der ihnen obliegenden Haftpflicht bald durchdringt.

— **Arbeitsausschüsse bei den französischen Staatsbahnen.** Herr Baudin, der vorletzte Vorgänger des jetzigen Ministers der öffentlichen Arbeiten, hatte auf dem französischen Staatsbahnnetz Arbeitsausschüsse (comités du travail) eingerichtet, die zum größeren Teil aus von ihren Kameraden gewählten Bediensteten zusammengesetzt waren. Diese Ausschüsse, welche besonders die Verhütung von Verfehlungen gegen die ministeriellen Verfügungen vom November 1899 bezüglich der Dienstdauer zum Ziel hatten, waren außer Gebrauch geraten. Minister Gauthier hat jedoch von neuem ihre Vorteile anerkannt und sie neu zu beleben beschlossen. Es sollen demnach auf dem Staatsbahnnetz neue Wahlen für die Arbeitsausschüsse erfolgen.

— **Eisenbahnkonzessionserteilung in der Schweiz.** Die Kommission des Nationalrats hat nach längeren Verhandlungen über die Frage der Konzessionserteilung sich grundsätzlich mit den Schlußanträgen des Bundesrats einverstanden erklärt in dem Sinne, daß die Bundesversammlung ermächtigt sein soll, Konzessionen zu verweigern, sofern allgemeine Landesinteressen dieses fordern.

— **Kohlenlieferung für die schweizerischen Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat der Bundesbahnen genehmigte die Verträge mit der rheinischen Kohlenhandel- und Reedereigesellschaft in Mülheim und mit den Mines d'Ostricourt zu Oignies und den Mines d'Aniche zu Auberchicourt betreffend Kohlen- und Brikettlieferung (1 080 000 t in dem Zeitraum vom 1. April 1906 bis 31. März 1910, jährlich 270 000 t).

— **Simplontunnel.** Die Simplonunternehmung beabsichtigt, wie man uns aus Bern schreibt, ihren Angestellten ein Fest in engerem Kreise zu geben, das am 28. d. M. bei Gelegenheit der ersten Durchfahrt durch den Tunnel nach Eröffnung der Eisentore, die noch immer die Galerien an der Nordseite abschließen, gefeiert werden soll. Das große Eröffnungsfest soll erst nach Vollendung des Tunnels, also wahrscheinlich am Ende des Herbstes, abgehalten, und die Regierungen sowie die beteiligten Verwaltungen sollen dazu eingeladen werden.

Vor etwa acht Tagen standen in Iselle auf der italienischen Seite 1200 Tunnelarbeiter im Streik, die an Stelle des ihnen von der Unternehmung gewährten achtstündigen Arbeitstages eine Arbeitszeit von sechs Stunden täglich verlangten. Die Streikenden behaupteten, es sei wegen der gewaltigen Hitze und der starken Kohlensäureentwicklung, die im Tunnel herrschen, unmöglich, länger als sechs Stunden in ihm zu arbeiten. Dieser Streik verursachte der Unternehmung selbstverständlich große Unannehmlichkeiten, und es ist nicht ausgeschlossen, daß das für den 28. d. M. geplante Fest verschoben werden muß.

— **Beförderungsgebühren für Rennpferde in England.** Einer der hervorragendsten adeligen Rennstallbesitzer Englands rief die Unterstützung des „Jockey Club" an, um gegen die überaus hohen Bahngebühren für die Beförderung von Pferden und ihrer Begleiter eine Bewegung einzuleiten. Es ist

dies eine Geldfrage. Die etwa 2000 Rennstallbesitzer erklären die Ausgaben für die Rennen besonders infolge der bedeutenden Transportkosten als ungemein hoch. Die Eisenbahnen seien zweifellos berechtigt, diese Gebühren einzuheben, doch trat man in dieser Frage noch nie an die Verwaltungen heran, die gewiß bereit sein werden, die Anregung von so einflußreicher Seite in Erwägung zu ziehen und die erwünschten Zugeständnisse zu machen.

— **Kanalfähre.** Für die nächste Tagung des Parlaments wird eine Bill vorbereitet, welche die Einrichtung einer Fähre über den Ärmelkanal zum Gegenstande hat. Von zwei Eisenbahnstationen ausgehend werden durch die Straßen Dovers Gleise bis zum Hafen gelegt, wo ein beweglicher Steg für Einschiffungszwecke erbaut wird. Der zum Schutz gegen schlechtes Wetter mit hohen Bordwänden versehene Fährdampfer wird imstande sein, einen Zug von 172 Fuß (83 m) Länge aufzunehmen.

Fremde Weltteile.

— **Ethiopische Eisenbahnen.** Während die deutsche Mission in Abessynien der Förderung unserer Beziehungen zu diesen Gebieten dienen soll, hat Frankreich dort hart um seinen namentlich von englischer Seite gefährdeten Einfluß zu kämpfen. Unter Führung des beim König von Abessynien in hoher Gunst gestandenen Schweizers Ilg ist mit französischem Gelde der Eisenbahnbau von Dschibuti an der Küste nach Harrar unternommen worden. Als dann englisches Kapital die französische Unternehmung aus dem Sattel zu heben suchte, genehmigte das französische Parlament zur nationalen Sicherung dieses Verkehrsweges in französischen Händen eine staatliche Zinsgewähr. Aber König Menelik ist nicht mehr so vorzugsweise den Franzosen günstig gesinnt und will nicht die Durchführung einer rein französischen Eisenbahn bis Adis-Abeba gestatten. Dieser Tage hat nun das „Komitee für Französisch-Afrika" unter dem Vorsitz des Pariser Prinzen Arenberg eine Kundgebung veranstaltet, nach welcher es zwar wünscht, daß Dschibuti Freihafen werde und daß zur Aufrechterhaltung der Neutralität Ethiopiens die größtmögliche Zahl von Nationen mitzuwirken berufen werden, aber die Eisenbahn, der einzige gute Zugangsweg zur Meeresküste, ganz unter französischer Herrschaft bleiben soll. Damit würde unter dem Schein einer Internationalität tatsächlich Frankreich in Ethiopien maßgebend bleiben. Immerhin geht die Sache England und Italien, die koloniale Besitzungen in der Nähe haben, mehr an, als Deutschland.

— **Zum Bahnbau Lome-Palime** wird vom Dezember 1904 berichtet: Die Bauarbeiten sind seit dem letzten Herbst im Gange. In Angriff genommen ist die Strecke Lome-Noepe, 27 km lang. Die Firma arbeitet mit sechs Handschächten. Jeder Schacht setzt sich zusammen aus einem Schachtmeister, einem weißen Vorarbeiter und durchschnittlich 60 bis 80 Mann. Fertiggestellt sind etwa 7 km. Die 27 km lange Strecke bis Noepe wird voraussichtlich im Laufe des April 1905 fertiggestellt werden. Durchlässe sind noch nicht eingebaut worden. Die Firma beabsichtigt dies gleichzeitig mit dem Vorstrecken des Gleises zu tun. Voraussichtlich werden auf der Anfangsstrecke Zementrohrdurchlässe genügen, da die von der Bahnlinie durchschnittenen Senken anscheinend auch in der Regenzeit verschwindend wenig Wasser abführen; wenigstens war es unmöglich, Spuren eines ausgetrockneten Wasserlaufes zu entdecken. Die Maschine mit etwa 50 Kippwagen, die Erdarbeiten bei Kumao in Angriff nehmen soll, ist bis Kewe gelangt. Von Jowe bis Amussukowe ist die Linie abgesteckt und in der erforderlichen Breite ausgehauen. Der Gesundheitszustand der Beamten der Unternehmung ließ zu wünschen übrig. Es kamen verschiedene Fiebererkrankungen vor, ein Schachtmeister starb.

— **Kamerunbahn.** Nach langen Verhandlungen des unter dem Vorsitz des Fürsten zu Hohenlohe-Öhringen stehenden Kamerun-Eisenbahn-Syndikats mit der Reichsregierung und den Bankgruppen hat nunmehr, wie die B. B.-Ztg. meldet, die Errichtung der Finanzvereinigung für die Erbauung der Kamerun-Eisenbahn stattgefunden. Die erste Strecke der Bahn wird ihren Anfang in Duala (Hickory), dem Haupthafen der Kolonie, nehmen und in einer vorläufigen Länge von 160 km nach Norden führen, und zwar in der Richtung auf den Tschadsee. Das Kapital für den Bau dieser ersten Strecke ist auf 17 000 000 ℳ bemessen worden, wovon ein großer Teil vom Privatkapital übernommen worden ist. Eine darauf bezügliche Gesetzesvorlage wird demnächst dem Reichstage zugehen. Die Trassierung der Bahn hat bereits stattgefunden, und es dürfte, wenn die betreffende Vorlage vom Reichstage genehmigt wird, noch im Laufe des Sommers mit dem Bahnbau begonnen werden.

— **Der Newyorker Eisenbahnerausstand und der „Streikbrecher".** In Ergänzung unserer früheren Mitteilungen geben wir nachstehend einen eingehenden Bericht über die Ursachen und eigenartigen Erscheinungen des Streiks: Die Interborough Rapid Transit Company betreibt sowohl die Hochbahn als auch die der Stadt Newyork gehörige Unterpflasterbahn (Subway) und befördert auf diesen Netzen täglich etwa 700 000 bezw. 400 000 Personen. Die Gesellschaft verweigerte rundweg die von zwei Arbeitervereinigungen (Labour unions) im Namen der Bahnbediensteten verlangte Kürzung der Dienststunden, Erhöhung der Löhne sowie andere Zugeständnisse, und doch ist es zweifellos, daß die Gesellschaft ohne geheime Hilfe es zum Ausstand nicht hätte kommen lassen. Am 7. d. M. um 4 Uhr morgens stellten 5000 Bedienstete die Arbeit ein. 700 entschlossene und erfahrene „outsiders" (Außenseiter) waren inzwischen auf dem Dampfer „Northam" aus Pennsylvanien angelangt und eine größere Zahl Studenten der Universität Columbia als Führer und Schaffner angenommen worden. Da nur wenige Züge verkehrten und diese wiederholt stecken blieben — denn es setzte blutige Kämpfe zwischen den Ausständigen und den „Blacklegs" (Schwarzfüßlern) —, warteten in den Stationen Tausende vergeblich auf Beförderung. Alle Straßenbahnen, Omnibusse waren überfüllt und Motorwagen, Karren, selbst Möbelwagen als Verkehrsmittel in den Dienst gestellt. Fast alle Reisenden fuhren ohne Karten, da die Gesellschaft mit Rücksicht auf das ungeschulte Personal, die Unsicherheit des Verkehrs und die Verantwortlichkeit bei Unfällen es ablehnte, solche auszugeben. Am Abend desselben Tages ereignete sich im Subway ein Zusammenstoß, wobei 29 Personen verwundet wurden.

Bevölkerung und Tagesblätter nahmen offen Partei gegen den mutwillig vom Zaun gebrochenen Streik. Als einige Züge der Hochbahn, welche Lokalposten beförderten, aufgehalten und die Mannschaft mißhandelt wurde, drohte die Postverwaltung mit dem Aufgebot von Militär. Mr. Mc. Clellan, der Mayor von Newyork, trug seine guten Dienste als Schiedsrichter an, was wohl die Streikenden bereitwilligst annahmen, die Gesellschaft jedoch ablehnte mit der Begründung, daß es hier nichts zu vermitteln gebe.

Am folgenden Tage liefen schon mehr Züge, und am 9. d. M. war der Verkehr beinahe ein regelmäßiger, da die Gesellschaft verläßliches Personal hatte, um die Züge zu führen. Der größte in Newyork bisher verzeichnete Ausstand war somit für die Anreger verloren.

Hier trat jedoch eine aus den Verhältnissen der Neuzeit emporgewachsene Figur, der „berufsmäßige Streikbrecher", in den Vordergrund. James Farley, ein ehemaliger „Straßeneisenbahner", der gefürchtete Gegner der Trade unions, bekämpft im Jahr durchschnittlich sechs Ausstände und brüstet sich, noch keinen verloren zu haben. Er beschäftigt fortdauernd einen Stab von 30 Detektivs, die ihm regelmäßig Bericht erstatten, so daß er von allen Vorgängen in der Arbeiterschaft auf das genaueste und früher unterrichtet ist, als die betreffende Gesellschaft. Er besoldet 6—800 verläßliche Männer, die seinem Winke folgen, und verfügt über eine Armee von 35—40 000 ihm ergebenen Arbeitern. Außer den von Fall zu Fall vereinbarten Honoraren bezieht er gleich einem beratenden Ingenieur oder Anwalt von etwa 50 Straßenbahngesellschaften Jahrespauschsummen. Er bestreitet, eine Feindschaft gegen die „Unionmen" als solche zu haben, und greift angeblich nur ein, wenn diese nach seiner Meinung „zu weit gehen". Abgesehen von diesem „ethischen Moment", scheint denn doch der Hauptzweck seiner Tätigkeit das „Geldmachen". Den Torontoausstand bewältigte er innerhalb 3 Wochen gegen ein „Honorar" von 2000 £ für sich; für den San Francisco-Streik forderte er den Betrag von 6000 £ monatlich, ferner volle Löhne durch einen Monat für seine Leute; für den Newyorker Ausstand bedang er je 5000 £ durch 5 Tage, wovon täglich etwa 2000 £ in seine Tasche geflossen sein sollen. Wie viel der Mann schon verdient hat, weiß natürlich außer ihm niemand, nur ist bekannt, daß er in seinem Wohnorte Plattsburg mehrere prächtige Traber besitzt.

Er ist einer der bestgehaßten Männer, und sein Leben war schon oft bedroht; er hat eiserne Nerven und kennt keine Furcht — und auch nur solche Männer werden ausgewählt —, er ist ein trefflicher Organisator und der Mittelpunkt eines Systems, das binnen kürzester Frist an irgend einem Orte des Landes in Wirksamkeit treten kann. Dieser „wohlwollende Autokrat" besoldet Köche und Barbiere für jene Fälle, da seine Truppen in Baracken untergebracht werden müssen, und sorgt auch in „Friedenszeiten" wie ein Vater für seine Leute, die ihm im „Felde" überall hin folgen. In Geldfragen ist er unbedingt verläßlich. Sein Erscheinen auf dem Platze bedeutet schon häufig das Ende eines Ausstandes; wenn nicht, geht er zum Angriff über, verteilt die Rollen, bedroht die Gegner mit dem Revolver, ermutigt und feuert seine Leute an und führt sie zum endgültigen Sieg. K—a.

— **Anlagekapital der amerikanischen Eisenbahnen.** In diesen Eisenbahnen waren gemäß einem Bericht des britischen Botschaftsekretärs Hon. R. Collier in Washington im Jahre 1903: 2625 Millionen Pfund Sterling Kapital festgelegt. Über die Lohnhöhe der Bediensteten werden nachstehende Ziffern angegeben: Es beziehen im Durchschnitt täglich die Lokomotivführer 16 sh., Schaffner 13 sh., Heizer 9 sh., Signalwächter 7 sh., Oberbauarbeiter 5 sh. — Die Pennsylvania-Eisenbahn bevorzugt insbesondere Leute mit Hochschulbildung, die in verschiedenen Dienstzweigen Verwendung finden, ohne daß zwischen diesen und den anderen Bediensteten anfänglich Unterschiede gemacht werden. — Die in Amerika bei weitem mehr als in England in Verwendung stehenden Speisewagen sollen im allgemeinen keinen Gewinn abwerfen.

Allgemeines.

— **Reisereklame.** Einer amerikanischen Reisezeitung entnehmen wir folgende hübsche Empfehlung einer Gesellschaftsreise: Die nächste wahrnehmbare Sonnenfinsternis ist die vom 30. August d. J. Wir haben eine Reise in Aussicht genommen, die am 6. Juli d. J. mit White Star-Dampfer in Newyork oder Boston beginnen und nach den Azoren, Gibraltar und Neapel, sodann durch Europa gehen wird. Unsere Gesellschaft wird die Sonnenfinsternis von einer im nördlichen Teil Spaniens, nahe bei Burgos gelegenen Hochebene aus beobachten, wo sie am 30. August d. J. um 11 Uhr 31 Minuten 5 Sekunden vormittags sichtbar werden wird. Neben einem „erstklassigen“ Führer wird der Gesellschaft Fräulein M. P., Tochter des berühmten Astronomen gleichen Namens, beigegeben sein.

— **Die Themse-Dampfboote.** Seit 3 Jahren lagen die allen Reisenden bekannten, früher einen immerhin beträchtlichen Verkehr Londons (deren City täglich an 1 500 000 Menschen zuströmen) besorgenden Pennyboote untätig an den Ufern. Für Millionen von Geschäfts- und Vergnügungsreisenden war die prächtige Wasserstraße gesperrt, weil das Parlament, das sich seit 1901 mit der schier unlösbaren Frage beschäftigte, welchem der Bewerber die Erlaubnis zur Wiederbelebung des Dienstes erteilt werden solle, bisher zu einem Beschluß nicht gelangen konnte. Der alte 10 Minuten-Verkehr der Thames Steamboat Company zwischen London Bridge und Chelsea befriedigte nicht; man klagte über Leistungen, Fahrordnung und Regelmäßigkeit der Boote; Fachleute erklärten, daß die besten und neuesten Boote nur 150 PS aufwiesen; daß 19 davon 20—25 Jahre alt seien, während die Lebensdauer mit 20 Jahren angenommen werde; daß sie in gezählten 1241 Fällen nur 54 mal regelmäßig, sonst aber mit einer durchschnittlichen Verspätung von 6 Min. anlangten. Der Verkehr werde, wie Mr. A. Hill, der Vorsitzende der Gesellschaft, erklärte, wieder aufgenommen werden, sobald die entgegenstehenden Hindernisse beseitigt sind. Er empfahl in seinem Gesuch die Bildung eines Thames Steamboat Trust, der ermächtigt werde, die Landungsstege zu erwerben, einen sechsmonatlichen Verkehr einzurichten, mit den Eisenbahngesellschaften wegen der Ausgabe von Durchzugkarten zu verhandeln und die Gebühr mit 1 d. für die Meile nebst billigeren Arbeiterkarten festzusetzen.

Der Londoner Grafschaftsrat suchte die Bewilligung nach, 30 neue Boote gleicher oder ähnlicher Type von 250 PS für einen Betrag von 280 000 £ erbauen zu lassen und einen 15 Minuten-Verkehr einzurichten. Interessenten verpflichteten sich, diesen Dienst wenn nötig auch finanziell zu unterstützen. Bei der Beratung im Parlament wurde von Gegnern der städtischen Unternehmungen darauf hingewiesen, daß 23 700 000 Reisende für je 1 d. befördert werden müßten, um die Betriebskosten von 98 000 £ zu decken; daß der Bau so leistungsfähiger Boote eine unnötige Kraftverschwendung sei, weil mit den alten Booten die gleiche Geschwindigkeit erreicht werden könnte, und schließlich wurde noch der Vorschlag gemacht, die alten Boote der Gesellschaft anzukaufen.

Am 2. Juni nachmittags dampften mehrere Boote der Steamboat Company mit geladenen Gästen vom Westminster-Landungssteg, von freundlichen Zurufen begrüßt, nach Greenwich, wo sie ein reichlicher Imbiß erwartete. Das war der Vorläufer eines auf dringendes Ansuchen der Bewohner von Greenwich eingerichteten regelmäßigen Dienstes bis zum 30. September zwischen Westminster und Greenwich mit sieben neu ausgestatteten, schnellen Booten. Das Fahrgeld beträgt vor 11 Uhr vormittags 2 d., später 3 und 4 d. K—a.

— **Südwestafrikanische Verkehrsfragen.** Von amtlicher Seite werden Auslassungen über die Versuche mit den Troostschen Kraftwagen bekannt gegeben; deren Ergebnisse erscheinen der D. Kolonialztg. nicht sehr ermutigend. Es wurden bei gutem Wege täglich 35 km, bei schlechtem Wege täglich 7 km zurückgelegt und die ganze Strecke Swakopmund-Owikokorero (417 km) in 37 Tagen, wobei die Maschine und das Personal 10 Stunden arbeiteten. Für das Tonnenkilometer mußten mindestens 2 ℳ. Fracht berechnet werden. Der Benzinvorrat, täglich 100 kg, die in Swakopmund 120 ℳ. kosten, muß alle 2 Tage erneuert werden. Die Materialabnutzung der auf 40 000 ℳ. zu stehen kommenden Maschine beträgt jährlich 50 %. Zwar kommen die Maschinen auch bei Steigungen, Abfällen, Rivieren und Sandstrecken durch, aber ein technischer und finanzieller Vorteil ist nur bei gesteigerter Geschwindigkeit zu erwarten. Dazu wären vor allem Wegebesserungen nötig. — Von privater Seite war von der Verwendung von Kamelen in Südwestafrika gesprochen worden. Die Kölnische Zeitung hatte davor gewarnt. Noch lauter erheben die Berliner Neuesten Nachrichten ihre abratende Stimme. Das Kamel trägt nur doppelt soviel als ein Maultier und kaum mehr als ein Treckochse zieht. Die von 18 Ochsen gezogene Last von etwa 2700 kg würde 15 Kamele erfordern. Zur Beaufsichtigung der Kamele aber wären 5, zur Leitung des Ochsenwagens sind nur 2 Leute erforderlich. Beide Beförderungsgelegenheiten würden die üble Durststrecke Lüderitzbucht-Kubub in etwa 3 Tagen zurücklegen, die Ochsen leichter als die Kamele, weil diese in Nordafrika wohl tauglichen Tiere an die Ebene gewöhnt sind. Wo also keine Eisenbahn besteht, wird nach wie vor der Ochsenwagen zu seinem Rechte kommen.

Über die Anbringung von Stemmlaschen.

Das Oberbaubuch der preußischen Staatseisenbahnen, Ausgabe 1902, behandelt auf S. 9 die Stemmlaschen und sagt dazu folgendes: „Die Stemmlaschen zur Verhinderung des Schienenwanderns werden an den Schienen der Gruppen I und II verwendet. Sie haben den Querschnitt der Laschen 10a und sind für beide Gruppen völlig gleich. Jede Schiene von 12 oder 15 m Länge erhält eine Stemmlasche, die 18 m langen Schienen erhalten zwei Stemmlaschen. In Gefällen und Steigungen von 1:1000 an und in wagerechten Bremsstrecken sind auch an jeder Schiene von 12 m oder 15 m Länge zwei Stemmlaschen anzubringen, sofern der Verkehrsumfang ein stärkeres Wandern der Schienen erwarten läßt.“ Hierzu sei bemerkt, daß die Schienen der Gruppe I die Profile 6 und 7 mit 33,4 bezw. 37,24 kg Einheitsgewicht, die der Gruppe II die Profile 8 und 9 mit 41,0 bezw. 43,43 kg umfassen. Die Laschen 10a werden bei den 31,16 kg für das Meter wiegenden Schienen der Nebenbahnen verwendet.

Wo die Stemmlaschen anzubringen sind, ist deshalb nicht gesagt, weil das aus der Schienenlochung hervorgeht; jedoch sind bei den Schienenzeichnungen die Stemmlaschen stets zwischen der 3. und 4. Schwelle, unabhängig von der Länge der Schienen und der Schwellenzahl, angedeutet. Die Entfernung der 3. und 4. Schwelle ist hierbei stets auf 600 mm eingeschränkt.

Es entsteht nun die Frage, ob die Stemmlaschen an der Stelle, wo sie sich befinden, tatsächlich dem Wandern genügend entgegenwirken können. Wenn man bedenkt, daß die Schienen an den Stößen durch das Wandern oft vollständig dicht aneinander geschoben werden, so möchte es zur Erhaltung der Wärmespielräume zweckmäßiger erscheinen, die Schienen in der Mitte festzuhalten und ihnen an den Enden freie Beweglichkeit zu lassen. Dieser Gedanke kam bereits vor einiger Zeit einem süddeutschen Fachgenossen bei Besichtigung des Haarmannschen Starkstoßoberbaues mit Stemmstühlen in Osnabrück, und Haarmann verwendet jetzt bei 15 und 18 m langen Schienen vier Stemmstühle in der Mitte. Ein gleicher Versuch mit Stemmlaschen dürfte zweckmäßig sein.

In Frankreich, dem Lande des Holzschwellenoberbaues, sind Stemmlaschen eine unbekannte Einrichtung, man versucht vielmehr dem Wandern durch dauernd festangezogene Schwellenschrauben entgegenzuwirken. Bei sorgfältiger Überwachung der Bahnunterhaltung soll man nach den Reiseberichten deutscher Ingenieure recht gute Erfolge erzielt haben.

Stemmstühlen sowohl wie Stemmlaschen haftet der Mangel an, daß die beim Wandern auftretenden wagerecht schiebenden Kräfte aus den Schienen erst durch Bolzen und Laschen bezw. Stühle auf die Schwellen übertragen werden, während die unmittelbare Übertragung von den Schienen auf die Schwellen eine bessere Wirkung verspricht. Nach dieser Richtung hin bewegt sich dem Vernehmen nach ein von der Werkzeugmaschinenfabrik Breuer, Schumacher & Cie. in Kalk bei Cöln zu der bekannten eisernen Doppelschwelle bereits angemeldetes Zusatzpatent, dessen Verwendung im Betriebe mit Interesse entgegengesehen werden darf. Platt.

Berichtigung. In dem Leitaufsatz der Nr. 21 d. Ztg.: Zur Geschichte und Bedeutung der Simplonbahn befindet sich in Spalte 1 die Angabe, daß Semmering- und Brennerbahn die Paßhöhe unter freiem Himmel gewinnen. Wir werden von geschätzter Seite darauf aufmerksam gemacht, daß diese Angabe bei der Semmeringbahn nicht zutrifft. Diese durchbricht vielmehr den Semmering-Bergrücken mit einem Scheiteltunnel (dem Semmeringtunnel) von 1430 m Länge, dessen höchster Punkt 85 m tiefer liegt, als die Paßhöhe der begleitenden Semmeringstraße.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Nach mehrwöchiger Krankheit verschied am 20. d. M.

Herr Finanzrat Dr. jur. **Richard Grossmann**

Mitglied der Generaldirektion der sächs. Staatseisenbahnen

im 43. Lebensjahre.

Seit 1. April 1890 im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung stehend, ist Dr. Grossmann vermöge seines klaren Verstandes und reichen Wissens, wie durch seine treue, fleißige Arbeit sehr bald ein allseitig hochgeschätzter Mitarbeiter in der Generaldirektion geworden, dem nach menschlichem Ermessen noch eine lange, an Erfolgen und Ehren reiche Laufbahn beschieden gewesen wäre.

Die Generaldirektion, welche dem Heimgegangenen die glückliche Lösung mancher schwierigen Aufgabe verdankt, empfindet den unerwartet eingetretenen Verlust auf das schmerzlichste und wird den Rat und die Unterstützung des geliebten Mitarbeiters und Freundes lange vermissen.

Leicht sei ihm die Erde!

Dresden, den 23. März 1905. (738)

Königliche Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.
von Kirchbach.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Vom 1. April d. J. ab werden die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Georgschacht auf Stückgüter und Wagenladungen der angeschlossenen Werke ausgedehnt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Rinteln, im März 1905. (739H&V)
Der Vorstand.

3. Verkehrsstörungen.

Auf der Lokalbahn Caprag-Vrginmost wurde wegen Dammrutschung der Güterverkehr zwischen den Eisenbahnstationen Grabovac und Glina am 6. März l. J. für unbestimmte Zeit eingestellt.

Budapest, am 16. März 1905. (740)
Die Direktion
der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen.

4. Güterverkehr.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verband treten für die Beförderung von Wasserstoffsuperoxyd (Bleichwasser) in Wagenladungen zwischen Grottau einerseits und Brünn, Prag, Proßnitz und Wien anderseits am 1. April d. J. Ausnahmefrachtsätze in Kraft, deren Höhe bei unserem Verkehrsbureau, Wiener Straße 4 II, zu erfahren ist.

Dresden, den 23. März 1905. (741)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif.

Am 1. April 1905 tritt ein Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs. Neu einbezogen werden die Kreis Bergheimer Nebenbahnen und die Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.

Berlin, den 22. März 1905. (742)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Für gußeiserne Röhren von Brebach nach Rumänien in Wagenladungen von wenigstens 10000 kg gelangt mit Gültigkeit vom 22. März 1905 im Rückvergütungswege der Frachtsatz Brebach-Regensburg Donaulände zu 93 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, den 18. März 1905. (743)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Am 1. April d. J. werden die Stationen der Neubaustrecke Züllichau-Wollstein des Direktionsbezirks Posen und die Haltestelle Kraschеow des Direktionsbezirks Kattowitz in den direkten Verkehr einbezogen.

Im Verkehr mit Züllichau treten Ermäßigungen der bisherigen Frachtsätze ein.

Kattowitz, den 21. März 1905. (744)
Königliche Eisenbahndirektion.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. April wird die Station Hausdorf-Wüstewaltersdorf in dem Umfange der Station Charlottenbrunn in den Ausnahmetarif 10 für Garne aller Art aufgenommen.

Über die Höhe der Sätze erteilen unser Verkehrsbureau und die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Breslau, den 19. März 1905. (745)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif.
Gemeinsames Heft II A.

Am 1. April 1905 tritt ein Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält außer bereits bekannt gemachten Tarifänderungen eine neue Fassung des Ausnahmetarifs 14 a für Rohzucker an Raffinerien.

Berlin, den 22. März 1905. (746)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 27. März d. J. wird für die Beförderung von Steinen des Spezialtarifs III (Ausnahmetarif 5 b) zwischen Langenfeld und Dessau ein Frachtsatz von 0,97 ℳ für 100 kg zur Einführung gebracht.

Magdeburg, den 21. März 1905. (747)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. finden die im Nachtrage 2 zum Tarifheft 3 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 52 a und b (Hanf usw.) für Szeged-Bielefeld und Soest sowie der am 20. Dezember 1904 eingeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 52 b (Hanf usw.) für Szeged-Lippstadt auch Anwendung im Verkehre mit der Station Uj-Szeged.

Breslau, den 19. März 1905. (748)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteil. Verb.-Verwaltungen.

Italienisch-englischer, belgisch-niederländisch-italienischer und deutsch-italienischer Güterverkehr.

Mit Bezug auf die Bekanntmachung vom 2. Februar d. J. wird zur Kenntnis gebracht, daß die neuen am 1. April d. J. in Kraft tretenden Ausnahmetarife für Lebensmittel aus Italien zum Preise von je 0,80 ℳ durch unsere Drucksachenverwaltung hier bezogen werden können.

Der Lebensmittel-Ausnahmetarif Italien-England tritt mit Eröffnung des Simplonweges außer Kraft.

Straßburg, den 20. März 1905. (749)
Die geschäftsführende Verwaltung für den Lebensmittelverkehr:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Staatsbahngütertarif, Gruppen I/IV.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 treten für die an der Neubaustrecke Ober-Roden-Sprendlingen M. N. B. gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Mainz Dreieichenhain, Götzenhain, Offenthal, Sprendlingen (Kr. Offenbach a. M.) Ort und Urberach direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft.

Vom gleichen Tage ab werden die Stationen Mannheim-Käferthal und Obercassel bei Düsseldorf in die Eisen-Ausnahmetarife aufgenommen und die Entfernungen für Grünthal und Mittelwalde einerseits und Langen (Hessen) und Sprendlingen (Kr. Offenbach a. M.) M. N. B. anderseits infolge der Eröffnung vorgenannter Neubaustrecke ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Breslau, den 23. März 1905. (750)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Thüringisch - hessisch - sächsischer, thüringisch - hessisch - bayerischer und mitteldeutscher Privatbahn - Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. erhalten die Anwendungsbedingungen des Ausnahmetarifs 14 a (Rohzucker an Raffinerien) eine andere Fassung.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. März 1905. (751)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird die für den Wagenladungsverkehr geschaffene Tarifstation „Rheinau Hafen" in den badischen Gütertarif sowie in den Gütertarif badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb, beide gültig vom 20. August 1901, einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 21. März 1905. (752)

Gr. Generaldirektion.

Preußischer Staatsbahngüterverkehr.
Tarifheft II B.
(Gruppe I — östliches Gebiet.)

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird zum Tarifheft II B ein Nachtrag 3 nebst Berichtigungsblatt herausgegeben. Er enthält Änderungen und Ergänzungen zum Inhaltsverzeichnis, zu Abschnitt D des Haupttarifs (Beförderung zwischen mehreren Stationen desselben Ortes usw.) und zu den Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger. Der Kilometerzeiger (Kilometertafel I und II) bringt:

a) Entfernungen für die seit dem 1. Oktbr. 1904 für den Güterverkehr neu eröffneten Stationen, für die Stationen der Strecke Züllichau - Wollstein, die am 1. April dem Betriebe übergeben wird, und für die Station Cüstrin-Kietz, die am gleichen Tage aus der Tarifgruppe II in die Tarifgruppe I übergeht;

b) geänderte und berichtigte Entfernungen für bereits aufgenommene Stationen;

c) Änderungen in den Dienstbeschränkungen und in der Abgrenzung der Direktionsbezirke infolge Übergangs der Strecke Christianstadt-Grünberg in den Direktionsbezirk Posen.

Die Ausnahmetarife sind durch Aufnahme neuer Stationen und der bereits besonders bekannt gegebenen Änderungen ergänzt und berichtigt worden. Als Empfangsstationen wurden aufgenommen in den Ausnahmetarif 3a Wilhelmsbrück und in den Ausnahmetarif 8a Haynau; als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6e Saarau und in die Ausnahmetarife S 4 und S 4a Luban. Als neue Ausnahmetarife sind für den Verkehr mit Skalmierzyce hinzugekommen:

Ausnahmetarif 22 für Holzstoff und Holzzellstoff (Zellulose) und Ausnahmetarif S 14 für rohe Baumwolle, Abfälle von Baumwolle und von Baumwollengarn.

Der Übergangstarif für den Verkehr mit Kleinbahnen ist neu aufgestellt worden.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Mai 1905 ab.

Abdrücke des Nachtrags 3 können von den Verkaufsstellen des Tarifs zum Preise von 0,50 ℳ. für das Stück bezogen werden.

Breslau, den 23. März 1905. (753)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-westösterreichisch-ungarischer Seehafenverband.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt ein neuer Verbandsgütertarif in Kraft, durch den der Tarif vom 1. August 1897 nebst Nachträgen aufgehoben wird. Die in dem neuen Tarif enthaltenen Frachtsätze weisen gegenüber den bisherigen Sätzen teils geringfügige Ermäßigungen, teils aber auch Frachterhöhungen nach. Mangels eines Verkehrsbedürfnisses werden eine größere Anzahl Frachtsätze ohne Ersatz aufgehoben.

Soweit Frachterhöhungen und Einschränkungen der direkten Abfertigungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai gültig.

Der neue Gütertarif ist durch die beteiligten Dienststellen und die Auskunftsstelle Berlin zum Preise von 90 ₰ = 106 Heller für das Stück zu beziehen.

Altona, den 24. März 1905. (754)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Am 25. d. M. wird die Station Tutzing der bayerischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 17. März 1905. (755)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-südfranzösischer Verband.
(Verkehr mit den P. L. M. Bahnen.)

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Roßleben, Krozingen und Theisbergstegen in den deutsch-südfranzösischen Gütertarif aufgenommen. Dieselben sind mit nachstehenden Entfernungen im Teil II c, Kilometerzeiger, nachzutragen:

Verwaltung	Namen der Stationen	Kilometer bis					
		Alt-Münsterol Gr.	Deutsch-Avricourt Gr.	Chambrey Gr.	Novéant Gr.	Genève Carnavin tr.	Les Verrières Gr.
Baden	Krozingen †	86	—	—	—	296	215
Erfurt	Roßleben *	688	614	612	628	898	817
Pfalz	Theisbergstegen	309	144	142	159	548	467

Straßburg, den 10. März 1905. (756)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Frachtsätze für Manilahanf nach Gr.-Vegesack.

Die Station Gr.-Vegesack wird vom 1. April d. J. ab in den Ausnahmetarif S 15 des Gruppentarifs III als Empfangsstation aufgenommen. Der Frachtberechnung werden die tarifmäßigen Entfernungen und die in der allgemeinen Kilometertabelle (nicht auch die im Seehafen - Ausnahmetarif S 28) enthaltenen Frachtsätze des Spezialtarifs III zugrunde gelegt.

Hannover, den 16. März 1905. (757)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 1. April d. J. treten im Verkehr zwischen der Station Kirchheim b/Würzburg der badischen Staatsbahnen und den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 18. März 1905. (758)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch - norddeutscher Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 tritt ein Nachtrag I zum ungarisch-norddeutschen Tiertarif in Kraft. Er enthält u. a. neue Frachtsätze a) für lebendes Geflügel für die Stationen Marienfelde, Nieder-Schöneweide-Johannisthal und Niederzwehren der preußischen Staatsbahnen und Debreczen, Kistelek der ungarischen Staatsbahnen sowie b) für Hornvieh und Esel für Königshütte Oberschl.

Berlin, den 17. März 1905. (759)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird der Nachtrag V ausgegeben.

Derselbe enthält neben den seit Ausgabe des Nachtrags IV bekannt gemachten Änderungen hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Neubaustrecke Sprendlingen (Kreis Offenbach a. M.) - Ober-Roden, sowie teilweise ermäßigte Entfernungen für die Stationen Langen (Hessen) und Sprendlingen (Kr. Offenbach a. M.) M. N. B. Für letztere Station ist zugleich eine Beschränkung der Abfertigungsbefugnisse eingetreten.

Der Nachtrag kann bei den im Tarife bezeichneten Verkaufsstellen um den Preis von 15 ₰ bezogen werden.

München, den 21. März 1905. (760)

Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Gruppenwechseltarif II/IV.

Am 1. April d. J. tritt zum Tarif vom 1. Mai 1904 der Nachtrag 4 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die an der Neubaulinie Sprendlingen-Oberroden des Direktionsbezirks Mainz gelegenen Stationen, geänderte Tarifbestimmungen für den Verkehr mit den Stationen der Eisfeld - Neubrunner, Hildburghausen-Friedrichshaller und der Feldabahn sowie Ausnahmefrachtsätze der Ausnahmetarife 9, 95, S 5, S 5 s und S 5 t für Mannheim-Käferthal.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Cöln, den 18. März 1905. (761)

Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. April d. J. tritt im Tarifheft 2 nachbezeichneter neuer Ausnahmetarif Nr. 12 H (Coquillen usw.) in Kraft:

Neuer Ausnahmetarif Nr. 12 H. Coquillen, gußeiserne, unbearbeitet.

Gültig bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg auf einen Frachtbrief und Wagen. Nur gültig in der Richtung aus Österreich nach Deutschland.

Frachtsatz für 100 kg in Pfennigen.

Von \ Nach	Halberstadt K. E. D. M.
Concordiahütte k. k. St. B.	2!4

Breslau, den 18. März 1905. (762)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. April d. J. werden im Heft 3 der Abteilung B direkte Entfernungen für den Verkehr zwischen Duisburg-Hochfeld Nord des Direktionsbezirks Essen und den Stationen der Reichseisenbahnen

Kirchberg-Wegscheid mit 555 km
Oberbruck-Dollern . „ 557 „
Sewen . . . . . . „ 558 „

eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 17. März 1905. (763)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen.

Die Station Asslar des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in den vorbezeichneten Tarif aufgenommen und in der Schnitttariftabelle 2 unter Schnittpunkt A mit der Entfernung von 221 km und dem Frachtsatze von 5,73 Frcs. für 1000 kg nachgetragen.

Essen, den 20. März 1905. (764)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird die Station Ehmen der Braunschweigischen Landeseisenbahn in die Spezialtarife II und III des allgemeinen Klassentarifs sowie in den Ausnahmetarif 11 (rohe Kalisalze) einbezogen.

Die Frachtsätze der Spezialtarife II und III bilden sich durch Anstoß von 6,96 Francs bezw. 4,37 Francs für 1000 kg an den Schnittpunkt L; diejenigen des Ausnahmetarifs 11 sind dieselben wie für die Station Königslutter (Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 21. März 1905. (765)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Am 1. April d. J. tritt ein neuer Verbandsgütertarif für die belgisch-deutschen Eisenbahnverbände, Teil I, Abteilung B, enthaltend die Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und den Nebengebührentarif, unter Aufhebung des Teiles I, Abteilung B vom 1. Februar 1902 und der dazu erschienenen Nachträge I und II in Kraft.

Für den Artikel Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha) tritt durch Versetzung aus dem Spezialtarif I in den Ausnahmetarif 1 eine Tariferhöhung ein. Diese ist erst vom 15. Mai d. J. an wirksam.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Der Preis des neuen Tarifs beträgt 0,75 ℳ.

Cöln, den 16. März 1905. (766)
Königliche Eisenbahndirektion.

Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Görlitz-Krischa (Görlitzer Kreisbahn).

Vom 20. März d J. ab werden im Übergangsverkehr zwischen der Kleinbahn Görlitz-Krischa (Görlitzer Kreisbahn), die zunächst bis Königshain-Hochstein eröffnet wird, und sämtlichen Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen für Güter der ordentlichen Tarifklassen, der in der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle aufgeführten allgemeinen Ausnahmetarife 1—5 einschließlich 4a (Staubkalk), 4b (Mergel) und 4c (Rübenerde) sowie des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der daneben in besonderer Ausgabe erschienenen Ausnahmetarife für Kohlen, Koks usw. im Versande von inländischen Produktionsstätten bei Auflieferung in Wagenladungen von mindestens 5 t die Frachtsätze der Staatsbahnübergangsstation Görlitz um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. (767)

Breslau, den 18. März 1905.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

(Einführung direkter Frachtsätze für Magnesittransporte.)

Mit Gültigkeit vom 15. April 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die Beförderung von Magnesit (Bitterspat), roh, auch gebrannt oder gemahlen, sowie von Magnesitröhren, -ziegeln und -steinen bei Frachtzahlung für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, mindestens jedoch für 10 000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen, nachstehende Frachtsätze berechnet:

Von Wartberg-Mürzthal		
nach	Magnesit, roh, Magnesitröhren	Magnesitziegel, Magnesitsteine
	Francs für 1000 kg	
Neuves-Maisons	30,80	29,90
Longwy . . .	33,15	32,25

Wien, am 20. März 1905. (767a)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlags-Verkehr.

Für Maschinenteile und zerlegte Maschinen, andere als landwirtschaftliche, von Eisen und Stahl sowie solche, welche vorwiegend aus Eisen u. Stahl bestehen, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Klein-Skal . . .	62 ₰
Von Dresden-Elbkai nach Klein-Skal . . .	98 ₰

Die Transporte müssen für die Baumwollspinnerei in Klein-Skal bestimmt sein und zu diesem Zwecke tatsächlich zugeführt werden, was von der Station Klein-Skal auf den bezüglichen Frachtbriefen zu bestätigen ist.

Die Frachtsätze für Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 22. März 1905. (768)
Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Für Glas und Hohlglaswaren aller Art, mit Ausnahme geschliffener Glastafeln für Schaufenster und Spiegelfensterscheiben, treten nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungs- bezw. Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Zdiretz-Kreuzberg nach Tetschen	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Ö. N. W. B. transit	134 ₰	91 ₰

Wien, am 22. März 1905. (769)
Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr mit Norderney, Juist, Borkum, Langeoog, Spiekeroog und Wangerooge.

Am 1. Mai 1905 tritt unter Aufhebung des Tarifs für den vorgenannten Verkehr vom 1. Mai 1902 nebst Nachträgen I/III ein neuer Tarif für diesen Verkehr in Kraft. Durch ihn treten gegenüber dem bestehenden Tarife verschiedene Änderungen ein.

In den besonderen Bestimmungen sind außer einigen formellen Änderungen die durch den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, zum 1. April d. J. eintretenden sachlichen Änderungen berücksichtigt worden.

Außerdem sind im Verkehr mit Norderney über Norddeich und im Verkehr mit Juist und Borkum über Bremerhaven und Hamburg/Cuxhaven Preisermäßigungen eingetreten. Eine Verkehrserweiterung ist ferner durch Auflegung von neuen Rückfahrkarten von Wunstorf, Hannover, Braunschweig, Halle a. S., Leipzig, Görlitz und Breslau nach Norderney, Juist und Borkum für den Weg über Rheine vorgenommen worden. Schließlich sind zur Erleichterung des Verkehrs mit den Seebädern in einer Anzahl von Verkehrsverbindungen Erweiterungen der bestehenden Wegevorschriften eingetreten.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind nach den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen. (770)

Münster i. W., den 22. März 1905.

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch-hessisch-sächsisch-südwestdeutscher Expreßgutverkehr.

Am 1. April d. J. tritt für den vorgenannten Verkehr ein neuer Tarif Teil II in Kraft, enthaltend:

I. Besondere Bestimmungen für die Beförderung von Expreßgut zwischen Stationen der vereinigten Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatseisenbahnen sowie der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen, der Königlich bayerisch - pfälzischen Eisenbahnen, der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen und der Main-Neckarbahn anderseits, ferner zwischen rheinisch-westfälischen Stationen einerseits und Stationen der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen über Strecken der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen anderseits;

II. Frachttafeln.

Nähere Auskunft erteilen die Gepäckabfertigungsstellen, von denen der Tarif auch käuflich bezogen werden kann.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 21. März 1905. (771)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. April treten die besonderen Bestimmungen zu § 32 Ziffer 11 und zu § 33 der Eisenbahn-Verkehrsordnung über die Beförderung von Gütern ohne Lösung von Fahrkarten (Expreßgut) im Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil II des mitteldeutschen Eisenbahnverbandes außer Kraft. Vom genannten Tage ab erfolgt die Abfertigung von Expreßgut im Verkehrsgebiete des mitteldeutschen Verbandes nur nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des von diesem Tage ab gültigen preußisch - hessisch - sächsisch - südwestdeutschen Expreßguttarifs.

Erfurt, den 21. März 1905. (772)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Generalversammlungen.

K. k. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft.

Der gefertigte Verwaltungsrat gibt sich die Ehre, die Aktionäre der k. k. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahngesellschaft zu der am Sonnabend, den 15. April 1905, um 10 Uhr vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architektenvereins in Wien (I. Eschenbachgasse 9) stattfindenden

49. (ordentlichen) General-versammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Bericht des Verwaltungsrats über die Geschäftsführung im Jahre 1904.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluß pro 1904.
3. Antrag des Verwaltungsrats über die Verwendung des Reinerträgnisses.
4. Wahl des Revisionsausschusses.
5. Erneuerung des Verwaltungsrats.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen oder ihr Stimmrecht nach Maßgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis inklusive 7. April 1905 in Wien bei der k. k. privilegierten österreichischen Länderbank, in Prag bei der Filiale dieser Bank, in Graz bei der Wechselstube der Steiermärkischen Eskomptebank und der Firma E. C. Mayer & Co., in Lemberg bei der k. k. priv. Galizischen Aktien-Hypothekenbank, in Krakau, Czernowitz oder Tarnopol bei den Filialen dieser Bank, in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, der Nationalbank für Deutschland oder der Firma Robert Warschauer & Co., in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Vereinsbank, in Stuttgart bei der Württembergischen Vereinsbank, in Paris bei der Banque Imp. Roy. Privilegiée des Pays Autrichiens Succursale de Paris, in London bei der Anglo-Austrian-bank und der Filiale der k. k. priv. Österreichischen Länderbank mittels doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blankette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarte zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, im März 1905. (773)

Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

7. Verdingungen.

Zur Verdingung

der Lieferung der Betriebsmaterialien für 1905, und zwar:

- Los I: Ausklopfer, Feuereimer, Signalpfeifen, Brustschilder, Vorhängeschlösser und hölzerne Schneeschaufeln,
- Los II: Handlaternenbrustleder, Signalfahnen mit Futteral, Patronentaschen und Zugführertaschen,
- Los III: Gießkannen, Öl- und Petroleumkannen, Kohlenkasten, Hand- und Signallaternen,
- Los IV: Handtücher, Decken- und Kissenbezüge, Bettlaken, wollene Schlafdecken und Armbinden,
- Los V: Beile, Brechstangen, Eimer, Steinschlaggabeln, kleine Feuerhaken, Holzhämmer, Schienennagelhämmer, eiserne Harken, Hebebäume, Hauen verschiedener Art, eiserne Schaufeln, Kohlenschaufeln, Schraubenschlüssel, verstellbare und gewöhnliche, Kneif-, Schienen- u. Schienennagelzangen etc.

ist Termin am 7. April 1905, vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt anberaumt.

Die der Verdingung zugrunde liegenden allgemeinen und besonderen Bedingungen usw. können in unserer Kanzlei eingesehen oder von dem Vorstand des Zentralbureaus der Königlichen Eisenbahndirektion gegen postgeldfreie Einsendung von

zu Los I = 65 ₰; zu Los II = 85 ₰; zu Los III = 1,65 ℳ; zu Los IV = 25 ₰ und zu Los V = 2,05 ℳ

in barem Gelde (nicht in Briefmarken) von daher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 14. März 1905. (774)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von Arbeiten

für die Neubaulinie Saarbrücken-Bous (linkes Saar-Ufer).

Die Ausführung des Bahnkörpers in Los III Strecke von Station 105 + 90 bis 125 + 70, rd. 2 km lang, umfassend rund

158 000 cbm Bodenbewegung,
1 550 „ Mauerwerk,
7 800 qm Wegebefestigung

soll einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom heutigen Tage ab in unserem technischen Bureau (Neubau, Zimmer 227) zur Einsichtnahme aus. Abdrücke der Bedingungen können gegen **porto- und bestellgeldfreie** Einsendung von 3 ℳ in bar (nicht in Briefmarken) **nur** durch die Plankammer der Königlichen Eisenbahndirektion bezogen werden. Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift: „Angebot auf Ausführung des Bahnkörpers in Los III der Neubaulinie Saarbrücken-Bous (l. S. U.)" bis zum **17. April**, vormittags 11 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, **porto- und bestellgeldfrei** an uns einzusenden.

Die Bedingungen für die Bewerbung um Arbeiten und Lieferungen und die allgemeinen Vertragsbedingungen sind in der ersten Beilage zum Deutschen Reichsanzeiger und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 51 vom 28. Februar 1899 abgedruckt. Ende der Zuschlagsfrist am 20. Mai 1905. (775)

St. Johann-Saarbrücken, 18. März 1905

Königliche Eisenbahndirektion.

Die Zimmererarbeiten zur Herstellung einer Umladehalle auf dem umzubauenden Güterbahnhofe Breslau O/S. sollen vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 7. April d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und portofrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht aus, und können erstere gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar ebendaher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau (Brüderstraße 36). (776)

Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

8. Offene Stellen.

Gesucht

infolge Todesfalls auf sofort ein Bahnmeister. Bewerbungen mit Lebenslauf und Zeugnissen sowie Gehaltsansprüchen sind zu richten an die Direktion der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft, Lübeck. (777)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. März vorm. gemeldet.

Nummer 9. Berlin, am 25. März 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	2325	1	Kiste	leere Seifendosen —	46	1	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	Vohwinkel 12/3.
2	A B	10	1	„	Flaschen —	67	2	Posen	K. E.-D. Posen	
3	A B	2677	1	„	ansch. Zigarren —	39	3	Bublitz	K. E.-D. Danzig	Rome Oberwisheim 27/2.
4	A B B	3071	1	Faß	leer —	29	4	Stade	K. E.-D. Altona	
5	A F Z	162	1	Bund	3 neue hölz. Küchenrahmen	8	5	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
6	A G	612	1	Sack	bunte Decken —	9	6	Hameln	K. E.-D. Hannover	
7	A K	4975	1	Kiste	Fadennudeln —	15	7	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
8	A K & C	43	1	„	Ausfuhrgut —	152	8	Ulflingen	Reichsbahn	
9	A L	123	1	„	Herrenanzüge —	61	9	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
10	A M	2	1	Musterkoff.	1 Damenpelzkragen —	—	10	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	Gepäck.
11	A M	8	1	Blechflasch.	leer —	2	11	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
12	A R	3587	1	Kiste	Figur —	29	12	München H. B.	Bayerische Stsb.	
13	A S	76	1	Stange	Stahl —	17	13	Eltville	Direktion Mainz	
14	B	—	1	Tonne	Heringe —	69	14	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
15	B	190/109	1	Rolle	Pack- oder Juteleinen	52	15	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
16	B	253	1	Bund	2 Bettrahmen —	20	16	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
17	B B	1551	1	Kiste	Rosenkränze, Gesangbücher	37	17	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
18	B & H	70056	1	„	Eisenwaren —	23	18	Luxemburg	Reichsbahn	Berlin Ost 3/3.
19	B & J	52	1	„	Kognak —	31	19	Harff	K. E.-D. Cöln	
20	B L	1112	1	Faß	ansch. Wein —	50	20	Metzeral	Reichsbahn	
21	B L	2108	1	Ballen	weiße Stückseife —	62	21	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
22	B / M N	416	1	„	Lumpen —	57	22	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
23	B U	1680	1	Kiste	Limburger Käse —	42,5	23	Eschweiler Tal	„	
24	C D	1904	1	„	Zuckerwaren —	33	24	Ludwigsstadt	Bayerische Stsb.	
25	C H O	163	1	Eisenfaß	leer —	70	25	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
26	C K	7117	1	Bund	2 Nachttische —	27	26	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
27	C K	806	1	Weinfaß	leer —	18	27	Aachen	K. E.-D. Cöln	
28	C P F	3115	1	Kiste	getr. Obst —	13	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
29	C S	5340	1	„	Gemüsekonserven —	20	29	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	Elberfeld 7/2.
30	C S	7346	1	Ballen	Papierspulen —	11	30	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
31	D	1762	1	Kiste	Bücher, Bilder —	73	31	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	Beuthen 14/1.
32	D H C S	100 . . . ?	1	Korbflasche	Öl —	30	32	Aachen	„	Düsseldorf-B.
33	D K C	—	8	—	eis. Kammräder —	240	33	Rombach	Reichsbahn	[1]
34	D M	961	1	Kiste	gefüllt —	24	34	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
35	D S P F R	1888	1	Weinfaß	leer —	41	35	Wasselnheim	Reichsbahn	Rauminhalt: 130 l.
36	E A G	5955/62	7	—	Eisenbleche —	175	36	Wickede-A.	K. E.-D. Essen	
37	E B	X	1	Reisekorb	Kleider —	25	37	Regensburg	Bayerische Stsb.	
38	E D S	9716	1	Stück	Flachstahl —	8	38	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
39	E E	—	4	in Stroh	Wagenachsen mit Schlüssel	60	39	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
40	E G	—	1	—	alter Küchentisch —	19	40	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	Stolp.
41	E K	25	1	Sack	Kalksäcke —	16	41	Diedenhofen	Reichsbahn	
42	E K H	259	1	Paket	Papier —	34	42	Kiel	K. E.-D. Altona	Hamburg H. 7/2.
43	E L K	359	1	Kiste	ansch. Eisenwaren —	20	43	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
44	E P	56	1	Sack	Packungsmaterial —	63	44	Gronau	K. E.-D. Münster	
45	F	—	1	Ballen	Sprungfedern —	25	45	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
46	F	1843	1	„	Stoffe —	50	46	Zschortau	K. E.-D. Halle a/S.	
47	F A	1/6	6	—	Branntweinfässer, leer	60	47	Posen	K. E.-D. Posen	
48	F B	—	3	—	Herdroste —	15	48	Calw	Württemberg. Stsb.	
49	F B	6	1	Koffer	gefüllt —	50	49	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
50	F C	510	1	Kiste	Waschblau —	64	50	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

[1] Absender: Dingler, Karchen & Co., St. Ingbert.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	F F	1549, 4297	2	Fässer	leer —	30	51	Bamberg	Bayerische Stsb.	Abs. Küppenbusch, S., Schalke.
52	F K	12	1	—	Herd —	153	52	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
53	T K	1182	1	Ring i. L.	Messingdraht —	11	53	Remscheid	„	
54	F K	10209	2	Stangen	halbrunde Eisenst. —	9	54	Düsseldorf=Bilk		
55	F M	2	1	—	Kinderwagen —	18,5	55	Greiffenberg U/M.	K. E.-D. Stettin	
56	F S	8 u. 49	2	—	Kaminhüte —	5	56	Basel Bad. Stsb.	Badische Stsb.	beschrieben: Kirchheim.
57	F S	41	1	Ballen	braune Baumwolle —	98	57	Landeck Schl.	K. E.-D. Breslau	
58	F S & C	3024	1	Kiste	Gehstöcke —	24	58	Esch	Reichsbahn	Frankfurta/M. H. 6/3.
59	F W N	1/2	2	Körbe	enth. Glasballon —	19	59	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
60	G	—	1	Bund	6 Töpfe mit Griff —	13,5	60	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	[1]
61	G	3	1	Ballen	Speck —	55	61	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
62	G	2546	1	Kiste	1 Rad Schweizerkäse	58,5	62	Magdeburg=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
63	G A	292	1	Ballen	Manufakturw. —	20	63	Eil-A. Pforzheim	Badische Stsb.	Weiler i. Württ.
64	G A	4818	1	Kiste	leer —	40	64	Cöln Bonntor	K. E.-D. Cöln	
65	G B	—	2	Tafeln	Messingblech —	54	65	Mülhausen N.	Reichsbahn	
66	G C	4428	1	Kiste	Papier —	61	66	Würzburg	Bayerische Stsb.	
67	Gebr. R	3072	1	„	Lampenzylinder —	44	67	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
68	G H	48	1	—	Eisenplatte —	32,5	68	Ehrang	St. Johann=Saarbr.	
69	G H	6096	1	Kiste	Zigarren —	26	69	Emmerich	K. E.-D. Essen	Iserlohn 27/2.
70	G K	33	1	—	Decke —	—	70	Duisbg.=Hochf. S.	„	
71	G R	1159	1	Ballen	alte Säcke —	18	71	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
72	G S	—	1	Koffer	Kleider —	49	72	Cöln Eilgut	„	ZollbleiSingen.
73	G S	4	1	—	Stampfeisen —	4	73	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf=Gr.
74	G S	781	1	Bund	3 Körbe —	17	74	Altona	K. E.-D. Altona	
75	G S	1153	1	Kiste	gefüllt —	12	75	Darmstadt	Direktion Mainz	Plettenbg. 25/2.
76	G W	15506	1	Ballen	Tuch —	56	76	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	[2]
77	H	2	1	Kiste	Delikateßheringe —	19	77	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
78	H	340	1	—	Pflugschar —	4	78	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
79	H	479	1	Ballen	woll. Kleiderstoffe —	30	79	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
80	H	4817	1	„	Barchent —	30	80	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
81	H	6689	1	Faß	Öl —	120	81	Meckenheim	K. E.-D. Cöln	Hagenbucher, Cöln=G.
82	H Co	301 a/c	3	Kisten	Zigarren —	192	82	Berlin H. u. L. Eilg.	K. E.-D. Berlin	Emmerich 8/3.
83	H H	8892/93	2	Fässer	? —	100	83	Capellen=W.	K. E.-D. Cöln	
84	H K	1	1	Sack	l. Säcke —	7	84	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
85	H K	443	1	in Leinen	Falzplatteneisen —	53	85	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
86	H L	441	1	Sack	Reis —	110	86	Gronau	K. E.-D. Münster	
87	H O	—	1	—	Gasrohr —	20	87	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
88	H O	3	1	Faß	leer —	10	88	Lauterbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
89	H R	7	1	Tonne	leer —	14,5	89	Bohmte	K. E.-D. Münster	
90	H S	752	1	Bund	gebeizte Leisten —	17	90	Guben	K. E.-D. Posen	Herrm. Schütt, Berlin.
91	H Sch	—	2	—	Pflugschare —	5	91	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	H St	—	1	Sack	gebr. Säcke —	19,5	92	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
93	J A	I	1	„	l. Säcke —	22	93	Vamdrup	„	
94	J B	—	1	—	Maschinenteil (Rad oder Flansch mit 3 Löchern)	4,5	94	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
95	J F	2	1	Kiste	Umzugsgut? —	122	95	Naila	Bayerische Stsb.	
96	J F	1687/2	1		Glas, Porzellan —	30	96	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
97	J G	8904	1	Faß	ansch. Baumöl —	120	97	Essen N.	K. E.-D. Essen	
98	J J H	25	1	„	leer —	22	98	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
99	J K	8844	1	Korb	gefüllt —	7	99	Felderhoferbrücke	Brölthaler E.	
100	J M	7894	1	Ballen	Wollwaren —	41	100	Düren	K. E.-D. Cöln	
101	J O	7756	1	Faß	leer —	17	101	Remagen	„	
102	J O	92682	1	—	neues Sofagestell —	19	102	Altona	K. E.-D. Altona	
103	J R	12	1	Ballen	alte Kartoffelsäcke —	30	103	Ulzen	K. E.-D. Hannover	
104	J R	82	1	Bund	Fensterstangen —	4	104	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Firma: Jäger & Rothe, Leipzig.
105	J R	1622	1	—	Wasserspülkasten —	15	105	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
106	J S	—	2	Säcke	l. Zementsäcke —	10	106	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
107	K	31/32	2	Bund	je 8 Gasrohre —	58	107	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
108	K	502	1	Ballen	Tuch —	94	108	Worms	Direktion Mainz	
109	K G	741	1	Bund	5 Stg. Rundeisen —	25	109	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
110	K P	II	1	Sack	Kleider u. Kochgeschirr	15	110	Goldbeck	K. E.-D. Magdeburg	
111	K W	648	1	Ballen	Gummiringe —	11	111	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
112	L	37725	1	Kiste	Bonbons —	37	112	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
113	L F	II	1	—	Eisenplatte —	54	113	Rudzinitz	K. E.-D. Kattowitz	Fundsache.
114	L & F	643	1	Kiste	Schachteln —	33	114	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	m. Glasscheibe.
115	L H	10	1	Ballen	Hopfensäcke —	28	115	Moosach b. Münch.	Bayerische Stsb.	
116	L H	1893	1	Kiste	Zigarren —	52	116	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	Cöln=Deutz 3/3.
117	L H & Co	3563	1	Teerfaß	leer —	37	117	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
118	L K	526	1	Faß	Tabak —	15	118	Posen	K. E.-D. Posen	
119	L S	—	1	—	eis. Lager —	10	119	Diedenhofen	Reichsbahn	
120	L S	986	1	Sack	Leinsamen —	82	120	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
121	L T	79	1	„	Kleiderhalter —	38	121	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
122	L W	300	1	Kiste	Papier —	34,5	122	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Berlin H. u. L. 9/3.

[1] Zettel mit Firma: „C. Gottbill sel. Erben."
[2] Beklebt von Aachen vom 2/3. nach Kopenhagen.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
123	M B	5867	1	Ballen	Manufakturw.	36	123	Hilders	K. E.-D. Frankf. a/M.	
124	M C	690	1	Kiste	Zollgut	123	124	Thorn	K. E.-D. Bromberg	Berlin Ost 4/3.
125	M C L	1	1	„	ansch. eis. Walze	106	125	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
126	M D	9660	1	Ballen	l. Säcke	42	126	„	„	
127	M E	1241/1246	{5 1	— Bd.	Wasserschieber 5 Räder dazu	129 — }	127	Mannheim	Badische Stsb.	
128	M G	2751	1	Ballon	Schwefeläther	66,5	128	Sitzendorf	K. E.-D. Erfurt	
129	M O	10257	1	Faß	ansch. Teer	233	129	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
130	M W	703	1	„	Quark	125	130	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
131	N R S	4503	1	Ballen	Maschinenschnecke	17	131	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
132	O G	50	1	Paket	8 Türdrücker	6	132	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	{v. Berlin Ost
133	O H C	310	1		eis. Wellenlager	21	133	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	27/2.
134	O K	—	1	Kiste	Fahrradteile	89	134	Remagen	K. E.-D. Cöln	
135	O K	1963	1	Faß	Eisenzeug	150	135	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
136	O M H	—	3	Säcke	alte Säcke	53	136	Frankfurt a/M.-Sachsenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	O N	—	{1 1	— Bund	Dezimalwage Gewichte	150	137	Blankenheim	K. E.-D. Cassel	
138	O N	5316	1	Kiste	Porzellantassen	37,5	138	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Weiden 21/2.
139	O N Z	5885	1	—	Eisenplatte	37	139	Welschenennest	K. E.-D. Elberfeld	
140	O P & Co	106	1	Kiste	leer	35	140	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
141	O S	6241	1	„	1 Pappschachtel Papier	8,5	141	Nürnberg II. B.	Bayerische Stsb.	
142	P	21	1	Kbgeflecht	Damenfahrrad	37	142	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
143	P B	16	1	Ballen	alte Säcke	27	143	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	{anschein. von
144	P G	8004	1	—	Viehkessel	12	144	Herdecke N.	K. E.-D. Elberfeld	Werdohl.
145	P H	655	8	Bund	Bandeisen	220	145	Lüttringhausen	„	
146	P K	1632	1	Kiste	Gelatine	130	146	Lübeck	Lübeck-Büchener	
147	P R	52888	1	Paket	Holzwaren	23	147	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
148	P v	—	1	—	priv. Viehgitter	40	148	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
149	R	—	1	Bund	{8 alte Tannenbretter (4 m lg. u. 25 mm stark)}	120	149	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
150	R	—	1	Ölfaß	leer	23	150	Nuttlar	K. E.-D. Cassel	
151	R	1045	1	Kiste	Rosinen	12	151	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
152	R	2275	1	„	1 Porzellanbecken	7,5	152	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
153	R B	225	1	„	Wein	95	153	Cöln-Ehrenf.	K. E.-D. Cöln	{Königsberg
154	R B	546	1	Sack	Futterkalk	100	154	Pr.-Eylau	K. E.-D. Königsberg	Ostb.
155	R B	5865	1	Blechflasch.	Benzin	54	155	Konstanz	Badische Stsb.	
156	R C	—	2	—	eis. Röhren	46	156	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
157	R & Co	2021	1	Ballen	Packtücher	7	157	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
158	R J	11838	1	Kiste	leere Milchflaschen	30	158	Essen H. B.	„	
159	Rp S & C	—	1	Ballen	l. Säcke	23	159	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
160	S	26	12	Bund	Bandeisen	523	160	Wald	„	
161	S B	1124/5	2	Säcke	Holzpantoffeln	72	161	Seelow	K. E.-D. Stettin	
162	S & B	9944	1	in Leinen	3 Pflugschare	7	162	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
163	S C	286	1	Kiste	{6 Messingrohre, 6 Messingverschlüsse}	28	163	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
164	S & C	2295	1	Ballen	Gewebe	11	164	Duisburg	K. E.-D. Essen	
165	S F	905	1	Faß	Farbe	157	165	Sterkrade	„	
166	S J	92	1	Kiste	eis. Bolzen	23	166	Jettingen	Bayerische Stsb.	
167	S K	839/40	2	Fässer	Öl	240	167	Pasewalk	K. E.-D. Stettin	
168	S N F	3574	1	Kiste	Knöpfe, Bandschnur	55	168	Luxemburg	Reichsbahn	
169	S R	1	1	Sack	Harz in Stücken	72	169	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
170	S S	2474	1	Ballen	?	13	170	Köslin	K. E.-D. Danzig	Berlin Stb.
171	S S	7322	1	Kiste	Seife	13	171	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
172	S S u. Co.	1505	1	„	Ballschuhe	63	172	Triberg	Badische Stsb.	
173	S V	8257	1	Sack	Knochenpräzipitat	15	173	Soetern	St. Johann-Saarbr.	[1])
174	T	156	1	Ballen	Papierwaren	30	174	Wülfrath	K. E.-D. Elberfeld	
175	T u. C	1113	1	Verschlag	Schmirgelpapier	50	175	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
176	T P	1916/7	2	Kisten	baumw. Strümpfe	50	176	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
177	T S	1/2	2	Ballen	graue Tüten	60	177	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
178	T S G	22537	1	Faß	leer	21	178	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
179	? U ?	—	1	Sack	hölz. Kleiderhalter	18	179	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	{schwarz
180	V	4	1	Musterkoff.	gefüllt	52	180	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	lackiert, Form
181	V	5	8	—	eis. Haken	38	181	Lübeck	Lübeck-Büchener	~
182	V C	10147	1	Faß	gefüllt	34	182	Bad Elster	Sächsische Stsb.	
183	V H	62	1	Korb	Mausefallen	42	183	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
184	V K	—	1	Kiste	Zollgut	50,5	184	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
185	V N	2725	1	„	Holzmodell	30	185	Marienberg		
186	V S H St	—	6	Kisten	Stärke	150	186	Bonn	K. E.-D. Cöln	{Ehrenbreit-
187	V U	2	1	in Papier	Theatervorhang	13	187	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	stein 21/2.
188	W	1	1	Sack	Schnürriemen	40	188	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
189	W	1889	1	Kiste	Käse	26	189	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
190	W B	6179	1	Sack	Reis	100	190	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	
191	W u. C	4590	1	Stange	emaill. Blechdeckel	17	191	Duisburg	K. E.-D. Essen	
192	W G	—	6	Eisenst.	{4 Stg. Rundeisen 2 Stg. Flacheisen	61 36 }	192	Weilmünster	K. E.-D. Frankf. a/M.	
193	W G	667	1	—	Feldschmiede	74	193	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	[2])

[1]) Absender: Sächsische Viehnährmittelfabrik in Dresden.
[2]) Absender: Werner Genb, Maschinenfabrik, Cöln-Ehrenfeld.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
194	W H	2580	1	Kiste	Eiernudeln —	65	194	Aachen	K. E.-D. Cöln	
195	W L	—	1	Sack	33 alte Kleiesäcke —	18,5	195	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
196	W M	1842	1	Bund	10 Blecheimer —	16	196	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
197	W O	4670	1	Kiste	ansch. Eisenwaren —	230	197	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
198	W W C	1068	1	—	Leine	—	198	Eilg. Karlsruhe	Badische Stsb.	
199	Z & S	8488	1	Ballot	gefüllt —	20	199	Heidelberg	„	Brüssel.

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
200	Arndt	19025	1	Faß	leer —	32	200	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	[1]
201	Fritz Clemens	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	201	Frankfurt. Allee	K. E.-D. Berlin	[2]
202	Moses Dreyfus	—	1	—	Decke —	30	202	Eberbach	Badische Stsb.	
203	Dyckerhoff & Söhne	1	1	Sack	Kleider —	8	203	Biebrich Rhb.	Direktion Mainz	Mainz H. v. 2/3.
204	Eichenberg & Lazarus	—	1	Ballen	l. Säcke —	32	204	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
205	Hom.	7466	1	—	eis. Deckel od. Schieber	7	205	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	2 m l., 36 cm br.
206	Hesselbacher	—	1	Sack	Lumpen —	28	206	Weißenburg i/B.	Bayerische Stsb.	
207	Höchheimer	14	1	—	Decke —	50	207	Lübeck	Lübeck-Büchener	
208	Max Hoßfeld	—	1	—	Decke —	52	208	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	7,5 br., 14,5 l.
209	O. Kammer	—	1	Paket	3 Brotbürsten —	4	209	Königshütte O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
210	Landholz & Niedermeyer Pasing	—	1	Bund	2 alte leere Milchkannen	7,5	210	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
211	Leistbräu / Spatenbräu / Pilsener Urquell	42177 / 43965 / 27692	3	Bierfässer	leer —	33 / 53 / 31	211	Deutz	K. E.-D. Cöln	
212	Raydt	408	1	Zylinder	leer —	22	212	Eyach	Württemberg. Stsb.	z. Transport von Kohlensäure.
213	A R R / Akt.-Br. Carl Reetz / —	29 / — / 4408	3	Bierfässer	leer —	27 / 23 / 28	213	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
214	Rüdersdorfer Portlandzement C. O. Wegener	—	10	Säcke	Zement —	500	214	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
215	P. & R. Stöhr	—	1	Ballen	l. Säcke —	25	215	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
216	S. (Stettin)	—	1	Bund	12 verz. Kessel —	12	216	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	[3]

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
217 / 218 / 219	—	63 / 636 / 638	1 / 1 / 1	Wanne / Eimer / Kessel	Senf —	45	217 / 218 / 219	Biberach	Württemberg. Stsb.	
220	—	91	1	Bund	12 eis. Schaufeln m. Stiel	25	220	Weißenburg	Reichsbahn	
221	—	103	1	Eisenfaß	leer —	103	221	Kalk N.	K. E.-D. Cöln	
222	—	456	1	—	verz. Rohr —	29	222	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
223	—	590/1	2	Ballen	Strohgeflechte —	222	223	Triberg	Badische Stsb.	
224	—	676	1	Korb	11 Töpfe Konfitüren	28	224	Saar-Union	Reichsbahn	
225	—	917	1	Ballen	Bettfedern oder Daunen	21	225	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
226	—	1010	1	„	Bettfedern —	24	226	Mannheim	Direktion Mainz	
227	—	1181	1	Faß	? —	640	227	Lüttringhausen	K. E.-D. Elberfeld	
228	—	1764	1	Bund	3 eis. Rohre —	82	228	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
229	—	2070	1	—	neues Frühbeetfenster, 1 m lang	12	229	Altmittweida	Sächsische Stsb.	Streckenfund.
230	—	4884	1	Faß	grüne Farbe —	70	230	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
231	—	4901	1	„	leer —	4	231	Berlin Schles. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
232	6680 oder 6685	—	1	Sack	Puderraffinade —	25	232	Aschaffenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
233	—	9369	1	—	Modellrad —	7	233	Aachen-T.	K. E.-D. Cöln	
234 / 235	—	25121 / 24128	2	Blechflaschen	leer —	12	234 / 235	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
236	—	30187	1	—	Fahrrad —	—	236	Pleschen	K. E.-D. Posen	Gepäck.

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
237	Umfug Cement	6	1	Kanne	? —	47	237	Wedel	K. E.-D. Altona	
238	Unerreicht	302	1	Kiste	Margarine —	19	238	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
239	2 schwarze Striche	12	1	Milchkanne	leer —	3	239	Schafstädt	K. E.-D. Halle a/S.	
240	grün	—	10 / 1	Stangen / —	Rundeisen — / eis. Rohr —	60 / 12	240	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
241	weiß	—	1	—	Bohrrohr —	53	241	Hagenow	K. E.-D. Altona	
242	rot *	—	1	—	T-Träger —	200	242	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	4 m lang.

[1] Zum Transport von Sauerkohl.
[2] Beklebt von Trebnitz (Mark) vom 23/2.
[3] Leere neue Farbebüchsen; mit Etikette: „Seelbach in Geisweid."

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
243	A M S	3017	1	Kiste	gefüllt —	29	243	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Bebra 12/3.
244		—	1	Ballen	Leder —	18	244	Boppard	Direktion Mainz	
245	3673	—	1	Kiste	Eisen —	65	245	Pforzheim	Badische Stsb.	
246		876	1	„	gefüllt —	76	246	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
247	VO CO	526	1	Faß	Öl —	200	247	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
248		804	1	Ballen	Matten —	12	248	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
249		26681 26678	1 1	Faß Sack	Farbe — Leim —	60 30	249	Flensburg	K. E.-D. Altona	von Burg b/M.
250	?	3629	1	Kiste	ansch. Käse —	27	250	Bublitz	K. E.-D. Danzig	
251	56	—	1	—	Wagendecke —	—	251	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
252	H F L St	184	1	Kiste	leer —	58	252	Ingelheim	Direktion Mainz	

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
253	—	—	1 1	— —	Ankereisen — Ankereisen —	105	253	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
254	—	—	1	Bund	Bandeisen —	14	254	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
255	—	—	2	Stab	Bandeisen —	30	255	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
256	—	—	1	Ballen	Baumwolleinen —	25	256	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	rot gefärbt.
257	—	—	1	Kanne	Benzin —	29	257	St. Michaelisdonn	K. E.-D. Altona	
258		—	1	Bund	Besenstiele —	16	258	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
259	—	—	1	Sack	Betten, Hausgeräte	15	259	Hameln	K. E.-D. Hannover	
260	—	—	3	„	Betten, Kleider —	40	260	Soest	K. E.-D. Cassel	
261	—	—	1	Bund	leb. Birken —	42	261	Eschweiler Rh.	K. E.-D. Cöln	in Stroh.
262	—	—	1	„	durchlochte Bleche —	40	262	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
263	—	—	1	Anzahl	Stab- u. Flacheisen —	86	263			
264	—	—	1	Sack	Blumenknollen —	19	264	Mgd.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
265	—	—	1	Pack	schwedisch. Bockschern	0,5	265	Alterkülz	St. Johann=Saarbr.	Pflanzenstecklinge.
266	—	—	1	Korb	Bürstenwaren —	29	266	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
267	—	—	1	in Leinen	neues Chaiselongue	50	267	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
268	—	—	5	—	Coaksofen —	150	268	Barmen=U.	K. E.-D. Elberfeld	bekl.v.Dissen=Rothenfelde 4/3.
269	—	—	1	—	Dachfenster a. Zinkblech	45	269	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
270	—	—	35	Bund	Dachsplinte —	180	270	Hettstedt	K. E-D. Magdeburg	
271	—	—	1	Koffer	Damenkleider —	25	271	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Gepäck.
272	—	—	1	—	Decke —	45	272	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
273	—	—	1	—	priv. Decke —	90	273	Schoppinitz	K. E.-D. Kattowitz	
274	—	—	1	—	Decke m. 8 Stricken	27	274	Lollar	K. E.-D. Frankf. a/M.	4,50 br., 8 m l.
275	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	22	275	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
276	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	27	276	Diedenhofen	Reichsbahn	
277	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	37	277	Magdeburg Hpt.	E. E.-D. Magdeburg	
278	—	—	1	Sack	Dünger —	12	278	Lübeck	Lübeck-Büchener	
279	—	—	1	Stück	vierkant. Eisen —	37	279	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	21	280	Bremen Hbf.	K. E.-D. Hannover	
281	—	—	1	Wagen	Eisenerz —	—	281	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	Essen 70 918.
282	—	—	1	—	Eisenkugel —	7	282	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
283	—	—	1	—	Eisenplatte —	45	283	Aachen	K. E.-D. Cöln	1,82 m lang.
284	—	—	1	Bund	6 Eisenrohre —	69	284	Cöln=Ger.	„	
285	—	—	1	„	2 Eisenstäbe —	0,5	285	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
286	—	—	1	„	18 Eisenstangen —	21	286	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	halbrund.
287	—	—	3	Eisenstg.	1 Stg. Winkeleisen 2 Stg. Rundeisen	48	287	Oberkochen	Württemberg. Stsb.	
288	—	—	2	Bund	45 Eisenteile —	49	288	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	Karussellteile (?).
289	—	—	1	—	Eisenteil —	92	289	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
290	—	—	1	—	Eisenteil —	200	290	Briesen i/M.	K. E.-D. Posen	Streckenfund.
291	—	—	1	Korb	Eisenzeug —	33	291	Müllenborn	St. Johann=Saarbr.	
292	—	—	1	Sack	Erbsen —	100	292	Calw	Württemberg. Stsb.	
293	—	—	2	—	eis. Fassonstücke —	40	293	Tönning	K. E.-D. Altona	
294	—	—	1	—	Fahrradgestell (alt) —	5	294	Neumünster	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
295	—	—	1	Bund	Fahrradständer —	7	295	Eisleben	K. E.-D. Halle a/S.	
296	—	—	1	Verschlag	1 Farbetopf —	15	296	Hamburg H.	K. E-D. Altona	ansch. Malerutensilien.
297	—	—	1	„	1 Kanne, 2 Töpfe —		297			
298	—	—	1	Faß	leer —	35	298	Biberach	Württemberg. Stsb.	
299	—	—	1	Ballen	rotes Federleinen —	26	299	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
300	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	23	300	Trier Hpt.	St. Johann=Saarbr.	
301	—	—	1	„	8 eis. Fensterstäbe —	9	301	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
302	—	—	1	„	blecherne Fensterstäbe für Vorhänge	8	302	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
303	—	—	1	Verschlag	Feuer-Anihilator —	10	303	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	1	Korb	Fichtpflanzen —	87	304	Kiel	K. E.-D. Altona	
305	—	—	1	Ballen	neue Fischernetze —	10	305	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
306	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	12	306	Westerland	K. E.-D. Altona	
307	—	—	1	Bund	3 Stangen Flacheisen	22	307	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
308	—	—	2	Stangen	Flacheisen —	137	308	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
309	—	—	1	Korb	4 Flaschen Absinth	11	309	Hagen=Delstern	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	Ballen	Forstpflanzen —	24	310	Neumarkt i. Obpf.	Bayerische Stsb.	
311	—	—	1	—	Futtertrog, 4,50 m lang	35	311	Altenessen	K. E.-D. Essen	
312	—	—	1	Bund	eis. Gabeln m. Stiel	20	312	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	Hagen 6/3.
313	—	—	1	Pappsch.	Galanteriewaren —	10	313	Kyritz	K. E.-D. Altona	Gepäck.
314	—	—	14	—	Gardinenstangen —	8	314	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	2	Pakete	Gardinenstangen. —	42	315	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	in Leinen.
316	—	—	1	—	Gasrohr —	17	316	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
317	—	—	1	Bund	8 eis. Gasrohre -	48	317	Dahmsdorf=Mch.	K. E.-D. Bromberg	
318	—	—	1	Eimer	Gelee —	12	318	Traben=Trarbach	St. Johann=Saarbr.	
319	—	—	1	Sack	Gerste —	51	319	Katzhütte	K. E.-D. Erfurt	
320	—	—	1	Paket	Getreidesäcke —	6	320	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
321	—	—	3	Säcke	leere Getreidesäcke	108	321	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
322	—	—	1	Futteral	Gewehr —	2	322	Reda S.-A.	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
323	—	—	1	Faß	Gurken —	11,5	323	Burbach	St. Johann=Saarbr.	
324	—	—	1	—	Gußkessel aus Eisen	53	324	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
325	—	—	1	Stange	Gußstahl —	12	325	Dorsten	K. E.-D. Essen	
326	—	—	1	Paket	Hammer ohne Stiel	6	326	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
327	—	—	1	Bund	Hanf —	24	327	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
328	—	—	1	Ballen	Haare —	243	328	Saarbrücken Eilg.	St. Johann=Saarbr.	
329	—	—	2	—	fr. ges. Häute —	38	329	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
330	—	—	1	—	Hebelgewicht —	7	330	Kiel	K. E.-D. Altona	
331	—	—	1	—	Herdplatte —	9,5	331	Deggendorf	Bayerische Stsb.	
332	—	—	1	Handkoffer	Herrenkleider —	10	332	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
333	—	—	6	—	stähl. Heugabeln o. Stiel	5	333	Trier Hb.	St. Johann=Saarbr.	
334	—	—	1	Paket	2 neue Hobelmesser	3,5	334	Altona	K. E.-D. Altona	
335	—	—	1	Bund	4 kleine Holzkübel	7	335	Bohmte	K. E.-D. Münster	
336	—	—	1	Sack	ansch. Hühnerfutter	74	336	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
337	—	—	4	—	Jaucheschöpfer aus Zinkblech	3,5	337	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
338	—	—	4	—	Jaucheschöpfer —	5	338	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
339	—	—	1	Kiste	Kaffee —	20	339	Engers	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	Sack	Kaffee —	25	340	Gronau	K. E.-D. Münster	
341	—	—	1	Ballen	fr., unges. Kalbfell —	4	341	Säckingen	Badische Stsb.	
342	—	—	1	—	priv. Kalkdecke —	28	342	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
343	—	—	1	Kiste	Karamellen —	13	343	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
344	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	60	344	Burbach	St. Johann=Saarbr.	
345	—	—	1	—	priv. Kette —	29	345	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
346	—	—	2	—	Ketten —	94	346	Herne	K. E.-D. Essen	je 116 m l.
347	—	—	1	—	priv. Kette —	124	347	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
348	—	—	2	—	eis. Klauen —	22	348	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Maschinenteile
349	—	—	1	Paket	alte Kleider —	6	349	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	Sack	alte Kleider —	40	350	Neumühl	„	
351	—	—	1	Kiste	alte Kleider —	22	351	Aachen	K. E.-D. Cöln	
352	—	—	1	Schließkorb	ansch. Kleider —	6	352	Essen West	K. E.-D. Essen	Gepäck.
353	—	—	1	Sack	Kleider, Bettzeug —	9	353	Lübeck	Lübeck-Büchener	
354	—	—	1	„	Kleider, 1 Büste —	4	354	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	[1]
355	—	—	1	Schiffersack	Kleidung —	12	355	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
356	—	—	1	Sack	alte Kleiesäcke —	23	356	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
357	—	—	1	Paket	lerre Kleiesäcke —	40	357	Northeim	K. E.-D. Cassel	
358	—	—	1	Wagen	Klemmplatten —	5400	358	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	Magdb. 21699.
359	—	—	1	„	Kohlen —	—	359	Barmen=Ritt.	K. E.-D. Elberfeld	Bresl. 44516.
360	—	—	3	—	Kohlenkasten —	6	360	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	[2]
361	—	—	1	Sack	Kohlenstaub —	75	361	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
362	—	—	1	Bund	6 gebr. Körbe —	18	362	Remscheid	„	
363	—	—	1	„	10 leere neue Körbe	23	363	Schwientochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
364	—	—	1	„	5 graue Körbe —	24	364	Steinau a/O.	K. E.-D. Breslau	
365	—	—	1	Kbblechbüchse	gefüllt —	69	365	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	Versandstat. ansch. Fulda.
366	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	53	366	Offenburg	Badische Stsb.	
367	—	—	1	Korbkanne	leer, gebr. —	7,5	367	Hattersheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
368	—	—	1	—	eis. Kugel —	5	368	Krakow	Grhzl. Meckl. Stsb.	Lampenkugel.

[1] M. L. Alten, Rhein. Akt.-Ges. für Zuckerfabrikation.
[2] Aus schwarz lackiertem Eisenblech.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
369	—	—	1	Ring	Kupferdraht —	14	369	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
370	—	—	1	—	Kupferrohr —	7	370	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
371	—	—	1	Korbflasche	Lack —	59	371	Söflingen	Württemberg. Stsb.	
372	—	—	1	—	eis. Ladebrücke —	—	372	Niesky	K. E.-D. Halle a/S.	
373	—	—	1	Bund	12 Lagerhalter aus Eisen	17	373	Castrop	K. E.-D. Essen	12 cm lang.
374	—	—	2	—	eis. Lampengewichte	8	374	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
375	—	—	1	Bund	3 Lampenkugeln —	10	375	München H. B.	Bayerische Stsb.	
376	—	—	1	„	Lampenkugeln —	17	376	Kamen	K. E.-D. Essen	
377	—	—	1	Ballen	Leder —	40	377	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
378	—	—	1	„	Ledertreibriemen —	77	378	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
379	—	—	1	„	Leinen —	12	379	Nürtingen	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
380	—	—	1	„	Leinen und Wolle —	18	380	St. Vith	K. E.-D. Cöln	
381	—	—	1	Bund	Luftrosten —	9	381	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	68 cm lang, U-förmig.
382	—	—	1	—	Maschinenfußtritt —	12	382	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
383	—	—	1	Paket	Maschinenmesser —	12	383	Waldkappel	K. E.-D. Cassel	
384	—	—	1	Kanne	Maschinenöl —	35	384	Mg.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
385	—	—	1	Wagen	Mauersteine —	—	385	Weißensee	K. E.-D. Berlin	Essen 58 320.
386	—	—	1	Sack	ansch. Mehl —	100	386	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	„Brockmann".
387	—	—	1	Tafel	Messingblech —	9	387	Mülhausen N.	Reichsbahn	
388	—	—	1	Bund	13 Messingrohre —	32	388	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
389	—	—	1	Kiste	Messingware —	20	389	Gronau	K. E.-D. Münster	
390	—	—	10	Stück	alte Möbel —	1988	390	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Dahlheim.
391	—	—	1	Verschlag	2 Nachtkommoden —	30	39	Cöln-Ger.	„ „	
392	—	—	1	Paket	Nägel —	15	392	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
393	—	—	1	„	Nägel —	25	393	Mücka	K. E.-D. Halle a/S.	
394	—	—	1	Sack	Nessel, Leinen usw. —	12	394	Salzwedel	K. E-D. Magdeburg	
395	—	—	1	Faß	Öl —	225	395	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
396	—	—	31	Ölfässer	leer —	1085	396	Ammendorf	K. E.-D. Halle a/S.	
397	—	—	1	—	eis. Ofen —	190	397	Hausach	Badische Stsb.	
398	—	—	1	—	Ofenstein, 64 cm lg., 42,5 br. u. 12 cm hoch	71	398	Heidenheim	Württemberg. Stsb.	
399	—	—	2	Bund	Pflanzen —	4	399	Karlsruhe Eil-A.	Badische Stsb.	junge Lärchen.
400	—	—	1	Ballen	Pflanzen —	47	400	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
401	—	—	2	Bund	Pflugschare —	5	401	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
402	—	—	2	—	Pflugschare —	6	402	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
403	—	—	1	Bund	2 Pflugschare —	11	403	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
404	—	—	1	—	Pflugschar —		404			
405	—	—	1	—	Pumpe —	37	405	Posen	K. E.-D. Posen	
406	—	—	1	Ballen	Putzwolle —	30	406	Homberg a/Rhein	K. E.-D. Cöln	
407	—	—	1	—	eis. Rad mit 5 speichenart. Ansätzen	4	407	Lich	K. E.-D. Frankf. a/M.	
408	—	—	1	—	Radiatorglied zur Wasser- oder Dampfheizung	22	408	Crefeld Eilgut	K. E.-D. Cöln	
409	—	—	1	—	Reihenzieher aus Eisenblech	4	409	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	zur Drillmaschine.
410	—	—	1	Reisekorb	leer —	13	410	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
411	—	—	1	„	2 neue Reisekörbe —	20,5	411	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
412	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe mit Handdreher	20	412	Northeim	K. E.-D. Cassel	
413	—	—	2	—	eis. neue Riemenscheiben	39	413	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	Zwickau 4/3. bez.
414	—	—	1	—	eis. Rohr —	12	414	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
415	—	—	1	—	eis. Rohr —	24	415	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
416	—	—	1	Bund	8 blech. Rohre —	20	416	Marienburg	K. E.-D. Danzig	
417	—	—	1	Paket	Rohrmuttern —	8	417	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	in Leinen.
418	—	—	1	Korb	Rohrschellen —	30	418	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
419	—	—	1	—	eis. Rohrventil —	40	419	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
420	—	—	1	Sack	Roßhaare —	4	420	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
421	—	—	1	Bund	4 Stg. Rundeisen —	12	421	Schalke	K. E.-D. Essen	
422	—	—	1	Stange	Rundeisen, 45 cm lg.	34	422	Naumburg Hpt.	K. E.-D. Erfurt	
423	—	—	30	Stangen	Rundeisen —	296	423	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
424	—	—	4	„	3 Rund-, 1 Flacheisen	110	424	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
425	—	—	1	Stange	Rundstahl —	14	425	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	
426	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	10	426	Hamm	K. E.-D. Essen	
427	—	—	1	Paket	alte Säcke —	11	427	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
428	—	—	1	„	leere Säcke —	13	428	Großhartmannsdorf	Sächsische Stsb.	
429	—	—	1	„	leere Säcke —	26	429	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
430	—	—	1	Sack	Samen —	100	430	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
431	—	—	1	Wagen	Sand —	—	431	Schalke	„	Essen 33 058.
432	—	—	1	Bund	10 Schaufelblätter —	10,5	432	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
433	—	—	2	—	buch. Scherbäume —	15	433	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Hamburg 3/3.
434	—	—	1	Joch	Schienen —	—	434	Neu-Cunersdorf	K. E.-D. Posen	[1]
435	—	—	1	Paket	2 Schirmständer —	6	435	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	D. R.-P. 60 693.
436	—	—	2	—	Schmiedeformen —	71	436	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	

[1]) Zur Kleinbahn gehörig. Streckenfund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
437	—	—	1	Sack	neue Schmiedestücke	27	437	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	mit Gewinde und Muttern.
438	—	—	1	Bund	Schornsteinschieber —	11	438	Osnabrück Br.	K. E.-D. Münster	
439	—	—	1	—	Spatenblatt —	0,5	439			
440	—	—	1	Ballen	Schrauben —	7	440	Soltau	K. E.-D. Hannover	für Wagenbremse.
441	—	—	1	Bund	4 Schraubenspindeln	8	441	Northeim	K. E.-D. Cassel	
442	—	—	1	Sack	Schrubberbürsten —	24	442	Luxemburg	Reichsbahn	
443	—	—	1	Paket	2 P. Schuhe —	2,5	443	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
444	—	—	1	—	Schutzblech —	14	444	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	1	—	Schwarzblechtrommel ?	26	445	Leipzig II Dr. Bf.	Sächsische Stsb.	
446	—	—	1	Faß	Schwärze —	21	446	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	
447	—	—	1	Kbglasball.	ansch. Schwefelsäure	23	447	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
448	—	—	1	—	Schwellenbohrmasch.	10	448	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
449	—	—	1	—	eis. Schwengel —	3	449	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
450	—	—	1	Paket	Schwungrad mit Kurbel	11	450	Ratibor	K. E.-D. Kattowitz	
451	—	—	1	—	Sofalehne —	12	451	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	Berlin Ostbhf.
452	—	—	1	Rolle	Sohlleder —	4,5	452	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
453	—	—	1	Bund	7 Spannstangen —	32	453	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	für Fässersend.
454	—	—	1	Ballen	Speck —	20	454	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
455	—	—	1	Korb	Spirituosen (Magenheil)	30	455	Diedenhofen	Reichsbahn	
456	—	—	1	Bund	eis. Stäbe —	21	456	Keskastel	„	
457	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	27	457	Offenburg	Badische Stsb.	
458	—	—	1	Bund	Stahl —	62	458	Rummelsburg Rb.	K. E.-D. Berlin	sichelförmig gebogen.
459	—	—	1	„	2 gelochte Stahlbänder	7,5	459	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
460	—	—	1	—	Stahlbolzen —	11	460	Crefeld	K. E.-D. Cöln	[1]
461	—	—	1	Bund	Stahlgabeln —	15	461	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
462	—	—	1	„	15 Stahlstangen —	25	462	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	bekl. Hagen 20/2. 05.
463	—	—	1	—	Stahlwelle, 80 cm lg.	11	463	Cöln-Gereon	K. E.-D. Cöln	
464	—	—	1	Bund	50 eis. Stangen —	30	464	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
465	—	—	1	Sack	Staubzucker —	50	465	Eutin	Eutin-Lübecker	
466	—	—	1	—	zweiteil. Stehleiter —	ca. 15	466	Köstritz	K. E.-D. Erfurt	Streckenfund.
467	—	—	1	—	Stein —	40	467	Lehrte	K. E.-D. Hannover	Hamburg H.
468	—	—	1	Rucksack	Stiefel, Mütze etc. —	4	468	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
469	—	—	1	Paket	ansch. Stöcke —	12	469	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
470	—	—	4	Stück	Streckenläutewerke mit Zubehör	—	470	Duisburg	K. E.-D. Essen	
471	—	—	1	Blechkanne	Terpentinöl —	60	471	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
472	—	—	1	—	hell pol. Tisch ohne Platte	5	472	Elbing	K. E.-D. Danzig	
473	—	—	1	Kiste	Trinkgläser —	10	473	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
474	—	—	1	—	Unterlagsplatte —	11	474	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
475	—	—	6	—	Bolzenschrauben —		475			
476	—	—	1	—	hölz. Viehgitter —	—	476	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
477	—	—	1	Karton	Wäsche —	4	477	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
478	—	—	1	Sack	Wäsche, Betten usw.	19	478	Magdeb.-Buckau	K. E.-D. Magdeburg	[2]
479	—	—	1	„	Wäsche, Umzugsgut	25	479	Posen	K. E.-D. Posen	
480	—	—	1	Paket	vernickelter Wasserhahn etc.	7	480	Görlitz	K. E.-D. Breslau	in Leinen.
481	—	—	2	Bund	weiße Weiden —	26	481	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
482	—	—	1	„	2 Weidenkörbe —	10	482	Welver	K. E.-D. Essen	
483	—	—	1	Wdenkorb	leer —	2,5	483	Duisburg	„	
484	—	—	1	—	eis. Welle —	76	484	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	6 m lang, 6,5 cm stark.
485	—	—	1	—	eis. Welle —	130	485	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
486	—	—	1	—	eis. Welle mit Rad und Riemenscheibe	87	486	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
487	—	—	1	—	eis. Werkbankfuß —	50	487	Deutz	K. E.-D. Cöln	75 : 70 : 22 cm.
488	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	88	488	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Malerutensil. ?
489	—	—	4	—	Wiener Sessel —	20	489	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
490	—	—	1	Ballen	Wollgarn —	51	490	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
491	—	—	2	—	Zahnstangen zur Winde	34	491	Küllenhahn	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) 38 cm lang, oben 8, unten 5,5 cm stark.
[2]) St. Broschild in Reinstadt oder Remstadt.

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	C E	149/154	6	—	Maschinenteile —	1009	1	Enschede	Niederländ. Stsb.	mit Begl.-Sch. vom 15/3. Osnabrück.
2	D F C	1138	1	Kiste	Eisenwaren —	25	2	Fijenoord	„	v. Düsseldorf.
3	E H	5312	1	Pack	Papier —	15	3	„	„	v. Lendersdorf.
4	G D C	426	1	Kiste	Garn —	1	4	den Haag	„	bkl. Pulswitz, bschr. Anvers.
5	H C	3943	1	Pack	Tapeten —	13	5	Fijenoord	„	von Crefeld.
6	L T C	1138	1	„	Eisenstangen —	8	6	„	„	bkl. Düsseldorf.
7	L J M	21908	1	Ballen	Tabak —	74	7	Bentheim	„	
8	S	5678/79	1 / 1	Pack / Kiste	? —	25	8	Nymegen	„	bekl. Erfurt.
9	—	—	1	Ballen	Holzwaren —	63	9	Bentheim	„	
10	—	—	1	Pack	48 Schacht. Rapidium u. 6 Pck. Fahrradutens.	5	10	„	„	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 25. | 29. März 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die neuen Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf den Eisenbahnen Österreichs.

Mit der neuen Signalordnung, die wir in Nr. 89 Jahrgang 1904 d. Ztg. eingehend besprochen haben, sollten auch am 1. Mai d. J. neue einheitliche Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Hauptbahnen in Kraft treten. Das Eisenbahnministerium hat zwar bekanntlich den Termin für die Einführung dieser neuen Vorschriften auf Ansuchen der Privatbahnen bis zum 1. Mai 1906 verschoben, um dem Beamtenpersonal reichliche Zeit zu gewähren, sich mit den neuen Vorschriften vertraut zu machen, es scheint aber der jetzige Zeitpunkt gerade mit Rücksicht hierauf zur Besprechung der neuen Grundzüge wohl geeignet. Sie sind berufen, zwei maßgebende Verordnungen älteren Datums zu ersetzen, nämlich die im Jahre 1876 aufgestellten „Grundzüge der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe“ und die aus dem Jahre 1885 stammenden „Grundzüge der Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Sekundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe“. Beide Verordnungen enthalten Bestimmungen, die dem Wesen des modernen Eisenbahnbetriebes nicht entsprechen. Schon vor länger als einem Jahrzehnt haben sich diese einzelnen Widersprüche zwischen den Anforderungen des jäh gewachsenen und umgestalteten Verkehrs einerseits und den starren, mit bescheidenen Verhältnissen rechnenden Bestimmungen der Verkehrsordnung anderseits mitunter recht fühlbar gemacht und auf die Ausgestaltung des Verkehrs schwer hemmend eingewirkt, so daß in gewissen Fällen eine Durchbrechung der „Grundzüge“ nicht vermieden werden konnte.

Die Praxis war eben mächtiger als Theorie und Gesetz; man konnte die letzteren nicht gegen die Gewalt der Verhältnisse aufrecht erhalten. Da aber eine entsprechend rasche Durchführung ihrer Änderung aus verschiedenen Umständen nicht möglich war, so mußten die unabweislichen Änderungen eben fallweise gestattet werden, sollten Österreichs Hauptbahnen in der Entwicklung des Verkehrs nicht rückständig bleiben. So kommt es, daß manche der Bestimmungen der neuen Grundzüge für Österreichs Eisenbahnen, wenigstens für jene, die ihren Verkehr bereits tunlich modern gestaltet haben, eigentlich nichts neues mehr enthalten, sondern nur gesetzlich festlegen, was seit Jahren — über den Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen mit Genehmigung der Behörden hinausgehend — in Übung stand.

Die Gesichtspunkte, unter denen die neuen Grundzüge beraten und verfaßt wurden, stimmen mit jenen überein, die für die neue Signalordnung maßgebend waren. Ich habe sie in der eingangs erwähnten Abhandlung näher dargelegt und möchte heute nur einige Ergänzungen beifügen, welche sich auf die Verkehrsbestimmungen mehr oder weniger ausschließlich beziehen.

Eine der wichtigsten Forderungen, denen eine Betriebsordnung — es sei diese Bezeichnung der Kürze wegen gestattet — gerecht werden muß, ist entschieden jene der Erfüllbarkeit ihrer Bestimmungen. Die Nichtbeachtung dieses Grundsatzes führt zur Mißachtung der Verordnungen im allgemeinen, sie führt zu ungerechter Beurteilung der Leistungen der Bediensteten, zu Pflichtverletzungen und Pflichtenstreit. Handlungen, die stillschweigend geduldet werden mußten, weil sonst die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs leidet, werden auf einmal strafbar, wenn sie einen ernsten Unfall verursachen und der Strafrichter sich bei Beurteilung des „Falles“ auf die Instruktionen beruft. Nichts beleuchtet die Verhältnisse, welche die alte Betriebsordnung mit ihren veralteten Bestimmungen geschaffen hatte, schärfer, als die Tatsache, daß seinerzeit eine Bahnverwaltung in arge Verlegenheit geriet, als das Güterzugpersonal, unzufrieden mit der Erledigung einer Petition, die „instruktionsgemäße“ Durchführung der Verschiebungen beschloß; in kurzer Zeit drohte der gesamte Verkehr vollständig in Stockung zu geraten.

Die neue Betriebsordnung enthält keine Bestimmungen mehr, deren Durchführung „während der Ausübung des Dienstes fortgesetzt solchen Schwierigkeiten begegnet, daß ihre Befolgung schon unter gewöhnlichen Verhältnissen in Frage gestellt erscheint" *); sie legt den Bediensteten keine Verpflichtung auf, die im Widerspruche steht zu der bei Ausübung des Dienstes notwendigen Beschleunigung, ohne welche die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs nicht aufrecht erhalten werden kann.

Eine zweite, wichtige Forderung an die Bestimmungen für den Verkehrsdienst betrifft die unzweideutige scharfe Umgrenzung der Verantwortlichkeit jedes einzelnen Bediensteten. Das Bewußtsein, für eine Entscheidung und Anordnung volle Verantwortung zu tragen, wird den Betreffenden in jedem einzelnen Falle zu einer sachgemäßen Erwägung aller Verhältnisse und zu einer sachgemäßen, unzweideutigen Auftraggebung führen; es wird die Halbheit, die Gemütlichkeit, die Lässigkeit, die in der Regel die letzten Ursachen aller „Unfälle" bilden, aus dem Dienste verbannen und an ihre Stelle das ruhige Erwägen und entschlossene Befehlen stellen, ohne welche Faktoren im Eisenbahndienste eine betriebssichere Abwicklung des Verkehrs auf die Dauer nicht denkbar ist. Indem die neue Eisenbahn-Betriebsordnung dieser Forderung in allen Punkten gerecht wird, beseitigt sie auch die vielbeklagte Tatsache, daß bei strafgerichtlicher Verfolgung der an einem Betriebsunfalle Beteiligten der Richter über das Maß der Verantwortlichkeit der Einzelnen kein klares Bild gewinnen konnte nnd mitunter Urteile fällte, die in den Kreisen der Bediensteten nicht nur tiefe Verstimmung, sondern auch das Gefühl wachriefen, daß selbst die strengste Pflichterfüllung ihnen keine Gewähr dafür bietet, nicht mit dem Strafhause Bekanntschaft zu machen. Die Strafe muß, wenn sie für die Gesamtheit gleichsam reinigend wirken soll, die wirklich Schuldigen und nicht nur jene treffen, denen es nicht gelingt, die Unklarheit der Bestimmungen zu ihren Gunsten auszunutzen.

Wenn ich darauf hinweise, daß die alte Betriebsordnung in den eben erläuterten Beziehungen manche Mängel zeigt, so liegt es mir doch ganz fern, gegen ihre Urheber irgendwelche Vorwürfe auszusprechen. Es ist nichts ungerechter, als Schöpfungen aus vergangenen Tagen mit dem Maßstabe zu messen, den uns die Erfahrungsschätze und die Verhältnisse der Gegenwart an die Hand geben. Auch die neue Betriebsordnung wird in 30 Jahren — so alt ist annähernd die bestehende — bezüglich mancher Bestimmungen von der Entwicklung des Verkehrs überholt sein, wenn auch ihre Verfasser, gleichwie bei der Signalordnung, mit Erfolg bemüht waren, in ihr lediglich einen „Rahmen zu schaffen, welcher weitere Fortschritte nach keiner Richtung hin beschränkt und insbesondere für die Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit auf den hervorragendsten Bahnstrecken den erforderlichen Raum bietet".

Ich wende mich nun der Besprechung der wichtigsten Bestimmungen der neuen Vorschriften für den Verkehrsdienst zu. Es sollen nur jene behandelt werden, die gegenüber den alten Bestimmungen hervorgehoben zu werden verdienen. Ein Vergleich mit den Bestimmungen der „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung", die am 1. Mai 1905 für die Eisenbahnen Deutschlands in Kraft tritt, dürfte gewiß für die Leser viel Anregendes bieten, weshalb ich ihn auch gegebenenfalls ziehen werde.

Die neue Betriebsordnung gliedert sich in drei Teile. Der erste Teil enthält allgemeine Bestimmungen über das Personal, die Freihaltung der Bahnbreite, über Dienstuhren, Weichensignale, Sicherheitsmarken usw. Der zweite Teil betrifft die Vorbereitungen zum Verkehr der Züge, der dritte Teil die Ausführung des Verkehrs. Sie umfaßt also eigentlich jene Betriebsfragen, die in der deutschen Bau- und Betriebsordnung im vierten Abschnitt unter der Bezeichnung „Bahnbetrieb" behandelt werden.

*) Freund: Kommentar zur neuen Signalordnung und zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst.

Die maßgebende Grundlage der modernen Betriebseinrichtungen bildet die Fahrgeschwindigkeit. Sie war bisher mit 80 km für Personenzüge und mit 40 km für Güterzüge festgesetzt. Die neue Betriebsordnung hat, abgesehen von den Einschränkungen, welche durch die Bauart der Lokomotiven, den Zustand der Bahn, die Stärke der Züge und die Anzahl der bedienten Bremsachsen gegeben erscheinen, jede obere Grenzbestimmung für die größte zulässige Fahrgeschwindigkeit fallen gelassen und sie lediglich der Genehmigung der zuständigen Behörde unterstellt. Dadurch ist ein weiter Rahmen für die Entwicklung des Hauptbahnverkehrs gezogen. Wir halten eine solche Maßnahme gegenwärtig für gerechtfertigt und zeitgemäß, denn die Bestrebungen der Maschinenfabriken, die Lokomotiven für Fahrgeschwindigkeiten bis zu 120 km und darüber sachgemäß zu bauen, werden wohl in nicht allzuferner Zeit von Erfolg begleitet sein. Auch die Anwendung des elektrischen Betriebes auf Hauptbahnen ist nicht ausgeschlossen, und sie dürfte voraussichtlich zu besonders hohen Fahrgeschwindigkeiten führen. Die deutsche Betriebsordnung hat allerdings eine oberste Grenze festgesetzt — 100 km bei Zügen mit durchgehender Bremse —, aber sie gestattet den Landesaufsichtsbehörden, unter besonders günstigen Verhältnissen höhere Fahrgeschwindigkeiten zuzulassen. Abweichend von der österreichischen Betriebsordnung, welche auch für die einzelnen Zuggattungen sinngemäß keine Bestimmungen enthält, nennt die deutsche Betriebsordnung die Grenzen der Fahrgeschwindigkeiten für Güterzüge (45 km, unter besonders günstigen Verhältnissen 60 km), für Arbeitszüge (45 km), für einzelne Lokomotiven (50 km), in Gefällen von 3 ‰ bis 25 ‰ und in Krümmungen von 1300 m bis 180 m Halbmesser. Auch die Abhängigkeit der Anzahl der Wagenachsen von der Fahrgeschwindigkeit der Züge erscheint in der deutschen Betriebsordnung zahlenmäßig festgelegt, während die österreichischen Grundzüge die Festsetzung der größten Achsenzahl für jede Zuggattung und die einzelnen Strecken der zuständigen Behörde überlassen. Der Rahmen ist also hier viel weiter gezogen, vorausgesetzt, daß die Behörden eben in fortschrittlichem Geiste zu wirken bereit sind.

Sehr ausführlich behandeln die neuen Grundzüge die Frage der Fahrgeschwindigkeit bei der Fahrt durch Weichen. Hier ist für die einzelnen Fälle der Höchstwert der Fahrgeschwindigkeit bestimmt und als Grundsatz angenommen, daß bei der Fahrt gegen die Spitze in gerader Richtung eine höhere Geschwindigkeit zulässig ist, als bei der Fahrt gegen die Spitze in die Ablenkung. Eine zweite Unterscheidung bildet naturgemäß die Bauart der Weiche als vollkommen versichert und verläßlich verschlossen oder nicht versichert und nicht verläßlich verschlossen. Die Bezeichnung: „vollkommen versichert" setzt nicht nur die Verriegelung, sondern auch das Vorhandensein eines Signals voraus, das die Stellung der Weiche genau und verläßlich anzeigt, während als „verläßlich verschlossen" jene Weiche gilt, deren Spitzzunge an der Stockschiene durch ein Schloß festgehalten wird, dessen Schlüssel nur abgezogen werden kann, wenn zuvor die Weiche in der richtigen Stellung verschlossen wurde. Vollkommen versicherte oder verläßlich verschlossene Weichen dürfen von Schnell- und Personenzügen gegen die Spitze in gerader Richtung mit höchstens 60 km, in die Ablenkung mit höchstens 40 km in der Stunde befahren werden; diese Geschwindigkeit darf auch bei der Fahrt nach der Spitze durch die Ablenkung nicht überschritten werden. Nicht versicherte oder nicht verläßlich verschlossene Weichen müssen mit noch geringerer Geschwindigkeit befahren werden, nämlich mit 40 km bezw. 30 km in der Stunde. Bemerkenswert ist die geringe Geschwindigkeit, welche für die Güterzüge bei Fahrten über Weichen vorgeschrieben ist: 20 km in gerader Richtung gegen die Spitze, 10 km in der Ablenkung gegen die Spitze oder nach der Spitze; wie Freunds Kommentar mitteilt, hat zu dieser Bestimmung die Erwägung geführt, daß das rechtzeitige Anhalten eines Güterzuges an dem bestimmten Punkt hauptsächlich von der Geschwindigkeit abhängt, mit der eingefahren wird, und daß die Notwendigkeit, die Einfahrweichen

sehr langsam zu befahren, das Zugpersonal zur rechtzeitigen Verminderung der Streckengeschwindigkeit zwingen wird.

Die deutsche Betriebsordnung geht auf diese besondere Behandlung der Fahrt über Weichen nicht ein; sie faßt lediglich das Fahren durch den krummen Strang einer Weiche und gegen die Spitze einer nicht verriegelten oder verschlossenen Weiche ins Auge und macht die dabei anzuwendende zulässige größte Geschwindigkeit von der Zustimmung der Aufsichtsbehörde abhängig. Eine derartige Fassung würde auch dem Grundzuge der österreichischen Vorschriften weit mehr entsprochen haben, als die eingehenden Bestimmungen, die wir oben erwähnt haben. Meines Erachtens nach werden die niedrigen Fahrgeschwindigkeiten, die den Güterzügen vorgeschrieben wurden, nicht in allen Fällen berechtigt sein; die hierdurch bewirkte Zeitversäumnis kann bei der Fahrt durch sehr lange Bahnhöfe immerhin eine Höhe erreichen, die an und für sich gering, im Hinblick auf die fort und fort gesteigerte Beschleunigung der Verkehrsabwicklung aber doch nicht gerechtfertigt erscheint. Auf solche Weise das Personal zur vorsichtigen Einfahrt zu zwingen, halte ich auch nicht für zweckmäßig und verläßlich; der Lokomotivführer, der vor der Annäherung an die Einfahrtweiche nicht schon an die etwa notwendige Ermäßigung der Fahrgeschwindigkeit denkt, wird wahrscheinlich auch bei der Fahrt durch die Weiche selbst nicht mit besonderer Gewissenhaftigkeit die Geschwindigkeit vorschriftsgemäß vermindern. Allerdings nimmt auch die österreichische Betriebsordnung die Anwendung höherer Geschwindigkeiten ins Auge, denn sie verfügt, daß eine solche „mit Genehmigung der zuständigen Behörde zulässig ist“.

Der bedeutsame Schritt, den das österreichische Verkehrswesen durch die in gewissem Sinne unbeschränkte Freigabe der zulässigen größten Fahrgeschwindigkeit zu tun entschlossen ist, hat natürlich die Anwendung von Einrichtungen zur Voraussetzung, welche auch bei Fahrgeschwindigkeiten bis zu 100 km in der Stunde und darüber und bei dichterem Zugverkehre die Sicherheit des Betriebes verbürgen, soweit der Verkehr als solcher in Betracht kommt. Der Bauzustand der Bahn als solcher ist nicht Gegenstand der in Rede stehenden Grundzüge. Zu deren Gegenständen gehören in erster Reihe die Anordnung der Zugfolge im Raumabstand und die zwangsweise Einführung der durchgehenden selbsttätigen Bremse bei den Zügen, die mit mehr als 60 km in der Stunde verkehren.

Auf den österreichischen Bahnen wurde bisher mit wenigen Ausnahmen „im Zeitabstande“ gefahren, eine Zugfolge, die nur geringe Betriebssicherheit bietet und für die notwendige Ausgestaltung des Zugverkehrs im Hinblick auf Geschwindigkeit und Dichte ein bedeutsames Hemmnis bildete. Der Übergang zur Zugfolge im Raumabstand ist von den österreichischen Bahnen seit Jahren vorbereitet worden, so daß er bei Eintritt der Geltung der neuen Grundzüge ziemlich allgemein erfolgen können wird. Die Bestimmungen sind sehr ausführlich; sie setzen genau fest, zu welchem Zeitpunkte die Rückmeldung, durch welche ein Raumabschnitt für den Folgezug freigegeben wird, zu geben ist, und welche Maßregeln zu ergreifen sind, wenn die Rückmeldung nicht erlangt werden kann. In letzterer Beziehung sprechen sie sich viel schärfer aus, als die neue Betriebsordnung für Deutschland. Letztere bestimmt: „Ist die Verständigung zwischen den Zugfolgestellen gestört, so darf ein Zug abgelassen werden, wenn angenommen werden kann, daß der vorausgegangene Zug auf der nächsten Zugfolgestelle eingetroffen und ein Gegenzug auf demselben Gleise nicht zu erwarten ist.“ Die österreichischen Grundzüge nehmen als Folgeintervall die regelmäßige Fahrzeit des vorausgefahrenen Zuges bis zur nächsten Station und geben 10 Minuten als kleinstes Ausmaß. Im allgemeinen wird auch auf deutschen Bahnen die regelmäßige Fahrzeit die Grundlage für die Bemessung der Folgezeit bilden, aber es ist nicht unbedingte Forderung; in so wichtigen Fällen ist es aber doch wohl angezeigt, den verantwortlichen Organen eine strenge Richtschnur für ihre Entscheidungen zu geben. Noch bedeutsamer, als diese Bestimmung, erscheint jene über den Vorsichtsbefehl, der bei nicht zu erlangender Rückmeldung dem Folgezuge beizugeben ist. Dieser Vorsichtsbefehl erteilt dem Zug- und Lokomotivführer die Weisung, „die Fahrt nach Maßgabe der Übersichtlichkeit der Strecke sowie der sonst bestehenden Verhältnisse nur mit derartiger Geschwindigkeit fortzusetzen, daß der Zug vor dem etwa stehen gebliebenen Zuge mit Sicherheit zum Halten gebracht werden kann“. Die deutsche Betriebsordnung verlangt den Vorschriftsbefehl nicht. Ich halte ihn ebenfalls nicht für unbedingt erforderlich, weil es fast selbstverständlich erscheint, daß eine Strecke, in der möglicherweise ein Zug liegen geblieben ist, mit größter Vorsicht tunlichst langsam befahren wird. Eine ganz allgemein gültige Vorschrift muß hier genügen. Wie ist es, wenn z. B. der Zug infolge eines Übersehens ohne Vorsichtsbefehl in die besetzte Strecke rollt? Dann wird man doch schließlich von dem Lokomotivführer und zwar mit Recht verlangen, daß er aus eigenem Antriebe mit jener Vorsicht fährt, welche ihm an jedem Punkte der Strecke das rasche Anhalten des Zuges gestattet, und man wird ihn auch mit zur Verantwortung ziehen, wenn ein Zusammenstoß erfolgt. Das Versehen des Stationsbeamten kann das Ausmaß der Strafe des Lokomotivführers beeinflussen, aber es läßt ihn gewiß nicht schuldlos werden.

Im Anschluß an die Frage des Fahrens in Raumabstand sei hier auch gleich der Vorschrift gedacht, derzufolge alle Raumabschluß-, Einfahr-, Distanz-, Richtungs-, Wege- und Ausfahrsignale regelmäßig auf „Halt“ zu stehen haben. Diese Verfügung deckt sich vollkommen mit der entsprechenden Verfügung der deutschen Betriebsordnung und trägt der Forderung nach erhöhter Sicherheit des Betriebes Rechnung. Es war daher schon seit Jahren auf einigen Bahnen Österreichs dieser Vorgang in Anwendung, obwohl eine einheitliche Verfügung nicht bestand und es früher ganz allgemein gebräuchlich war, ein Signal nur dann auf „Halt“ zu stellen, wenn der Zustand der Bahnstrecke, die es zu schützen hatte, diese Stellung verlangte.

Das Fahren in Raumabstand bleibt auch auf den Bahnaufsichtsdienst nicht ohne Einfluß. Der Bahnwächter wird der Verpflichtung enthoben, die Züge regelmäßig mittels Handsignalen zu decken, und wird auf solche Weise für den eigentlichen wichtigen Bahnaufsichtsdienst freigegeben; es wird von ihm nur verlangt, daß er sich vor Ankunft des Zuges auf einem Punkte seiner Strecke derart aufstelle, daß er vom Zug- und Lokomotivpersonal unzweifelhaft gesehen werden kann. L. Freund weist in dem von uns kürzlich besprochenen Kommentar zu den neuen Grundzügen der Vorschriften für den Verkehrsdienst auf die große Bedeutung des Wegfalls der eben erwähnten Deckungssignale für die künftige Gestaltung des Streckenwächterdienstes hin und verspricht sich auch ökonomische Erfolge von dieser Maßregel; wir möchten aber vor allem der dadurch ermöglichten Sorgfalt der Streckenüberwachung das Wort reden, denn sie erscheint bei der Zunahme der Fahrgeschwindigkeit und der Verkehrsdichte als wichtige Voraussetzung eines hohen Grades der Betriebssicherheit.

Auch die Art der Deckung liegen gebliebener oder auf der Strecke haltender Züge wird durch die Zugfolge in Raumabstand berührt und zwar insofern, als durch die Raumabschlußsignale bei zweckmäßiger Abhängigkeit ihrer Stellung von dem zu deckenden Zuge und durch den Vorsichtsbefehl, den wir eben gekennzeichnet haben, die Zugdeckung nicht mehr jene große, für die Betriebssicherheit einzig maßgebende Bedeutung hat, wie beim Fahren in Zeitabschnitten. Die neuen Vorschriften nehmen daher auch für die Verordnung: „Wenn ein Zug aus unvorhergesehener Ursache auf der Strecke anhält, so ist er ohne Verzug zu decken“ erleichternde Bestimmungen, die in der Hand der zuständigen Behörde liegen, in Aussicht. Wer für die Deckung verantwortlich ist, wird in den Vorschriften nicht gesagt; es wird diese Frage, die nach den neuen Verfügungen ebenso wichtig ist, wie sie es nach den alten war, von jeder Bahnverwaltung gelöst werden müssen, wobei die vorgeschriebene

Art der Deckung und die sonstigen Verkehrsverhältnisse von Einfluß sein werden; jedenfalls wird man bedacht sein müssen, die Mängel der gegenwärtigen Vorschriften, die oft genug sehr scharf hervorgetreten sind, zu beseitigen.

Bei dieser Gelegenheit sei auch auf die Bestimmung hingewiesen, derzufolge vor jedem feststehenden Signale (ohne Vorsignal), das auf „Halt“ steht, bei gehemmter Fernsicht Knallkapseln auf Bremsdistanz zu legen sind. Dem Zwecke dieser Vorschrift wird man bezüglich der Raumabschlußsignale — soll sie nicht bedeutungslos sein — bei dichtem Verkehre wohl nur durch die Anwendung von Vorsignalen genügen können; denn es stehen für die Anbringung der Knallkapsel keine Hilfskräfte in verläßlicher Weise zu Gebote, da die Blockwächter sich von ihrem Standplatze nicht entfernen dürfen. Es verdient daher die deutsche Betriebsordnung, welche die Aufstellung von Vorsignalen bei den Blocksignalen zwingend vorschreibt, in dieser Beziehung den Vorzug.

Wie ich schon erwähnte, ist durch die neue Betriebsordnung die Anwendung einer durchgehenden selbsttätigen Bremse für alle Züge, die mit mehr als 60 km verkehren, vorgeschrieben. Hiermit wird ein bedeutsames Gefahrmoment aus dem Schnellzugverkehr der österreichischen Bahnen dauernd und einheitlich ausgeschaltet. Die Anwendung einer durchgehenden Bremse überhaupt ist gegenwärtig in Österreich nicht vorgeschrieben. In Erkenntnis ihres besonderen Wertes haben jedoch die österreichischen Bahnverwaltungen schon vor rund 30 Jahren mit der Einführung einer solchen Bremse begonnen. Bekanntlich ist es die Luftsaugebremse der Vacuum Brake Comp. Ltd., die in Österreich ausschließlich verwendet wird. Diese Bremse ist in der einfachen Bauart, in der sie benutzt wird, nicht selbsttätig; das Anziehen der Bremsen erfolgt durch Aussaugen der Luft aus der Oberkammer der Bremszylinder, der Eintritt atmosphärischer Luft in diese Kammer hat die Lösung der Bremsen zur Folge, und eine Trennung der Vakuumleitung — z. B. durch Entgleisung oder Losreißen eines Zugteiles — macht jede Bremsung unmöglich. Es ist später gelungen, die Vakuumbremse auch selbsttätig zu bauen, ohne ihre Einfachheit wesentlich zu beeinträchtigen; ihre Einführung würde aber große Betriebserschwernisse verursacht haben, schon durch die Festlegung der einzelnen Lokomotiven für bestimmte Züge je nach deren Ausrüstung mit selbsttätiger oder nicht selbsttätiger Bremse. Darin lag der Grund, daß man selbst auf Bahnen mit starken Neigungen an der nicht selbsttätigen Luftsaugebremse festhielt. Nun hat die Vacuum Brake Comp. Ltd. eine „Umschalt-Luftsauge-Schnellbremse“ erfunden, die ebenso für selbsttätige wie für nichtselbsttätige Bremseinrichtungen bei den Wagen verwendet werden kann. Hierdurch ist eine allmähliche — ich möchte sagen: garniturenweise — Einführung der selbsttätigen Bremse ermöglicht, weil die Zuglokomotiven, die mit dieser Umschaltebremse ausgestattet werden, nicht mehr an ein bestimmtes Bremssystem gebunden sind.

Die Bestimmungen über die Zahl der zu bedienenden Bremsen sind vollständig gleichlautend mit den Bestimmungen der „Technischen Vereinbarungen“ des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, während die Bremstafel der deutschen Eisenbahn - Bau- und Betriebsordnung eigenartige Abweichungen aufweist. Es wird sich vielleicht noch Gelegenheit ergeben, diese Frage zu besprechen; hier möge in Rücksicht auf den Zweck der Abhandlung nur einfach auf die Tatsache hingewiesen werden. Bemerkenswert ist, daß die „Bremstabelle“ der österreichischen Verkehrsordnung gleich jener der „Vereinbarungen“ mit den Angaben für 90 km Zuggeschwindigkeit abschließt, trotzdem nunmehr höhere Geschwindigkeiten zulässig und auf einzelnen Bahnstrecken auch in Aussicht genommen sind.

Auch bezüglich der Zahl der nicht für durchgehende Bremsen eingerichteten Wagen, die an einen mit durchgehender Bremse gefahrenen Zug angehängt werden dürfen, weichen die neuen österreichischen Bestimmungen von den neuen deutschen Bestimmungen ab. An Züge, die mit mehr als 90 km — in Deutschland 100 km — fahren, dürfen solche Wagen überhaupt nicht angehängt werden. Die Abstufung der Anzahl dieser Wagen nach der Fahrgeschwindigkeit erfolgt in Österreich mit 4 Achsen bei 70 bis 90 km, mit 8 Achsen bei 50 bis 70 km und mit 12 Achsen bei weniger als 50 km; in Deutschland mit 6 Achsen bei 61 bis 100 km, mit 12 Achsen bei 51 bis 60 km und mit 16 Achsen bei weniger als 50 km Fahrgeschwindigkeit. In Österreich ist noch eine weitere Einschränkung durch die Bestimmung gegeben, daß die Achsenanzahl der angehängten Wagen ein Viertel der Gesamtachsenanzahl des Zuges nicht überschreiten darf. Einem Schnellzug mit zusammen 24 Achsen, der mit 70 km in der Stunde verkehrt, dürften in Österreich nur vier, in Deutschland aber sechs Achsen ohne durchgehende Bremse beigegeben werden. Es ist wohl die Rücksichtnahme auf die Tatsache, daß in Österreich die meisten Bahnen längere Strecken mit stärkeren Gefällen aufweisen, für die strengere Vorschrift bestimmend gewesen.

Aus dem Abschnitt über die Zusammenstellung der Züge seien jene Bestimmungen hervorgehoben, die sich auf die Verwendung von Schiebe- und Vorspannlokomotiven zur Beförderung der Züge beziehen. Hier finden sich einige wesentliche Abweichungen von den bisher geltenden Bestimmungen; nach letzteren dürfen z. B. zur Fortschaffung eines Zuges höchstens zwei ziehende Lokomotiven und eine nachschiebende Lokomotive verwendet werden; nach den neuen Grundzügen sind — allerdings nur mit Genehmigung der zuständigen Behörde — zwei nachschiebende Lokomotiven zulässig. Auf einigen Strecken mit 37 ‰ werden die Kohlenzüge tatsächlich schon seit Jahren mit vier Lokomotiven gefördert; in betriebstechnischer Hinsicht ergaben sich keine Schwierigkeiten oder Bedenken, so daß auch gegen diese Erweiterung der Zugeständnisse an die Förderart schwerer Züge auf sehr starken Neigungen kein Anstand obwalten könnte; wirtschaftlich ist die Betriebsweise allerdings nicht.

Der Grundsatz, daß die Nachschiebelokomotive nicht an den Zug gekuppelt werden darf, ist auch in den neuen Grundzügen als Regel festgehalten, doch darf mit behördlicher Genehmigung auch mit angekuppelter Lokomotive nachgeschoben werden. In Deutschland ist die Kupplung der Schiebelokomotive mit dem Zuge unbedingt verboten. Das Nachschieben mit angekuppelter Lokomotive ist in Österreich nichts neues; in einzelnen Linienabschnitten mit wiederholt wechselnden Neigungsverhältnissen erwies sich dieser Vorgang — nach Mitteilung Freunds in seinem wiederholt erwähnten „Kommentar“ — als vorteilhaft und nicht betriebsgefährlich; allerdings sind besondere Vorsichtsmaßregeln und sehr verläßliche, aufmerksame Lokomotivführer notwendig. Es entfällt bei angekuppelter Lokomotive die zeitraubende Wiederanstellung der Nachschiebelokomotive an den Zug, die nach jedesmaliger Trennung in offener Strecke und in den Stationen unerläßlich ist. Nicht selten hat aber auch die Zerlegung des Zuges in zwei voneinander abhängige, aber zeitweilig räumlich getrennte Elemente, veranlaßt durch das Nachfahren der außer Wirksamkeit getretenen Schiebelokomotive in entsprechender Entfernung, zu Mißverständnissen und selbst zu Unfällen geführt; so erscheint das Ankuppeln in solchen unruhig gestalteten Strecken entschieden als das kleinere Übel.

Bei Verwendung von Vorspannlokomotiven sind in der Regel zwei Lokomotiven derselben Gattung oder solche, für welche eine gleiche größte Fahrgeschwindigkeit gestattet ist, zu wählen; sollten derartige Lokomotiven nicht zur Verfügung stehen, so ist — nach den neuen Bestimmungen — als führende, daher als erste Lokomotive jene zu verwenden, für die eine größere Geschwindigkeit gestattet ist. Die Verwendung ungleichartiger Lokomotiven hat wiederholt zu folgenschweren Entgleisungen geführt, so daß eine solche Beförderungsweise so viel als möglich zu beschränken ist. Wir meinen daher, daß die Weglassung des Wortes „tunlichst“ aus den bestehenden Grundzügen rücksichtlich der Verwendung der schneller fahrenden Lokomotive als erste Lokomotive — wenn sie auch

betriebstechnisch einen Fortschritt bedeutet — der Sicherheit des Betriebes noch nicht vollauf Genüge leistet; wollte man die Verwendung ungleicher Lokomotiven mit Rücksicht auf oft bestehende Verhältnisse, die dringend Vorspann erheischen, nicht überhaupt verbieten, so wäre es doch vielleicht angezeigt gewesen, sie auf „seltene Ausnahmefälle“ zu beschränken, und nicht durch die etwas weite Fassung der Vorschrift zu ermöglichen, daß sie sich zur Regel herauswächst.

Einige wichtige Abänderungen zeigen auch die Bestimmungen, welche die Abfertigung der Züge und die Vorbereitungen für ihre Ankunft in den Stationen betreffen. Die bedeutsamste Verfügung ist wohl jene über die Verlegung von Kreuzungen. Die bestehenden Grundzüge erlauben auch für den Fall, daß eine Rückmeldung in keiner Weise erlangt werden kann, unter gewissen, scharf vorgeschriebenen Vorsichtsmaßregeln die Abfertigung eines Zuges, wenn der Gegenzug zu einer bestimmten Zeit nicht eingetroffen ist. Ganz im Sinne der in Deutschland geltenden Bestimmungen verfügt die neue Betriebsordnung für Österreich, daß eine fahrordnungsmäßige oder vereinbarte Kreuzung aufrecht bleiben muß, so lange sie nicht auf Grund verläßlicher Verständigung im gegenseitigen Einvernehmen abgeändert wurde. Durch diese einfache und genaue Bestimmung erscheint in Zukunft ein die Betriebssicherheit unter Umständen arg gefährdendes Moment ausgeschieden. Zu bemerken wäre, daß die Anwendung der Glockenschlagwerke allein nicht als „verläßliche Verständigung“ anzusehen ist, daß aber — und hierin weichen die österreichischen Grundzüge von den deutschen ab — das Telephon dem Telegraph in jeder Beziehung gleichgestellt ist. Die Erfahrungen, die auf österreichischen Bahnstrecken, wo auch die Regelung der Zugfolge durch den Fernsprecher erfolgt, gemacht wurden, lassen diese Erweiterung des Wirkungskreises des Fernsprechers nicht bedenklich erscheinen; es muß darin vielmehr ein Fortschritt auf dem Gebiete der „Eisenbahnkorrespondenz“ erblickt werden, denn die Verständigung wird durch den Fernsprecher wesentlich erleichtert und beschleunigt.

Eine wichtige Bestimmung betrifft das Zurückhalten von Zügen aus Sicherheitsrücksichten; in einem besonderen Abschnitt wird nämlich verfügt, daß es bei außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen, zum Beispiel bei Wolkenbrüchen oder Orkanen, die zu Unfällen Veranlassung geben könnten, dem Stationsvorstande oder dessen Stellvertreter zusteht, die Abfahrt eines Zuges zu verschieben, bis sich die Witterungsverhältnisse günstiger gestaltet haben oder von der Strecke eine Nachricht über die Fahrbarkeit der Bahn eingeholt worden ist. Im Grunde genommen wird hierdurch in den Eisenbahnbetrieb nichts neues gebracht; die meisten österreichischen Eisenbahnverwaltungen haben schon früher in ihre Verkehrsvorschriften eine ähnlich lautende Bestimmung aufgenommen, die aber nicht in allen Fällen, wo es notwendig gewesen wäre, zur Anwendung gebracht wurde. Erst vor wenigen Jahren führte eine solche Unterlassung zu einem schweren Unfalle eines Personenzuges; zur Rechtfertigung seiner Handlung berief sich der angeklagte Beamte, der den Zug abgefertigt hatte, auf die Abwesenheit des Stationsvorstandes, dem allein nach der Verordnung das Recht zukomme, einen Zug zurückzuhalten. Die Bestimmung der neuen „Grundzüge“ ist daher in dieser Hinsicht sehr deutlich abgefaßt; sie überweist das Recht der Zurückhaltung eines Zuges aus den angegebenen Rücksichten in Abwesenheit des Stationsvorstandes seinem Stellvertreter. Es wird Sache der Bahnverwaltungen sein, in den Verkehrsvorschriften unzweideutig festzustellen, wem in jedem Falle die Funktionen des Stellvertreters zukommen.

Ich habe im Vorstehenden aus der Fülle des Neuen und Beachtenswerten, das die neuen „Grundzüge“ für die österreichischen Bahnen bieten, nur weniges hervorgehoben, welches mir zur Kennzeichnung des Geistes, der diese Grundzüge beherrscht, unerläßlich erschien. Ich habe dabei — des Interesses halber, das solche Vergleiche gewähren — wiederholt auf die analogen Bestimmungen der neuen deutschen Betriebsordnung hingewiesen; aber ich möchte doch betonen, daß eine allgemeine Kritik ohne Beachtung der verschiedenen Umstände, die für die Bestimmungen von Einfluß waren, leicht zu ungerechten Folgerungen führen kann. Wohl liegt im Eisenbahnwesen ein mächtiger Zug nach einheitlicher Gestaltung des Betriebes in benachbarten großen Eisenbahngebieten, dennoch verbleiben aber in jedem Gebiete gewisse Eigenarten, die teils durch besondere Verhältnisse in Linienführung, in Verkehrsbedürfnissen, in Gebräuchen und Sitten der Bevölkerung begründet sind, teils durch jahrzehntelangen Bestand ein Bürgerrecht erworben haben, so daß an ihnen im Interesse des Betriebes selbst nicht ohne zwingenden Grund gerüttelt werden kann. Diese Eigenarten dürfen nicht unberücksichtigt bleiben, soll ein Vergleich nicht zwecklos und das Urteil, das auf ihm aufgebaut wird, nicht ungerecht werden.

Prag, März 1905. Alfred Birk.

Preußische Eisenbahnvorlage.

Dem preußischen Landtage ist folgender Gesetzentwurf betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatsbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen zugegangen:

§ 1.

Die Staatsregierung wird ermächtigt:

I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und zur Beschaffung der für diese erforderlichen Betriebsmittel, und zwar:

a) zum Bau von Hauptbahnen:

1. von Egerfeld nach Summin die Summe von	3 795 000 ℳ.
2. von Schmentau nach Riesenburg die Summe von	23 360 000 „
dazu behufs Einrichtung der im Zuge der Bahn vorgesehenen Weichselbrücke für den Landverkehr die Summe von	800 000 „
3. von Schwerte nach Dortmunderfeld nebst Gleisverbindung nach der Strecke Schwerte-Langschede die Summe von	6 707 000 „

b) zum Bau von Nebenbahnen:

1. von Johannisburg nach Dlottowen die Summe von	1 640 000 „
2. von Ortelsburg nach Bischofsburg (Rothfließ) die Summe von	3 606 000 „
zu übertragen	39 908 000 ℳ.
Übertrag	39 908 000 ℳ.
3. von (Öls) Groß-Graben nach Ostrowo die Summe von	5 979 000 „
4. von Ottmachau nach Prieborn die Summe von	3 670 000 „
5. von Lähn nach Löwenberg i. Schl. die Summe von	1 902 000 „
6. von Grätz nach Posen die Summe von	3 473 000 „
7. von Jastrow nach Tempelburg (Bahnhof) die Summe von	3 550 000 „
8. von Bütow nach Rummelsburg i. Pom. die Summe von	6 260 000 „
9. von Landsberg a. W. nach Soldin die Summe von	5 000 000 „
10. von Jasenitz nach Groß-Ziegenort die Summe von	1 000 000 „
11. von Eichicht nach Lobenstein i. Reuß die Summe von	4 525 000 „
12. von Bleicherode nach Herzberg die Summe von	5 725 000 „
13. von Mühlhausen i. Thür. nach Treffurt die Summe von	3 997 000 „
14. von Zeven nach Bremervörde die Summe von	2 130 000 „
15. von Nienburg a. W. nach Rahden die Summe von	6 030 000 „
zu übertragen	93 149 000 ℳ.

Übertrag	93 149 000 ℳ.
16. von Iserlohn nach Schwerte die Summe von	4 619 000 „
17. von Westerburg nach Montabaur die Summe von	3 410 000 „
18. von Seifen i. Westerwald nach Linz a. Rh. die Summe von	6 370 000 „
19. von Jülich nach Dalheim i. Rheinprov. die Summe von	4 366 000 „
c) zur Beschaffung von Betriebsmitteln die Summe von	15 575 000 „
II. Zur Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen den Eisenbahnlinien Cöln-Bonn und Cöln (Kalk)-Troisdorf mit Überbrückung des Rheins die Summe von	16 450 000 „
III. Zur Förderung des Baues von Kleinbahnen die Summe von	5 000 000 „
zusammen	148 939 000 ℳ.

zu verwenden.

Über die Verwendung des Fonds zu III wird dem Landtage alljährlich Rechenschaft abgelegt werden.

Die Ausführung der unter Nr. I Lit. a 2 bezeichneten Linie von Schmentau nach Riesenburg wird davon abhängig gemacht, daß vom Reich zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß in Höhe von 70 % der Summe von 23 360 000 ℳ. zum Betrage von 16 325 000 ℳ. geleistet wird.

Die ferner bei I a 2 vorgesehene Einrichtung der Weichselbrücke für den Landverkehr soll nur dann erfolgen, wenn die Beteiligten die Verpflichtung zur Leistung eines angemessenen, von der Staatsregierung noch näher festzustellenden unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses in rechtsverbindlicher Form übernehmen.

Mit der Ausführung der unter Nr. I Lit. b aufgeführten Eisenbahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesamte zum Bau der Eisenbahnen und deren Nebenanlage nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellender Entwürfe erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem er nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigentume, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen oder die Erstattung der sämtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder Enteignung aufzuwendende Kosten, einschließlich aller Nebenentschädigungen für Wirtschaftserschwernisse und sonstige Nachteile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicherzustellen.

Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Grund und Bodens, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigentums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

Zu den Grunderwerbskosten für die unter I b 1 und 5 benannten Eisenbahnen soll staatsseitig ein Zuschuß gewährt werden, und zwar: a) bei Nr. 1 (Johannisburg-Dlottowen) die Summe von 110 000 ℳ., b) bei Nr. 5 (Lähn-Löwenberg i/Schl.) die Summe von 152 000 ℳ.

Von der Forderung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Lit. A Absatz 1 und 2) ist, soweit die vorbezeichneten Eisenbahnlinien auf preußischem Gebiete auszuführen sind, Abstand zu nehmen, wenn von den Beteiligten in den mit ihnen wegen Ausführung der Linien abzuschließenden Verträgen die Leistung einer unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Pauschsumme in der nachstehend für die einzelnen Bahnen angegebenen Höhe übernommen wird, und zwar:

bei Nr.	1 (Johannisburg-Dlottowen) von . .	28 000 ℳ.
„ „	2 (Ortelsburg - Bischofsburg [Rothfließ]) von	568 500 „
„ „	3 ([Öls] Groß-Graben-Ostrowo) von .	372 800 „
„ „	4 (Ottmachau-Prieborn) von	647 000 „
„ „	5 (Lähn-Löwenberg i. Schl.) von . .	95 000 „
„ „	6 (Grätz-Posen) von	275 000 „
„ „	7 (Jastrow-Tempelburg) von	408 000 „
„ „	8 (Bütow-Rummelsburg i. Pom.) von	369 000 „
„ „	9 (Landsberg a. W.-Soldin) von . .	1 154 000 „
„ „	10 (Jasenitz-Groß-Ziegenort) von . .	70 200 „
„ „	12 (Bleicherode-Harzburg) von . . .	612 000 „
„ „	13 (Mühlhausen i. Thür.-Treffurt) von	400 400 „
„ „	14 (Zeven-Bremervörde) von	170 000 „
„ „	15 (Nienburg a. W.-Rahden) von . .	1 118 000 „
„ „	16 (Iserlohn-Schwerte) von	595 000 „
bei Nr.	17 (Westerburg-Montabaur) von . . .	315 000 ℳ.
„ „	18 (Seifen i. Westerwald - Linz a. Rh.) von	845 000 „
„ „	19 (Jülich-Dalheim i. d. Rheinpr.) von	558 000 „

Bei Bemessung der Pauschsummen zu Nr. 1 (Johannisburg-Dlowotten) und 5 (Lähn-Löwenberg i. Schl.) ist der unter A Absatz 3 genannte Staatszuschuß bereits berücksichtigt.

Für den Fall, daß als Beteiligte im Sinne des vorhergehenden Absatzes (4) ausschließlich Gemeindeverbände in Betracht kommen, ist die Bedingung der unentgeltlichen Hergabe des Grund und Bodens (Lit. A Absatz 1 und 2) bereits dann als erfüllt anzusehen, wenn jeder der Gemeindeverbände sich verpflichtet, entweder den innerhalb seines Bezirks erforderlichen Grund und Boden nach Maßgabe der Bestimmungen in Absatz 1 und 2 unentgeltlich bereitzustellen oder aber nach Maßgabe des Absatzes 4 diejenige Summe zu zahlen, die der Minister der öffentlichen Arbeiten nach Abschluß der ausführlichen Vorarbeiten als auf den einzelnen Gemeindeverband entfallenden Teilbetrag der Pauschsumme festsetzen wird.

B. Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege ist, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, von den daran beteiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Eisenbahnen zu gestatten.

C. Für die unter Nr. 11 benannte Eisenbahn von Eichicht nach Lobenstein i. Reuß muß außerdem von den beteiligten Staaten die Verpflichtung zur Leistung eines unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses von 278 000 ℳ. übernommen werden.

§ 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, zur Deckung der zu den im § 1 unter Nr. I vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von . . . . 127 489 000 ℳ. den Baukostenzuschuß

a) des Reichs gemäß § 1 Absatz 3 im Betrage von	16 352 000 ℳ.	
b) der Beteiligten gemäß § 1 Absatz 4 und C im Betrage von mindestens	278 000 „	16 630 000 „
zu verwenden. Für den alsdann noch zu deckenden Restbetrag im § 1 Nr. I von höchstens		110 859 000 ℳ.

sowie zur Deckung der für die im § 1 unter II und III vorgesehenen Bauausführungen usw. erforderlichen Mittel im Betrage von 21 450 000 ℳ. sind Staatsschuldverschreibungen auszugeben. An Stelle der Schuldverschreibungen können vorübergehend Schatzanweisungen ausgegeben werden. Der Fälligkeitstermin ist in den Schatzanweisungen anzugeben. Die Staatsregierung wird ermächtigt, die Mittel zur Einlösung dieser Schatzanweisungen durch Ausgabe von neuen Schatzanweisungen und von Schuldverschreibungen in dem erforderlichen Nennbetrage zu beschaffen. Die Schatzanweisungen können wiederholt ausgegeben werden. Schatzanweisungen oder Schuldverschreibungen, die zur Einlösung von fällig werdenden Schatzanweisungen bestimmt sind, hat die Hauptverwaltung der Staatsschulden auf Anordnung des Finanzministers 14 Tage vor dem Fälligkeitstermine zur Verfügung zu halten. Die Verzinsung der neuen Schuldpapiere darf nicht vor dem Zeitpunkte beginnen, mit dem die Verzinsung der einzulösenden Schatzanweisungen aufhört.

Wird von den Beteiligten von der ihnen im § 1 unter A Absatz 4 und 5 eingeräumten Befugnis, statt der unentgeltlichen Bereitstellung des Grund und Bodens die Zahlung einer Pauschsumme zu wählen, Gebrauch gemacht, so erhöht sich die von der Staatsregierung nach § 1 Nr. I b für den Bau der betreffenden Eisenbahn zu verwendende Summe sowie die Gesamtsumme des § 1 um die im § 1 unter A, Absatz 4 bei den einzelnen Linien angegebenen Beträge bezw. um die nach Absatz 5 von dem Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzten Teilbeträge dergestalt, daß die von den Beteiligten hiernach zu zahlenden Pauschsummen bezw. Teilbeträge einer Pauschsumme den vorstehenden Deckungsmitteln hinzutreten.

§ 3.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuße, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schatzanweisungen und die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§ 2), bestimmt der Finanzminister. Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihe die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 betreffend die Konsolidation preußischer Staatsanleihen (Gesetz-Samml. S. 1197), des Gesetzes vom 8. März 1897 betreffend die Tilgung von Staatsschulden (Gesetz-Samml. S. 43) und des Gesetzes vom 3. Mai 1903 betreffend die Bildung eines Ausgleichsfonds für die Eisenbahnverwaltung (Gesetz-Samml. S. 155) zur Anwendung.

§ 4.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 unter Nr. I und II bezeichneten Eisenbahnen und Eisenbahnteile durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtags. Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandteile und Zubehörungen dieser Eisenbahnen und Eisenbahnteile und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als sie nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnen unentbehrlich sind.

§ 5.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Ständige Tarifkommission.** Der zur Vorberatung der Änderungen der Position „Eisen und Stahl" des Deutschen Eisenbahngütertarifs Teil I, Abteilung B niedergesetzte Unterausschuß tagte am 14. d. M. neuerlich in Dresden. Die Beschlüsse werden die nächste gemeinschaftliche Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten beschäftigen. Nach den Beschlüssen des Unterausschusses soll dem „Berl. Akt." zufolge Ziffer 1 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III folgenden Wortlaut erhalten: a) Roheisen aller Art (in Form von Gänzen, Masseln, Broten u. dergl.); b) Eisenlegierungen, wie z. B. Ferromangan (Manganeisen, Eisenmangan), Ferrosilizium (Siliziumeisen), Ferrochrom (Chromeisen) usw., wenn im Hochofen hergestellt; c) Flußeisen-, Flußstahl- und Tiegelgußstahlblöcke und Brammen (Ingots); d) grob vorgeschmiedetes oder vorgewalztes Halbzeug, als Schweißeisenpakete, Luppen (Kolben), Luppenstäbe (Rohschienen), Blooms, Knüppel, Kolben, Platinen (Breiteisen). Ziffer 2 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III soll in Zukunft lauten: „Eisen und Stahl, alt, Eisen- und Stahlbruch." Die Anmerkung hierzu soll lauten: „Als altes Eisen und alter Stahl gelten nur abgängige Stücke, die zu ihrem ursprünglichen Zwecke nicht mehr brauchbar sind." „Gebrauchte Gegenstände von Eisen und Stahl, die nicht abgängig sind, dürfen nicht als altes Eisen oder alter Stahl, sondern müssen nach ihrer äußeren Gestalt, z. B. als Röhren, Räder oder dergleichen, bezeichnet werden." „Befinden sich unter einer Sendung von altem Eisen oder altem Stahl einzelne nicht abgängige Stücke, so wird hierdurch die Tarifierung der ganzen Sendung nach Spezialtarif III nicht ausgeschlossen." Ziffer 3 des Spezialtarifs III soll die Fassung erhalten: „Eisen- und Stahlabfälle, Eisen- und Stahlbruch." Die Anmerkung hierzu aber soll lauten: „Zu den Eisen- und Stahlabfällen gehören beispielsweise: Abfall von Eisen und Stahl = Draht, Dreh-, Bohr-, Feil- und Hobelspäne, Enden von Laschen, Schienen und Schwellen und gebrochene Schienen sowie Abfallstücke von Platten und Blechen." Im Spezialtarif II soll aufgenommen werden: „Eisenlegierungen, soweit nicht im Spezialtarif III unter Eisen und Stahl genannt." Die Überschriften der Positionen „Eisen und Stahl" der Spezialtarife sollen durchgehends den Wortlaut erhalten: „Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren aller Art." Die Bezeichnungen der im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung B, Seite 79 bis 87 aufgeführten Bezeichnungen finden nach den gesetzlichen Beschlüssen noch verschiedene redaktionelle Abänderungen.

— **Die allgemeinen Abfertigungsvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes** (Kundmachung 1), von denen Teil I die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut, Leichen und lebenden Tieren, Teil II die Beförderung von Eil- und Frachtgut betrifft, sind neu zusammengestellt und mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. veröffentlicht. Gleichzeitig treten für den Bereich des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes neue Beförderungsvorschriften (Vorschriften über die Verladung, Beförderung und Entladung von Expreßgut, Leichen, lebenden Tieren und Gütern) in Kraft, durch welche die bisher gültigen Kundmachungen 3, 5, 31 und 32 des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes ersetzt und aufgehoben werden.

— **Tätigkeit des Ausschusses für Güterbeförderung.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat die von dem Ausschusse vorgelegten Grundsätze für die Aufstellung von Leitungsvorschriften innerhalb der preußisch-hessischen Staatsbahnen genehmigt. Wir werden die Grundsätze in nächster Nummer mitteilen. In demselben Erlaß erklärt sich der Minister damit einverstanden, daß die Aufgabe des mit Erlaß vom 20. März 1903 eingesetzen Ausschusses zur Vorberatung von Anträgen auf Änderung und Ergänzung der preußisch-hessischen Zusatzbestimmung zu den allgemeinen Abfertigungsvorschriften auf die Zusatzbestimmungen zu sämtlichen Kundmachungen des Deutschen Eisenbahn-Verkehrsverbandes (Beförderungs-, Desinfektionsvorschriften usw.) ausgedehnt wird. Schließlich spricht der Minister in dem Erlaß folgendes aus:

„Nachdem die Tätigkeit des Auschusses für Güterbeförderung nunmehr als abgeschlossen zu erachten ist, bleibt die weitere Fortbildung des Beförderungswesens den einzelnen Königlichen Eisenbahndirektionen überlassen. Ich vertraue, daß sie nicht nachlassen werden, die mit Mühe geschaffene Ordnung der Güterbeförderung zu pflegen und weiter zu vervollkommnen. Grundlegende Änderungen sind indes nicht ohne meine Genehmigung durchzuführen."

— **Über den Schnellbahnbetrieb im allgemeinen und die Schnellbahn Berlin-Hamburg im besonderen** machte in der Kanalkommission des Herrenhauses Staatsminister v. Budde nach dem jetzt vorliegenden Bericht der Kommission folgende interessante Angaben: Der elektrische Schnellbahnbetrieb werde im Personenverkehr möglicherweise in nächster Zeit in gewissem Umfange eingeführt werden, aber von Projekten zur Einführung im Güter- und Massenverkehr habe er noch nichts gehört. Nur zwischen großen Städten und im Nahverkehr können elektrische Schnellbahnen eingeführt werden, wie jetzt zwischen Berlin und Groß-Lichterfelde und wie demnächst zwischen Altona-Hamburg-Blankenese-Ohlsdorf. Das hindere in keiner Weise das jetzige Eisenbahnsystem, denn es handele sich um ein anderes Betriebsmittel, das den Eisenbahnbetrieb in keiner Weise so entlasten könne, wie Kanäle. Im Gegenteil, wenn man die fremde Betriebskraft einführe, so müsse man viel Sicherheitsmaßregeln anwenden, sobald daneben auf denselben Gleisen mit der Eisenbahn Güter befördert werden sollen. Wolle man überhaupt elektrische Bahnen bauen, so müßte man erst alle Schwierigkeiten auf theoretischem Wege beseitigen. Der Bahnkörper müsse bedeutend verstärkt werden, Wege und andere Bahnen dürften in derselben Ebene nicht geschnitten werden, Weichen seien möglichst zu vermeiden, Kurven dürften nicht unter einem Halbmesser von 2000—3000 m liegen. Für die Schnellbahn Berlin-Hamburg liegen dem Minister zwei Pläne vor. Der eine bezweckt den eingleisigen Ausbau unter Benutzung der bestehenden Bahnhöfe, was sich wegen des schon mangelnden Raumes durchaus nicht durchführen lasse. Die Kosten betragen 75 000 000 ℳ. Der andere Plan wolle einen zweigleisigen Ausbau und koste 150 bis 160 000 000 ℳ. Diese Projekte sähen nur den Personenverkehr zwischen Berlin und Hamburg vor, und zwar ohne jede Haltestelle. Ganz abgesehen davon, daß er die angesetzte Summe für zu niedrig halte, stellten sich der Durchführung außerordentlich große technische Schwierigkeiten entgegen, besonders bei dem Umbau der bestehenden Strecken, beim Anlegen von Rangiervorrichtungen und der Sicherung der Stromleitung gegen Unglücksfälle. Außerdem müßten die sämtlichen Betriebsmittel umgeändert werden, was ungeheuere Kosten verursache.

— **Über den voraussichtlichen Einfluß des Hannover-Rheinkanals auf die Landwirtschaft, den Verkehr und die Frachten** enthält der vom Admiral a. D. v. Hollmann verfaßte Bericht der Kanalkommission des preußischen Herrenhauses interessante Äußerungen der beteiligten Minister. Zum Beweise dafür, daß die Kanäle eine Schädigung der Landwirtschaft nicht herbeiführen könnten, führte der Finanzminister aus: Wenn das kurze Stück von 40 km vom Rhein nach Dortmund, mit sehr erheblichen Schleusenabgaben belastet, für die Landwirtschaft verderblich wäre, dann hätte die 300 km lange Rheinwasserstraße, die keine Abgaben trage, der Landwirtschaft längst verderblich werden müssen. Der Rhein-Dortmund-Kanal werde für Getreide eine Frachtersparnis von etwa 10 ₰ auf den Doppelzentner herbeiführen, was doch keine Schädigung der Landwirtschaft bedeute. Dagegen werde aber umgekehrt der Kanal von Dortmund nach Hannover der ganzen Landwirtschaft von Hannover und den angrenzenden sächsischen Landesteilen einen billigeren Zuweg in die westlichen Industriegebiete erschließen, der Landwirtschaft also zum Vorteile gereichen.

Über den Vorteil, den der Osten von der Vorlage habe, über die Leistungsfähigkeit der Bahnen und den Kohlenverkehr äußerte sich der Minister der öffentl. Arbeiten. Die Behauptung, der Osten habe von der Vorlage keinen Vorteil, müsse er zurückweisen; von der Warthe und der Netze her könnten später bis zur Elbe Hölzer gefahren werden. Die Behauptung, der Kohlenverkehr werde sich nicht weiter steigern, sei durch die Verhältnisse in England widerlegt, wo der Kohlenbau schon älter sei und eine ständige Steigerung gezeigt habe. Der Kohlenverkehr müsse in außerordentlicher

Weise gesteigert werden. Die hinsichtlich der Eisenbahnleistungen geäußerten Bedenken dürften nur in dem Sinne aufgefaßt werden, daß die Eisenbahnen nur in dem Zustande, in dem sie sich jetzt befänden, an der Grenze der Leistungsfähigkeit angekommen seien. Die Eisenbahnen würden weiter ausgebaut werden; das reiche aber nicht aus, um die ganze Steigerung, die das nächste Jahrzehnt bringen werde, aufzunehmen. Die Eisenbahnverwaltung werde nicht stehen bleiben, sie werde Rangierbahnhöfe erweitern, Bahnanlagen an den Häfen machen, aber man müsse die Wasserstraßen als ein vom Eisenbahnbetrieb unabhängiges, auf anderer Grundlage beruhendes Verkehrsmittel dazu haben. Das Schleppmonopol lasse die Leistungsfähigkeit der Kanäle wesentlich steigern.

— **Plan einer Eisenbahn Gotha-Waltershausen-Tabarz.** In Waltershausen fand am 19. d. M. eine Besprechung von 50 Herren, darunter der Landtagspräsident, Oberbürgermeister Liebetrau-Gotha und mehrere Landtagsabgeordnete, statt, um einen Ausschuß zum Bau einer Vollbahn Gotha-Waltershausen-Tabarz-Winterstein zu bilden. Es lagen verschiedene Anträge vor, darunter der von Ruhla gestellte: den Landtag zu bitten, den Bau einer Vollbahn anzustreben, die über Gotha, Waltershausen und Winterstein den Thüringer Wald in der Nähe Ruhlas überschreitet und Verbindung mit der Werrabahn über Liebenstein erreicht. Es kam, wie die Ruhlaer Ztg. mitteilt, eine Resolution unter voller Berücksichtigung dieses Antrages zur Annahme.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld, Münster und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 119 909 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 985 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 116 937 und auf den Arbeitstag 19 490 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichfalls 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 495 und im ganzen 2972 Doppelwagen oder 2,5 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 21. d. M. und betrug 20 153 Wagen gegen 19 464 am 18. März 1904.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 25 747 Doppelwagen zu 10 t gegen 25 542 im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 52 gegen 30 sowie von anderen Gütern 32 gegen 0 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 22 731 offene Wagen gegen 21 748 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 983 oder 4,5 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Zeitungskörbe auf Bahnhöfen.** Der „Münchener Stadtanzeiger" schreibt: Eine praktische Neuerung ist seit 20. d. M. im hiesigen Hauptbahnhof eingeführt. Es sind dies verschlossene Körbe mit einer Einwurföffnung, wie sie unsere Schalterbriefkasten aufweisen. Auf einer an den Körben angebrachten Tafel werden die Reisenden ersucht, Zeitungen und sonstige Reiselektüre in den Korb zu werfen. Der Inhalt der Körbe wird jeden Tag den hiesigen Krankenhausverwaltungen zur Verfügung gestellt. Die Körbe werden von Bediensteten zu jedem Zuge auf den Bahnsteig gebracht und dort an geeigneten Plätzen aufgestellt. Im Interesse der Kranken wäre es nun, wenn das reisende Publikum von dieser humanen Einführung einen recht nützlichen Gebrauch machen wollte.

— **Beratung des württembergischen Eisenbahnetats.** Die Finanzkommission der Kammer der Abgeordneten trat in Anwesenheit des Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten Freiherrn v. Soden und des Staatsrats v. Balz in die Beratung des Etats der Eisenbahnen für 1905/06 ein. Eine Petition der Hoteldiener von Stuttgart um Erlaß der Bahnsteiggebühren wurde zur Kenntnisnahme empfohlen. Die Stelle eines Direktors bei der Betriebsabteilung der Generaldirektion, wofür eine Ratsstelle in Wegfall kommt, 3 weitere Bauinspektorstellen, eine weitere Maschineninspektorstelle für den inneren Dienst und die Umwandlung von 5 Expeditorstellen in Stellen für Bureauvorstände, nämlich für die Vorstände des Wagen-Kontrollebureaus, des Tarifbureaus, des Reklamationsbureaus, der Eisenbahn-Betriebskrankenkasse und des Zentralbureaus; die Umwandlung einer Bahnhofinspektorstelle beim Hauptbahnhof Stuttgart in eine Betriebsinspektorstelle und die Einsetzung von 2 Bauinspektorstellen in Stellen mit Ratsgehalt; 2 neue Regierungsbaumeisterstellen, eine weitere Maschineningenieurstelle wurden gutgeheißen. 5 weitere Oberbahnsekretärstellen, eine weitere Bahnhofinspektorstelle und 3 technische Revisorstellen für Brückeningenieure; 22 weitere Eisenbahnsekretärstellen für das Jahr 1905 und 22 für das Jahr 1906, 15 weitere technische Beamtenstellen, 25 weitere Expedientenstellen für das Jahr 1905 und 30 für das Jahr 1906, 2 weitere Bauschreiberstellen und 6 weitere Eisenbahngehilfinnen für das Jahr 1906 wurden bewilligt.

— **Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen.** Die Einnahmen betrugen im Februar d. J. aus dem Personenverkehr 1 379 980 ℳ (im gleichen Monat des Vorjahres 1 398 050 ℳ), aus dem Güterverkehr 3 799 040 (3 607 730) ℳ und aus sonstigen Quellen 602 450 (625 130) ℳ, zusammen 5 781 470 (5 630 910) ℳ, mithin mehr 150 560 ℳ. Die Einnahmen in den beiden ersten Monaten des Jahres 1905 betrugen 11 387 800 (11 033 270) ℳ, also mehr gegenüber dem Vorjahr 354 530 ℳ.

— **Sendungen von Berlin und anderen deutschen Plätzen nach schwedischen und norwegischen Stationen.** Die über Saßnitz-Trelleborg bestehenden direkten Gütertarife nach Schweden und Norwegen werden bekanntlich seit Einführung der neuen deutsch-dänischen Tarife über Warnemünde-Gjedser durch Umkartierung in Gjedser bezw. Helsingoer vielfach unterboten. Auf das an die geschäftsführende Verwaltung des deutsch-schwedisch-norwegischen Verbandes gerichtete Ersuchen, zur Beseitigung der Unsicherheit in der Berechnung im allgemeinen Verkehrsinteresse für das möglichst baldige Zustandekommen eines neuen, jener Umkartierung Rechnung tragenden Verbandstarifs einzutreten, wurde den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft mitgeteilt, daß ein neuer Tarif voraussichtlich am 1. Juni oder am 1. Juli d. J. zur Einführung kommen wird. Der Eintritt klarer, übersichtlicher Tarifverhältnisse läßt eine günstige Entwicklung der betreffenden Verkehrsbeziehungen mit Sicherheit erhoffen.

— **Wettbewerb zu Entwürfen für ein neues Bahnhofsgebäude in Karlsruhe.** Bei dem Wettbewerb für Fassadenentwürfe zu einem neuen Aufnahmegebäude nebst einem Verwaltungsgebäude im künftigen Hauptbahnhof hat das Preisgericht von den 79 eingelaufenen Entwürfen den ersten Preis (5000 ℳ) den Architekten Prof. Herm. Billing und Wilhelm Vittali in Karlsruhe für den Entwurf gezeichnet „Lokomotive" zuerkannt, den zweiten Preis (3000 ℳ) den Architekten Reinhardt & Süßengut in Charlottenburg, den dritten Preis (1500 ℳ) dem Entwurf des Architekten Prof. Stürzenacker in Karlsruhe und den vierten Preis (1500 ℳ) dem Entwurf des Architekten F. Berger in Steglitz-Berlin. Auf Empfehlung des Preisgerichts wurde ein Billingscher Entwurf (gezeichnet „Platzkarte 3043") angekauft.

— **Personalnachrichten.** Der Eisenbahn-Betriebsdirektor August Zirkler in Straßburg i/E. ist zum Regierungsrat und Mitglied der Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen ernannt worden.

Österreich.

— **Überschreitungen beim Bau der Alpenbahnen.** Die Beratungen des eingesetzten Unterausschusses im österreichischen Abgeordnetenhause wurden in den Sitzungen vom 15., 16., 22. und 23. d. M. fortgesetzt und zum Abschlusse gebracht. In der Sitzung vom 15. d. M. teilte zunächst der Vorsitzende mit, daß dem in der letzten Sitzung ausgesprochenen Wunsche gemäß die geologischen Gutachten von der Regierung vorgelegt wurden.

Auf eine ganze Reihe von Anfragen antwortete der Eisenbahnminister und wies vorerst darauf hin, daß die grundsätzliche Frage hinsichtlich der Betriebskraft durch das Gesetz entschieden sei, welches lediglich die Ermächtigung zur Herstellung vollspuriger Lokomotivbahnen enthält. Im Industrierate habe das Eisenbahnministerium seine Mitwirkung zu der Verzeichnung und Verwertung der Wasserkräfte bekanntgegeben; die Verzeichnung aller verfügbaren Wasserkräfte sei eingeleitet worden, um die für den Bahnbetrieb nötigen Wasserkräfte für den Staat sichern, die übrigen aber für die Privatindustrie freilassen zu können. Schon vorher sei der elektrische Betrieb des Arlbergtunnels und seiner Zufahrtsrampen zum Gegenstande des Studiums gemacht. Eine ausschließlich elektrische Beförderung könne ebenso wenig wie in Italien in Aussicht genommen werden. In bezug auf den elektrischen Betrieb stehe man vor einer Aufgabe, welche von ihrer Lösung noch weit entfernt sei. Die Frage des Systems insbesondere sei in bezug auf die Wirtschaftlichkeit, wenn auch die technische Durchführung sichergestellt erscheine, noch immer weiterer Klarstellung bedürftig. Bezüglich der Postgebäude bemerkte der Minister, daß deren Bau auf Bahnhöfen

regelmäßig auf Kosten des Postetats stattfinde, ausnahmsweise jedoch solche Gebäude oder Gebäudeteile auch von der Eisenbahn hergestellt und dann an die Post vermietet werden. Die Frage, ob das Auslangen mit den Kosten für die Anlagen in Triest gefunden werden wird, beantwortete der Minister dahin, daß dies umsomehr zu erwarten sei, als ein Teil der Bauten bereits vergeben sei. Die höhere Leistungsfähigkeit der Linie Villach-Klagenfurt-Triest erkläre sich daraus, daß diese Linie nicht nur den Verkehr der Tauernbahn, sondern auch jenen aus Innerösterreich aufzunehmen haben wird. Der Minister besprach sodann eingehend die Einwirkung der Kartellverhältnisse während des Baues und kam zu dem Schlusse, daß die vorgeschlagenen Gegenmaßregeln nicht durchführbar seien.

Der Eisenbahnbaudirektor Sektionschef Wurmb erklärte, daß heute noch kein einziges System elektrischer Zugförderung bestehe, welches auf einer Hauptbahn von dem Range der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest mit voller Sicherheit in Anwendung gebracht werden könne. Die Entwicklung der Elektrotechnik bringe jedoch täglich hochwichtige Neuerungen, und es sei kein Zweifel, daß man im Verlaufe weniger Jahre zu einem solchen System gelangen werde. Dann werde der Übergang zum elektrischen Betrieb der Lösung zugeführt werden müssen, zumal schon jetzt die für den elektrischen Betrieb ermittelten generellen Ziffern diesen als sehr wirtschaftlich erscheinen lassen. Die Frage bezüglich der kilometrischen Kosten auf den südlichen Linien beantwortete der Baudirektor dahin, daß diese ohne die beiden großen Tunnel auf 600 000 Kr., mit Einrechnung der großen Tunnel auf etwas über 900 000 Kr. zu stehen kommen.

Der Eisenbahnminister erwiderte auf Anfragen des Ausschuß-Obmannes, daß die Wippachtalbahn laut ihrer Konzessionsurkunde verpflichtet sei, dem Staate die Mitbenutzung auf ihren Strecken unter freier Tariffeststellung einzuräumen, und daß die Ausübung dieses Rechtes sich augenscheinlich empfehle. Die Kosten der Ausgestaltung, welche dem Staate zur Last fallen, seien mit 446 000 Kr. beziffert. Über die Regelung des Verhältnisses seien die Verhandlungen im Zuge. Die Einlösung der Bahn könne übrigens jederzeit erfolgen.

Nach Beantwortung einiger weiterer Fragen von geringerer Bedeutung durch den Eisenbahnbaudirektor Wurmb schloß der Obmann die Fragestellung hinsichtlich der Linie Klagenfurt-Görz-Triest und eröffnete jene über die Tauern- und Pyhrnbahn.

Der Eisenbahnminister verwies in seiner Antwort auf die gestellten Fragen darauf, daß in dem ursprünglichen Kostenvoranschlage für die Pyhrnbahn, welche als zweites Gleis der Ennstallinie aufgefaßt wurde, eine besondere Einstellung für Fahrbetriebsmittel nicht stattgefunden habe. Bei dem nunmehr vorliegenden Voranschlage habe man aber, der allgemeinen Übung entsprechend, es angemessen erachtet, auch die Pyhrnbahn mit einem entsprechenden Fahrpark auszurüsten. Die Einlösung der Kremstalbahn durch den Staat werde zur geeigneten Zeit in Erwägung zu ziehen sein. Die Umlegung der Kremstalbahn bilde den Gegenstand einer besonderen Vorlage, die im Eisenbahnausschuß bereits beraten worden sei.

Der Eisenbahnbaudirektor wies in Beantwortung der gestellten Fragen in erster Linie darauf hin, daß bei den Einzelplänen für die Südrampe der Tauernbahn auf die örtlichen Verhältnisse vollkommen Rücksicht genommen sei und daß somit Gefahren für den Betrieb nicht zu befürchten seien. Hinsichtlich der Kosten der Tauernbahn verwies er darauf, daß der Voranschlag unter dem Eindruck der Ergebnisse bei den anderen Alpenbahnen aufgestellt wurde und daß dieser auf bereits ins einzelne fertiggestellten Plänen fuße. Für die Zufahrtstraßen seien in den Kostenvoranschlägen die nach den geltenden Landesgesetzen auf die Eisenbahnverwaltung entfallenden Beträge eingesetzt. Für die Verbindung der Station Ober-Vellach mit dem gleichnamigen Orte seien wiederholt Studien hinsichtlich eines Aufzuges angestellt worden; es sei jetzt die Ausarbeitung der Pläne samt Kostenvoranschlag im Zuge. Der Frage der Herstellung eines solchen Aufzuges könne jedoch erst nach Fertigstellung der Pläne und nach Zusagen des Landes und der sonstigen Beteiligten bezüglich einer entsprechenden Beteiligung nähergetreten werden. Für die Strecke Bad Gastein-Böckstein seien die Einzelpläne bereits der politischen Begehung unterzogen worden, so daß mit der Bauvergebung jederzeit vorgegangen werden könne.

Der Eisenbahnminister knüpfte an die Ausführungen des Obmannes an und berief sich darauf, daß gerade aus diesen hervorgehe, wie notwendig es war, die Pyhrnbahn umzugestalten, um eine vor Elementargefahren möglichst geschützte Linie dem Verkehr zur Verfügung zu stellen, welche an Leistungsfähigkeit der Ennstallinie gleichwertig, in Beziehung auf die Betriebssicherheit jedoch sich weitaus günstiger erweise. Hierin liege auch die beste Begründung der für die Pyhrnbahn in der Vorlage angesprochenen Mehrkosten.

Der Vorstand der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums Geheimerat Dr. Liharzik gab Auskunft über den Stand der Verhandlungen mit der Südbahn, welche umfangreiche Vorstudien erforderten, die derzeit dem Abschlusse nahe seien. Was den Mitbetrieb der Südbahnstrecke Spittal-Villach, welche allein in Betracht komme, und die Legung des zweiten Gleises auf dieser Strecke betrifft, so sei diese, wie aus dem Gesetze vom Jahre 1901 beigegebenen Motivenberichte erhelle, durch ein bereits seit längerer Zeit getroffenes Übereinkommen sichergestellt.

Der Eisenbahnbaudirektor erwiderte auf die gestellten Anfragen, daß eine Verminderung der Leistungsfähigkeit der Wasserstationen auf der Tauernbahn nicht stattgefunden habe und daß sich die Verminderung der Kosten für die Wasserstationen aus der nunmehr geänderten Lage der Linie ergebe. Die Einzelpläne für die Südrampe der Tauernbahn seien fertig, und es dürften keine Überraschungen in finanzieller Beziehung eintreten. Nachtragsforderungen aus Anlaß des Wassereinbruches im Bosrucktunnel seien nicht zu erwarten, da die Bewältigungsarbeiten für Rechnung des Staates durchgeführt wurden. Für den Tauerntunnel seien die Vorarbeiten für die Vergebung des Baues schon seit längerem fertig, und werde die Ausschreibung erfolgen, sobald die erforderlichen Mittel bewilligt sein werden.

Min.-Rat Pascher führte aus, daß die zu erwartende Betriebsleistung der Tauernbahn nach den Ermittlungen über den voraussichtlichen neuen Verkehr festgestellt wurde. Zufolge dieser Ermittlung erscheinen 1 047 550 Personen-Zugkilometer, 733 285 Güter-Zugkilometer und 30 000 Regiegüter-Zugkilometer, zusammen 1 810 835 Zugkm, vorgesehen, während von der mit 439 000 000 veranschlagten Zahl der Brutto-Tonnenkilometer 107 000 000 auf Personenzüge, 330 000 000 auf Partei- und 2 000 000 auf Regiegüterzüge entfallen. Bei Aufstellung der Fahrpläne seien sowohl die Anschlußverhältnisse, als auch die Fahrzeiten wesentlich verbessert, so daß zum Beispiele die Reise von Wien nach Görz um 1½ Stunden gegenüber der gegenwärtigen Reisedauer gekürzt werde. Eine noch viel wesentlichere Verbesserung werde die Verbindung des Nordens der Monarchie mit Triest erfahren, so daß z. B. die Fahrt von Prag nach Triest um 6 Stunden gekürzt werden wird. Nach Eröffnung der Tauernbahn würden sich auch die Verbindungen zwischen Deutschland und Triest noch wesentlich günstiger gestalten. Vorläufig sei auf der Linie Klagenfurt-Triest die Führung von zwei Schnellzugpaaren ähnlich wie auf den Strecken der Rudolfsbahn und im Anschlusse an diese in Aussicht genommen. Für die Eröffnung der Tauernbahn sei die Führung eines neuen Schnellzuges zur direkten Verbindung München-Triest vorgesehen. An Güterzügen seien fünf in jeder Richtung mit einer Belastung von je 500 Bruttotonnen vorgesehen, welche trotz der großen Steigung mit zwei neuen Maschinen geführt werden können. Hier erweise sich die günstige wirtschaftliche Wirkung der dem neuen Betriebsprogramm entsprechenden baulichen Ausgestaltung am allernachdrücklichsten, indem diese gestatte, die Maschinenkräfte voll auszunutzen durch Führung längerer, bis 100 achsiger Züge, während das bei kürzeren Stationslängen nicht möglich gewesen wäre. Eine weitere günstige Folge sei auch die erzielte größere Leistungsfähigkeit der Trasse, da der gesteigerte Verkehr, selbst wenn er das Doppelte der in der Rentabilitätsberechnung vorgesehenen Dichtigkeit betragen sollte, anstandslos bewältigt werden könnte. Bei der gewählten geringeren Entfernung der Stationen voneinander sei das Fahren in Stationsabstand vorgesehen, welches die größte Gewähr für die Sicherheit des Verkehrs biete.

Die Sitzung vom 16. d. M. wurde mit der Fragestellung bezüglich des Mehrerfordernisses für die Linie Lemberg-Sambor-Grenze eröffnet. Diese bietet kein allgemeineres Interesse. Bei Besprechung des Mehrerfordernisses für die Linie Spalato-Arzano wurde die Frage gestellt, wie weit die Vorarbeiten für die Fortsetzungsstrecke gegen Arzano gediehen seien. Hierüber teilte der Eisenbahnbaudirektor mit, daß für den ersten Teil bereits die Einzelpläne in Ausarbeitung begriffen seien, während für die restliche Strecke noch Vorstudien durchgeführt werden, daß jedoch diese Arbeiten bald zum Abschlusse gelangen werden.

Als letzter Punkt der Fragestellung gelangte sodann der für das Jahr 1905 für Vermehrung und Ergänzung der Fahrbetriebsmittel in das Betriebsinvestitionsprogramm eingestellte Betrag von 11 800 000 Kr. zur Verhandlung. Auf die Anfrage wegen der neuerlichen Erhöhung dieser Beträge erwiderte der Eisenbahnminister, daß bei den täglich angesichts der regen Verkehrszunahme sich mehrenden Bedürfnissen der Staatsbahnverwaltung das Bedürfnis nach einer neuerlichen Vermehrung des Fahrparks fortbestehe. Insbesondere sei es der Wunsch nach Vermehrung der Personenwagen moderner Bauart, welcher bei den stets wachsenden Ansprüchen des Publikums in bezug auf Bequemlichkeit und ruhigen Gang der Wagen sich geltend mache. Ebenso begründet sei das Verlangen nach Neuanschaffung von schweren Lokomotiven mit erhöhter Leistungsfähigkeit, da die hierdurch ermöglichte Führung längerer und schwererer Züge im hervorragenden Interesse der

Betriebsökonomie liege. Zahlreich seien weiter die Wünsche der Industrie nach Mehreinstellung von Wagen mit größerer Tragkraft und erweitertem Laderaume, Wünsche, die mit dem Interesse der Staatsbahnverwaltung Hand in Hand gehen; ihr komme die in diesem Falle günstigere Gestaltung der Nettobelastung zugute. Die Staatsbahnverwaltung habe die Pflicht, allen diesen Rücksichten Rechnung zu tragen; sie habe dies nur in bescheidenem Maße getan, da die Ziffern der Einstellung hinter jenen der früheren Jahre zurückbleiben.

Ein Mitglied des Unterausschusses erklärte es für unrichtig, die regelmäßige Deckung der Betriebserfordernisse aus besonderen Investitionskrediten zu bestreiten, welche durch Anleihenaufnahme aufgebracht werden. Er möchte deshalb der Regierung empfehlen, diese Erfordernisse künftig durch das laufende Budget aufzubringen.

Der Obmann wünschte, daß aus den neu eingestellten Krediten auch die Direktionen Pilsen und Prag mit modernen Personenwagen entsprechend versehen werden. Bei den auf der Linie Prag-Wien verkehrenden Schnellzügen lasse die Instandhaltung der Beheizung viel zu wünschen übrig. Insbesondere auch auf der Strecke Wien-Innsbruck mache sich dieser Übelstand um so fühlbarer, als diese Züge meist von nach dem Süden reisenden Kranken benutzt werden.

Der Eisenbahnminister wies darauf hin, daß die Bemerkungen des Obmannes die Berechtigung der Einstellung der in Rede stehenden Post für Fahrbetriebsmittel bekräftigen. Die geringere Dotierung der Direktionen Prag und Pilsen mit für den Fernverkehr bestimmten Wagen erkläre sich dadurch, daß letztere für durchgehende Züge auf internationalen Routen bestimmt seien und daher in erster Linie jenen Direktionen zugewiesen werden müssen, welchen die Einleitung dieser Züge obliege. Im übrigen sei es anerkannt, daß die zwischen Wien und Prag verkehrenden Züge nicht hinter den auf den internationalen Linien verwendeten zurückstehen. Die Beheizung sei für alle Eisenbahnverwaltungen schwierig, weil ein allen Ansprüchen genügendes, vollkommenes Heizungssystem bisher noch nicht bestehe. Vielleicht sei es der Elektrizität vorbehalten, auch diese Frage befriedigend zu lösen; jedenfalls bediene man sich der besten bekannten Heizvorrichtungen, und es werden die Betriebsorgane bei jeder Gelegenheit erinnert, auf die richtige Handhabung ihr Augenmerk zu lenken.

Ein anderes Ausschußmitglied bemängelte die Verwendung dreiachsiger statt vierachsiger Wagen und empfahl die Einführung letzterer auf großen internationalen Strecken, insbesondere auf den galizischen Bahnwegen nach Rußland. Des weiteren betonte er, daß die Industrie nach zwei Richtungen hin nicht voll befriedigt werde: einerseits, indem für die Beistellung von Sonderwagen, wie z. B. für die Tonindustrie, nicht genügend Sorge getragen werde, und anderseits die Beistellung von Wagen mit größerer Tragfähigkeit nicht in genügendem Maße erfolge. Es sei schon vom Standpunkte der Staatsverwaltung sehr zu empfehlen, das Publikum zur erhöhten Benutzung solcher Wagen zu erziehen.

Ministerialrat P a s c h e r führte aus, daß seit 1904 auf der Linie Podwoloczyska-Wien vierachsige Wagen verkehren, da es seit diesem Zeitpunkte gelungen sei, eine wesentliche Verbesserung der russischen Anschlüsse im direkten Schnellzugverkehre zu erreichen. Was die Einstellung von Wagen mit größerer Ladefläche und Tragfähigkeit betreffe, so seien in den letzten Jahren nur solche nachgeschafft und insbesondere ein Hauptaugenmerk auf die Vermehrung der geschlossenen Wagen mit großem Fassungsraum gerichtet worden. Außerdem trachte man nach Möglichkeit, den Anforderungen nach Sonderwagen durch Neuanschaffungen und Vermehrungen Genüge zu tun. Auch bei Außergebrauchsetzen von Wagen werden die ausgemusterten Fahrbetriebsmittel durch die neuesten Bauarten ersetzt und für den Kohlenversand in den letzten Jahren nur 20 t-Wagen angeschafft, so daß am Schlusse des Jahres 1905 über 800 solcher — und zwar sämtlich bremsbare — Wagen, die freilich in erster Linie zu Regietransporten verwendet werden, im Betriebe stehen werden. Die Einstellung dieser Wagen sei auch vom Standpunkte des Betriebes mit dem Vorteile verknüpft, daß der einzelne Bremser eine weit größere Bremslast ohne erhöhte Anstrengung zu bewältigen vermag. In den nächsten Jahren werden solche Wagen auch der Privatindustrie, welche sich übrigens sehr schwer an diese zu gewöhnen scheine, in größerer Anzahl zur Verfügung stehen.

Wir werden über den Verlauf der folgenden Generaldebatte in der nächsten Nummer berichten.

— **Der neue autonome Zolltarif und die Eisenbahntariffragen.** Der Bericht, welcher namens des vom Abgeordnetenhause eingesetzten Zollausschusses über den neuen Zolltarif erstattet wurde, beschäftigt sich auch mit einer Reihe eisenbahntarifarischer Fragen. Die Regierung habe in Ansehung des heimischen Flachsbaues erklärt, daß die Tarifbegünstigungen für ausländischen, insbesondere russischen Flachs lediglich auf der Übernahme der auf ausländischen Wegen sich bildenden Frachtsätze auf den österreichischen Weg beruhen und daher die Absatzverhältnisse an sich nicht verschieben. Die Regierung sei auf Beseitigung der Schwierigkeiten bedacht, welche sich bei Beförderung des im Inlande erzeugten Flachses infolge Mangels an Wagen mit einem genügenden Fassungsraum ergeben. Es sei deshalb beabsichtigt, entweder die für Sendungen zu 10000 kg geltende Tarifierung allgemein auch dann zur Anwendung zu bringen, wenn zwei Wagen zur Verladung einer Sendung von mindestens 10000 kg erforderlich sind, oder ein nach der durchschnittlichen Fassungsmöglichkeit der Wagen ermitteltes Mindestgewicht von weniger als 10000 kg festzusetzen, bei dessen Auflieferung allgemein die Frachtsätze für 10000 kg zu gelten hätten. Die Regierung werde im gleichen Sinne auch auf die Privatbahnen einwirken. Soweit durch diese Maßnahmen der Wettbewerb des österreichischen Flachses gegenüber dem ausländischen, insbesondere russischen noch nicht genügend gewahrt sein sollte, werde die Staatsbahnverwaltung auch noch weitere tarifarische Vorkehrungen treffen und auf die österreichischen Privatbahnen einwirken. Weiter gab die Regierung die Erklärung ab, daß eine Revision der Staatsbahntarife für die Ausfuhr landwirtschaftlicher Produkte in Aussicht sei und hierbei darauf werde Bedacht genommen werden, durch tarifarische Zugeständnisse überall dort, wo ein Wettbewerb zwischen österreichischen und ungarischen Erzeugnissen stattfinde, diesen tunlichst auszugleichen, insbesondere dadurch, daß diese Zugeständnisse jenen angepaßt werden, welche in der Ausfuhr aus Ungarn auf den ungarischen Staatsbahnen bestehen. Auch werde in der gleichen Richtung auf die Privatbahnen eingewirkt werden.

— **Klub österreichischer Eisenbahnbeamten.** Unter dem Vorsitz des Eisenbahnministers v. Wittek fand dieser Tage die Generalversammlung des Klubs österreichischer Eisenbahnbeamten statt. Zum Vizepräsidenten wurde Oberbaurat Koestler, in den Ausschuß u. a. Geheimerat Sektionschef Liharzik gewählt.

Ungarn.

— **Vom Ausstand der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen.** Bekanntlich kam der Ausstand zuerst in der Rákoser Station zum Ausbruch. Als damals ein Personenzug in den Rangierbahnhof einfuhr, brachte man die Nachricht, daß der Handelsminister die Abhaltung der auf den nächsten Tag geplanten Landesversammlung der Eisenbahner verboten habe. Die Menge, die sich auf die Nachricht hin im Bahnhof eingefunden hatte, verhinderte die Weiterbeförderung des Zuges und ein Teil der Leute legte sich auf die Schienen. Von Rákos aus wurde an alle Stationen telegraphiert, daß der Ausstand ausgebrochen sei und die Genossen zum Anschluß aufgefordert werden. Der Urheber dieses Telegramms konnte nicht ermittelt werden; dagegen wurden aus Anlaß des Ausstandes in Rákos mehrere Eisenbahner wegen Gewalttätigkeit gegen Private und wegen gemeingefährlicher Handlungen unter Anklage gestellt. Der Strafgerichtshof verurteilte nach durchgeführter Verhandlung drei von den angeklagten Bediensteten zu je zwei Monaten Gefängnis, und zwar zwei von ihnen, weil sie die Ausständigen zur Ausdauer aufgemuntert, und einen dritten, weil er den Stationsvorstand behindert hatte, die Signallaternen anzuzünden. Die Königliche Tafel und die Königliche Kurie bestätigten das Urteil der ersten Instanz.

— Die Linie **Székely-Kocsárd-Marosujvár** der ungarischen Staatsbahnen wurde am 17. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Rumänien.

— **Eisenbahnbau.** Nach einem Bericht des deutschen Konsulats in Bukarest ist dem Bezirk Prahova von der rumänischen Regierung auf Grund des Gesetzes über den Bau und Betrieb von Privateisenbahnen vom 23. März/5. April 1900 die Konzession zum Bau und Betrieb einer Eisenbahn von der Bezirkshauptstadt P l o e s t i nach V a l e n i d e M u n t e erteilt worden. Die Pläne dafür haben die Genehmigung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten erhalten. Sie wird als Nebenbahn gebaut. Das Schienengewicht beträgt 24 kg/m. Die Linie hat von der Station der rumänischen Staatseisenbahnen Ploesti ab bis zu ihrer Endstation Valeni de Munte eine Länge von insgesamt 33,19 km. Die Baukosten sind auf 2200000 Lei veranschlagt. Unter den Kunstbauten ist eine Brücke von 210 m Länge über den Teleajenfluß bei Bleajoi aus

Eisengitterwerk mit fünf Spannungen von je 42 m vorgesehen, deren Kosten allein auf 300 000 Lei veranschlagt sind. Die Ausführung der Arbeiten wird an Unternehmer meistbietend vergeben. Bisher wurden die Erdarbeiten und Baulichkeiten einheimischen Unternehmern übertragen, die Lieferung der Schienen dem Stahlwerkverband in Düsseldorf und die Zubehörteile verschiedenen belgischen Firmen. Die Erdarbeiten, welche bereits in Angriff genommen worden sind, sollen in diesem Sommer fertiggestellt werden. Es besteht die Absicht, die Linie Ende 1906 in Betrieb zu setzen.

Übrige europäische Länder.

— **Eröffnung der Eisenbahnstrecke Etampes - Pithiviers.** Dieser letzte 38 km lange Abschnitt der seit mehr als 20 Jahren geplanten Linie, die Paris und Bourges ohne Berührung von Orléans und Vierzon verbinden soll, ist vor kurzem eröffnet worden. Die anderen schon im Betriebe befindlichen Strecken dieser großen Verbindungslinie sind die von Pithiviers nach Beaume-la-Rolande und von Beaume-la-Rolande nach Bourges über Argent.

— **Elektrischer Eisenbahnbetrieb in der Schweiz.** Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb unter Leitung der Generaldirektion der Bundesbahnen hat jetzt ihr Arbeitsprogramm endgültig aufgestellt. In fünf Abteilungen sind die Hauptarbeiten bezeichnet und Unterkommissionen von geeigneten Fachmännern und bezahlten Mitarbeitern überwiesen worden. Nach schweizerischen Blättern ist anzunehmen, daß die vorbereitenden Arbeiten im Jahre 1905 zu einem guten Teil ihren vorläufigen Abschluß finden werden. Die Generaldirektion der Bundesbahnen zahlt wie für 1904, so auch für das laufende Jahr 10 000 Fr. Kostenbeitrag.

— **Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.** Die Bundesbahnen hatten im Februar nur 1 388 000 Fr. Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben, gegen 1 830 632 Fr. im Februar 1904. Der Einnahmeüberschuß in den ersten beiden Monaten war im vorigen Jahr bei 3 912 633 Fr. um 846 633 Fr. größer als in diesem. Die Gotthardbahn hatte im Februar 560 000 Fr. Überschuß (gegen 777 532 Fr.), in den ersten beiden Monaten 850 000 (1 251 780) Fr.

— **Eisenbahn Davos-Filisur.** Die Regierung des Kantons Graubünden hat die Akten betreffend das Bahnprojekt Davos-Filisur an die Rhätische Bahn geleitet mit der Aufforderung, sich mit den Interessenten in Verbindung zu setzen und die Finanzierung auf Grund des kantonalen Eisenbahngesetzes einzuleiten. Das Baukapital beträgt 5 334 100 Fr.

— **Simplonbahn.** Auch bei der Eröffnung der schweizerischen Bundesversammlung wurden dem Durchstich des Simplontunnels und den leitenden Männern wie den Arbeitern Worte höchster Anerkennung gewidmet. Präsident Schobinger sagte u. a.: „Es ist unser aller Wunsch, daß die großen Hoffnungen, welche die Westschweiz an den Simplon knüpft, recht bald in Erfüllung gehen mögen. Dieser Wunsch ist auch derjenige unseres ganzen Landes; er ist getragen vom Gefühle der Solidarität der Eidgenossen, und ich hebe mit besonderer Genugtuung hervor, daß auch derjenige Landesteil, der durch die mit der Eröffnung des Tunnels eintretende Verkehrsverschiebung vielleicht ungünstig beeinflußt wird, neidlos und aufrichtig sich diesem Wunsche anschließt." Im Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen schloß der Präsident seine Ansprache mit der Hoffnung, daß die noch auszuführenden Vollendungsarbeiten rasch und ohne Störung vor sich gehen werden, so daß die Eröffnung des neuen Verkehrsweges auf den Spätherbst des laufenden Jahres möglich werde. — Wie der Berner „Bund" von jedenfalls gut unterrichteter Seite vernimmt, wird die große Simplonfeier unmittelbar vor der Eröffnung des Betriebes stattfinden. Die schweizerischen Bundesbahnen glauben, daß, falls keine besonderen Schwierigkeiten eintreten, der Betrieb am 2. Oktober d. J. aufgenommen werden könnte. Unter dieser Voraussetzung sei die große Feier, an der sich der schweizerische Bundesrat und der König von Italien beteiligen werden, auf den 28. September d. J. in Aussicht genommen. Die Feier am 2. April wird von der Baufirma veranstaltet für die Unternehmer, Ingenieure und Arbeiter.

Bei der Festfeier des technischen Vereins zu Winterthur schilderte Nationalrat Sulzer-Ziegler, bekanntlich einer der verdienstvollen Leiter des Unternehmens, dessen Werden und Erfolg und sagte dabei: „Vor allem ist zu betonen, daß die Mineure am Vorort eine seltene Ungeduld an den Tag gelegt haben; als die Anzeichen der Annäherung an den Nordstollen einmal vorhanden waren, wollten sie so schnell wie möglich vorgehen, und dementsprechend verwendeten sie auch die Dynamitmengen; dem ist auch der überraschende Durchbruch zuzuschreiben. Alle Vorsichtsmaßregeln waren getroffen, und wenn dennoch Unglücksfälle vorgekommen sind, so ist jede Verantwortung der Unternehmung völlig ausgeschlossen. Das gesprengte Loch hatte einen Durchmesser von zwei Metern, heißes Wasser vermengt mit Schutterungsmassen des Nordstollens zwängte sich hindurch. Nachdem die durch die besonderen Umstände nötig gewordenen Abweichungen beim Zusammentreffen in Abzug gebracht sind, hat sich ergeben, daß die Vermessungsberechnungen von Professor Rosenmund auf einige Zentimeter genau stimmen und die beiden Stollen tadellos einander getroffen haben."

— **Preise schweizerischer Lokomotiven.** Die von den schweizerischen Bundesbahnen der Lokomotivfabrik Winterthur zur Lieferung übertragenen 29 Güterzuglokomotiven kosten 101 000 Fr. das Stück. Dazu kommen noch eigene Zutaten der Verwaltung im Betrage von 3700 Fr., so daß eine vollständig ausgerüstete Lokomotive 104 700 Fr. kostet. Im Budget waren 115 000 Fr. für das Stück vorgesehen.

— **Italienische Eisenbahnpolitik.** In der italienischen Deputiertenkammer besprach am 24. d. M. der Minister Tittoni die Eisenbahnfrage und sagte, das Ministerium habe sich für den Staatsbetrieb der Bahnen erst erklärt, als es die Unmöglichkeit des Abschlusses von vorteilhaften Verträgen eingesehen hatte, und es habe damit einen Beweis seiner Unparteilichkeit und Objektivität in der Prüfung dieser sehr schwierigen Frage gegeben. Was den Ausstand und die Obstruktion der Eisenbahner betreffe, so könne man unter keinen Umständen dulden, daß eine Klasse der Bürger sich herausnehme, für ihre Zwecke die Tätigkeit des Staatslebens lahmzulegen. (Sehr gut!) Redner betonte die Notwendigkeit einer wirksamen gesetzlichen Bestimmung für Streikfälle nicht nur für das Eisenbahnpersonal, sondern auch für die Anstifter des Ausstandes. — Das Ministerium Tittoni hat übrigens am 25. d. M. seine Entlassung eingereicht; an seine Stelle wird das Ministerium Fortis treten und die bisherige Eisenbahnpolitik fortsetzen.

— **London & North Western - Bahn.** Über die unbefriedigenden Betriebsergebnisse dieser Bahn aus dem zweiten Halbjahre 1904 haben wir in Nr. 21 S. 322 d. Ztg. eine längere Mitteilung gebracht, der wir auf Grund eines von „Engineering" über den gleichen Gegenstand gebrachten Berichts noch folgendes nachfügen: Die Verwaltung der Bahn läßt sich angelegen sein, die Einnahmenausfälle durch entsprechende Ersparnisse in den Betriebsausgaben auszugleichen. Dies ist ihr namentlich durch die Einstellung leistungsfähigerer Lokomotiven und durch die Ermäßigung des Kohlen- und Koksverbrauchs auch gelungen. Dagegen hatte sie bislang mit ihren Bestrebungen zur Einführung tragfähigerer Kohlenwagen noch wenig Erfolg. Es laufen zur Zeit auf ihren Strecken etwa 100 000 offene Kohlenwagen, die aber zum überwiegenden Teile den Kohlenhändlern (traders) gehören und von denen nur eine geringe Anzahl Bahneigentum ist. Irgend welcher Zwang auf die Wageneigentümer, um diese zur Einstellung tragfähigerer Wagen zu veranlassen, kann selbstredend nicht ausgeübt werden, und diese sind zu einer solchen Maßnahme auch wenig geneigt, weil ihnen bei der hierdurch bedingten Änderung ihrer Betriebs- und Wägevorrichtungen Kosten erwachsen würden. Es bleibt daher nichts anderes übrig, als sie auf die mannigfachen Vorteile, welche die Verwendung tragfähigerer Wagen auf die Dauer auch ihnen bieten würde, immer wieder von neuem hinzuweisen. So hofft man denn nach und nach, daß der Gebrauch offener Kohlenwagen von 15 t Tragfähigkeit immer mehr zur Durchführung kommen wird. Schon jetzt hat die Verwaltung einige Wagen von 30 t Tragfähigkeit bestellt, die demnächst für die Bekohlung von Schiffen in Gebrauch genommen werden sollen. — Der Betriebskoeffizient stellte sich im letzten Halbjahre 1904 auf 64,42 %, während er für den gleichen Zeitraum des Vorjahres 64,33 % betragen hatte.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnpläne in China.** Die „Deutsche Verkehrsztg." schreibt: Die Furcht der bezopften Söhne des himmlischen Reiches vor den Eisenbahnen ist längst vergessen. Die Chinesen haben sich nicht allein daran gewöhnt, mit den durch ausländische Gesellschaften gebauten Bahnen zu fahren, sondern sie möchten sogar schon als gute Geschäftsleute, die sie ja bekanntlich sind, den Profit der Bahnunternehmungen selbst schlucken und selbst Bahnen bauen. Der „Ostasiatische Lloyd" vom 3. Februar d. J. gibt der Überzeugung Ausdruck, daß es ausländischen Gesellschaften fernerhin sehr schwer fallen werde, neue Bahnkonzessionen in China zu erlangen, und daß binnen kurzem chinesische Bauunternehmungen mit dem Ausbau eines eigentlich chinesischen Bahnnetzes beginnen würden. Zum Beweise hierfür veröffentlicht der „Lloyd" zwei Thronberichte, die

die Erbauung von Bahnen zum Gegenstand haben und gleichzeitig ein interessantes Bild von der beabsichtigten Art der Geldbeschaffung geben. In dem ersten Bericht legt das Handelsministerium einen Antrag von Beamten und Kaufleuten von Kiangsi vor, die eine Bahn bauen wollen von Kukiang nach Nanchangfu und weiter über Chian nach Kanchou mit drei Zweigbahnen. Das Kapital soll durch allgemeine Beteiligung der Beamten und Kaufleute aufgebracht werden, und ein Generaldirektor, der frühere Provinzialschatzmeister, „der fern und nah Vertrauen genießt", soll imstande sein, das Kapital zusammenzuziehen. Das Handelsministerium befürwortet den Plan und bemerkt u. a. dazu: „Bei den vielen notwendigen Eisenbahnbauten im Reiche ist immer die Aufbringung der Kosten der schwierigste Punkt. Wenn sich alle früheren Beamten und Kaufleute zusammentäten, würde diese Schwierigkeit leicht zu überwinden sein. Es ist daher in diesem Falle ein Beweis von großem Patriotismus und Einmütigkeit, wenn die sämtlichen hauptstädtischen Beamten aus Kiangsi bitten, den Eisenbahnbau in ihrer Heimat selbst in die Hand nehmen zu dürfen. (Die früheren Beamten scheinen hiernach die Hauptkapitalisten in China zu sein.) Der zweite Bericht ist in derselben Angelegenheit von dem Gouverneur der Provinz erstattet und schlägt auf Antrag des vorerwähnten Generaldirektors vor, staatlich einen Zuschuß zu den Baukosten zu gewähren und zu dessen Deckung den Salzpreis um 4 Käsch das Kätti zu erhöhen. Dieser Bericht beginnt mit den bezeichnenden Sätzen: „Seit einigen Jahren geht das Streben aller Großmächte danach, den Gewinn aus dem Eisenbahnbau in allen Provinzen des Reiches an sich zu ziehen. Darum gilt es, rechtzeitig selbst Maßnahmen zu ergreifen und für diese eine feste Grundlage zu gewinnen." Die Berichte haben nach dem „Lloyd" die Kaiserliche Genehmigung gefunden. Man darf gespannt sein, ob es den Chinesen wirklich gelingen wird, aus eigenen Mitteln ein Bahnnetz zu schaffen.

— **Die Yünnan-Eisenbahn.** Aus Hongkong, Mitte Februar, wird dem „Hamb. Korresp." geschrieben: Die von einem Deutschen, dem Geheimen Baurat v. Kapp, geleiteten Arbeiten an der französischen Yünnan-Eisenbahn werden eifrig fortgesetzt, nachdem die anfänglichen Schwierigkeiten, die sich bei der Beschaffung von geeigneten Arbeitskräften zeigten, überwunden zu sein scheinen. Die zuerst verwendeten amerikanischen Arbeiter erkrankten entweder oder sie liefen davon; auch ihre Leistungen waren gegen die der chinesischen Arbeiter ungenügend. Darauf wurden Kulis aus Kwantung herangezogen, indes sind wohl auch diese Versuche nicht zu voller Zufriedenheit ausgefallen, denn schon monatelang holt man nordchinesische Kulis aus Chinwangtao an die Bahnstrecke, und zwar zur See bis Haiphong, auf Schiffen der Chinese Engineering and Mining Company. Im ganzen sind schon über 8000 Arbeiter aus Nordchina dorthin verschifft worden, allein aus Tschili im Monat Januar 2442 Mann. Als Vorarbeiter und Aufseher werden viele Italiener beim Bahnbau verwendet.

— **Algerische Bahnen.** Am 4. Februar d. J. ist der Bahnabschnitt von Beni-Ounif nach Ben-Zireg der südoranischen Bahn eröffnet worden. Er umfaßt außer dem schon eröffneten Bahnhof von Beni-Ounif den Bahnhof von Ben-Zireg, der für den gesamten Fracht- und Eilgüterverkehr bestimmt ist, und die Haltestellen Merirès und Bou-Aïech, die nur für Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Linie wird dreimal wöchentlich durch einen regelmäßigen Zug bedient. Je nach Bedarf werden noch Züge eingelegt.

— **Französische Kolonialbahnen.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen in Nr. 14 S. 215 d. Ztg. entnehmen wir dem „Economiste français" noch folgende Einzelheiten: Die Arbeiten an der am 15. Januar 1904 begonnenen 550 km langen Eisenbahn von A b i d j e a n oder Petit-Bassem an der Elfenbeinküste nach K o n g werden eifrigst betrieben und hatten schon im November 1904 Kilometer 34 erreicht. Seit dem März 1904 verkehrt ein Motorwagen auf den schon fertigen 15 km, und Ende September 1904 erreichte der erste Zug die erste Station dieser mit 60 cm Spurweite erbauten Bahn. Für die europäischen Arbeiter sind die weitgehendsten Vorkehrungen getroffen. Sie wohnen seit Jahresfrist in Häusern, deren Erdgeschoß gemauert ist. Die Einzelhäuser der Offiziere werden elektrisch erleuchtet. Das ganze Arbeiterpersonal empfängt morgens und abends in Eis gekühltes Wasser, außerdem steht das für Europäer trinkbare Wasser unter der Aufsicht eines Arztes, der die Gesundheitsverwaltung führt. Ein mit glasierten Kacheln gepflastertes Schlachthaus wird wöchentlich dreimal benutzt und liefert allen Arbeitern frisches Fleisch. Infolge aller dieser Einrichtungen ist der Gesundheitszustand des Personals vortrefflich, und die Arbeiten schreiten regelmäßig vorwärts. Am 31. Dezember d. J. hofft man Eyvi Macouque, des 80 km von der Küste entfernt liegt, zu erreichen.

Von der Dahomeybahn, die von Kotonou, an der Küste, nach Macedali oder Karimama am Niger führen soll, sind schon 218 km fertig und sollen unverzüglich eröffnet werden. In weniger als 7 Jahren wird die Ingenieurkunst im französischen westlichen Afrika etwa 1000 km Eisenbahn hergestellt haben, von denen das Kilometer weniger als 100 000 Fr. und der Durchschnitt nicht 80 000 Fr. gekostet hat.

— **Die Kamerun-Eisenbahn.** Zum Bau der Kamerun-Tschadseebahn, über den bald dem deutschen Reichstage eine Vorlage zugehen wird, hat sich eine Vereinigung gebildet, der außer der Berliner Handelsgesellschaft die Bank für Handel und Industrie, die Direktion der Diskontogesellschaft, die Nationalbank für Deutschland, der A. Schaaffhausensche Bankverein, die Bankhäuser S. Bleichröder, von der Heydt & Cie., sämtlich in Berlin, die Norddeutsche Bank in Hamburg, W. M. Schlutow in Stettin, M. M. Warburg & Cie. in Hamburg, die Aktiengesellschaft für Verkehrswesen in Berlin, Fried. Krupp A.-G. in Essen, C. Woermann in Hamburg und noch einige andere Kolonialbeteiligte angehören. Auf die dem sogen. Kamerunsyndikat vor 4 Jahren zum Bau einer Eisenbahn erteilte Konzession, die bis zum 30. Juni d. J. hätte ausgeübt werden müssen, haben dessen Mitglieder nunmehr verzichtet. Einige der Mitglieder der alten Vereinigung werden sich der neuen, unter der Führung der Berliner Handelsgesellschaft stehenden Vereinigung anschließen. Das Grundkapital der neu zu errichtenden Kamerun-Eisenbahngesellschaft beträgt 17 000 000 *M.* und wird von der Vereinigung voll übernommen werden. Hiervon sind 6 000 000 *M.* als Vorzugsanteile mit einer Vorzugsdividende von 3 % und einem Liquidationsvorrecht und 11 000 000 *M.* als Stammanteile vorgesehen. Die Stammanteile sollen in 86 Jahren zu 120 % eingelöst werden. Die Verzinsung der Stammanteile mit 3 % und die planmäßige Einlösung soll das Reich gewährleisten, welchem Zweck die demnächst dem Reichstage zu unterbreitende Gesetzesvorlage dient. Der Bau der Kamerun-Eisenbahn soll von der D e u t s c h e n K o l o n i a l - E i s e n b a h n b a u - u n d B e t r i e b s g e s e l l s c h a f t in 4 Baujahren ausgeführt werden. Die Strecke geht von D u a l a (Bonaberi) nach dem 160 km entfernten M a n e n g u b a g e b i r g e, durchquert also zum erstenmal den tropischen Urwald.

— **Eisenbahnpläne in Südwestafrika.** In der dem deutschen Reichstag vorgelegten Denkschrift über den Verlauf des Aufstandes während der letzten Wochen wird die Anlage einer E i s e n b a h n v o n L ü d e r i t z b u c h t n a c h K u b u b durch folgende Ausführungen empfohlen:

Für die Verpflegung der zu ihrer (Morengas und Morris) Bekämpfung bestimmten Truppen standen in der Hauptsache nur die Etappenlinien: Windhuk-Rehoboth-Keetmanshoop und Lüderitzbucht-Keetmanshoop zur Verfügung. Der auf der Etappenlinie Lüderitzbucht-Keetmanshoop eingerichtete Verkehr mit Ochsengespannen ist bei den ganz besonderen Schwierigkeiten, welche die Überwindung der Strecke Lüderitzbucht-Kubub bereitet, so wenig leistungsfähig, daß er zur Heranschaffung der Verpflegung nur verschwindend wenig beitragen kann. Ob der jetzt in Aussicht genommene Versuch mit abessynischen Kamelen ein besseres Ergebnis haben wird, ist zum mindesten zweifelhaft, die früheren Versuche mit Kamelen von den Kanarischen Inseln sind jedenfalls vollständig fehlgeschlagen. Fast der gesamte Verpflegungsbedarf ist daher mit der Bahn von Swakopmund nach Windhuk und von dort auf der zweiten Etappenlinie über Rehoboth heranzuschaffen. Bei den Schwierigkeiten, welche die Entladung der Schiffe in Swakopmund bietet, und der geringen Leistungsfähigkeit der Bahn Swakopmund-Windhuk — die nicht nur den Bedarf für den Süden, sondern auch für den Norden des Schutzgebiets zu bewältigen hat — macht die rechtzeitige Sicherstellung der für den Süden notwendigen Verpflegung schon in Windhuk Schwierigkeiten. Von hier aus haben die Kolonnen die Verpflegungsgegenstände 500 km weit nach Keetmanshoop und von dort noch weitere 200 bis 250 km für die im Bezirk Keetmanshoop operierenden Truppen zu schaffen. Die Sicherung der überaus langen Etappenlinie einem so beweglichen Feinde gegenüber, wie die Hottentotten sind, erfordert sehr zahlreiche Etappentruppen, die kaum verfügbar zu machen sind. Außerdem haben die Kolonnen so viel kranke Tiere, daß sie nur noch zum Teil den an sie zu stellenden Anforderungen genügen. General v. Trotha hatte sich deshalb dazu entschließen müssen, die Operationen gegen Morenga zeitweise ganz einzustellen. Allen diesen Übelständen ist entscheidend nur abzuhelfen durch den baldigen B a u d e r E i s e n b a h n L ü d e r i t z b u c h t - K u b u b.

— **Swakopmund - Windhuk.** Gegenüber den vielerlei Klagen über diese Schmalspurbahn enthält die Deutsch-Südwestafrikanische Ztg. eine Verteidigung, die umsomehr Beachtung verdient, als sie grundsätzliche Fragen für den Bahnbau in anderen Schutzgebieten berührt. Zugegeben wird, daß die Linienführung glücklicher sein könnte; sie ist aber von einem sehr geringen Personal in verhältnismäßig kurzer Zeit und mit geringen Kosten gebaut worden. Andernfalls hätte sie höhere

Anforderungen an den heimischen Geldbeutel gestellt und wäre vielleicht noch ein frommer Wunsch. Das letzte Jahr habe aber deutlich bewiesen, daß der Bahnbau eilig war: wo wären wir jetzt ohne das vielgeschmähte „Bähnle". „Die Leistungsfähigkeit der Bahn soll nicht ausreichend sein. Man sehe sich doch die stattlichen Lastzüge an, die jetzt zweimal täglich von Swakopmund hinaufgehen. Die Bahn mit 60 cm-Spur kann aber an und für sich noch weit mehr schaffen. Warum sollte nicht alle Stunden ein Zug laufen können? Ein beliebtes Schlagwort ist: die Kapspur arbeitet billiger. Hier paßt dieser sonst richtige Gedanke nicht. Der Bau der Kapspur kostet wohl das Zwei- bis Dreifache, klar ist aber, daß bei einem so geringen Friedensbedürfnis von einer Rentabilität derselben nicht die Rede sein kann. Daher ist die Forderung, mit Kapspur zu bauen, nicht richtig. Das Vaterland muß Geld in die Kolonie hineinstecken, aber wir sind nicht reich genug, um das blindlings zu tun. Einen Hauptvorwurf bildet immer die lange Fahrzeit der Bahn. Der Personenverkehr kann aber in Friedenszeiten nur so unbedeutend sein, daß es sträfliche Verschwendung wäre, für ihn allein eine schnellfahrende Bahn zu betreiben. Ein Kenner afrikanischer Bahnen behauptet, daß keine andere afrikanische Bahn so niedrige Tarife habe wie die unsere. Bei einer Kapspur müßten die Tarife wesentlich höher sein (? ? Die Schriftl.), wenn nicht das Reich seinen Säckel ganz auftun will. Damit ist eigentlich die ganze hier behandelte Frage abgetan. Der Anschluß an das englische Bahnnetz ohne Umladen hätte gewiß seine Vorteile; daß diese aber groß genug sind, um in diesem großen Lande auf den ganzen Bahnbau entscheidend einzuwirken, müßte erst bewiesen werden." (Wir haben unsere abweichende Ansicht bereits früher begründet. Die Schriftl.)

— **Drei geschichtlich interessante Lokomotiven.** Unter der auf der Weltausstellung in St. Louis ausgestellten Sammlung geschichtlich denkwürdiger Lokomotiven, die teils als wirkliche Lokomotiven, teils als Nachbildungen aus Holz in voller Größe von fast allen Gattungen früherer Lokomotiven ausgestellt waren, befanden sich unter vielen anderen die Lokomotiven „Pioneer", „Mississipi" und „Pioneer", die von der Chicago and North Western Railway, der Illinois Central und der Cumberland Valley Railroad der Sammlung einverleibt waren und ihre neuesten Erwerbungen darstellten. „Railroad Gaz." bringt deren Abbildungen und Beschreibung. Die Lokomotive „Pioneer" der Chicago and North Western Railway wurde 1836 gebaut und 1848 zu See von Buffalo nach Chicago gebracht. Sie war die erste Lokomotive, die man dort kennen lernte, und blieb 35 Jahre lang im Betriebe. Sie wiegt 10 t, ihre Triebteile und die Steuerung sind außen angebracht. Die zweite dieser Lokomotiven, die „Mississipi", soll im Jahre 1834 in England gebaut, 1836 nach den Vereinigten Staaten gebracht worden sein. Sie war die erste Lokomotive in New Orleans und lief auf der Natchez and Hamburg-Eisenbahn, die jetzt einen Teil der Illinois Central bildet. Jahrelang war sie außer Dienst gestellt und erst wieder 1878 in Betrieb gesetzt, worin sie bis 1891 blieb. Eine Prüfung dieser Lokomotive beweist, daß sie in ihrer jetzigen Gestalt nicht die ursprüngliche Fassung zeigen kann; sie besitzt u. a. keins der Zeichen einer englischen Lokomotive früherer Zeit. Wie aber auch ihre Entstehung sein mag, so ist sie jedenfalls eine eigenartig gebaute Lokomotive mit ihrem Führergang längs der ganzen Ausdehnung des Kessels. Die Zylinder haben 9,5 Zoll (1 Zoll = 2,5 cm), die Triebräder 43 Zoll im Durchmesser, ihr Gewicht beträgt etwa 7 t. Die dritte Lokomotive ist der „Pioneer", die erste Lokomotive, die auf der Cumberland Valley Railroad fuhr. Sie wurde von Seth Wilmarth, einem zu Anfang der 50 er Jahre bekannten Lokomotivbauer, hergestellt. Seine Werkstätten waren in South Boston; er baute viele Lokomotiven für die Hudson River, die Boston & Worcester und die Old Colony Railroads. Der „Pioneer" hat Zylinder von 9 Zoll Durchmesser, Triebräder von 54 Zoll Durchmesser, das Gewicht beträgt 13 t. Es ist eine Tenderlokomotive mit einem Paar Triebräder. Sie ist 1851 gebaut und ohne Umbau 40 Jahre im Dienst gewesen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 21. März d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 23,5 km lange Strecke Schwarmstedt-Rethem (Aller) der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover sowie die am 25. März d. J. eröffnete 4,5 km lange Strecke Lauenau-Eimbeckhausen der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover sind den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Am 1. April d. J. wird der zwischen den Stationen Guten-Germendorf und Gransee an der Strecke Berlin-Stralsund in Kilometer 51,75 gelegene Haltepunkt Buberow für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die in Kilometer 44,424 der Strecke Laskowitz-Goßlershausen zwischen den Stationen Lindenau Wpr. und Goßlershausen gelegene Haltestelle Fürstenau — gegenwärtig nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienend — wird am 1. April d. J. auch für den Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Viehverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 23 — Inser.-Nr. 713a — d. Ztg.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 66 vom 16. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr teilnehmenden vereinsfremden Bahnen, Begleitschreiben zum 65. Protokoll des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Wien, den 1./3. März 1905 (abgesandt am 18. März d. J.). (Die nächste Ausschußsitzung soll am 27. Juni d. J. in Zermatt abgehalten werden, während der Unterausschuß am 27. April d. J. in Rothenburg ob. d. Tauber zusammentreten wird.)

Nr. I 67 vom 15. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen und an die zur Prüfung des zweiten Entwurfs neuer Fahrscheinverzeichnisse vom 1. Juni 1905 berufenen Stellen, betreffend den II. Entwurf neuer, vom 1. Juni 1905 ab gültiger Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. I 68 vom 14. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die neue Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1905 (abgesandt am 15. März d. J.).

Nr. I 75 vom 15. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf Abänderung des Anhanges B der „Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften" über das Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden und überzähligen Gütern (abgesandt am 17. März d. J.).

Nr. III 311 vom 17. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 22. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken.

Am 1. April d. J. geht die Strecke Benau (ausschl.)-Christianstadt-Grünberg in den Verwaltungsbezirk der Eisenbahndirektion Posen über, und zwar wird die Strecke der Betriebsinspektion 3 Glogau, der Maschinen- und Verkehrsinspektion Guben zugeteilt werden. Die Werkstätteninspektion bleibt nach wie vor Guben.

Breslau, den 20. März 1905. (778)

Königliche Eisenbahndirektion.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. April d. J. wird die an der Strecke Glasow-Pyritz gelegene, für den Wagenladungs-Güterverkehr bereits bestehende Haltestelle Naulin auch für den

Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie Sprengstoffe können nicht abgefertigt werden.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Bromberg, den 21. März 1905. (779)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Verkehrswiederaufnahme.

Warschau-Wiener Eisenbahn.

Vom 18. d. M. ab wird die Verantwortung für die rechtzeitige Rückgabe fremder Wagen wieder übernommen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 17 — Inser.-Nr. 523 — d. Ztg.)

Warschau, den 24. März 1905. (780)

4. Güterverkehr.

Der durch die Bekanntmachung vom 28. Juli v. J. eingeführte und durch die Bekanntmachungen vom 5. September, vom 7. November und vom 27. Dezember v. J. erweiterte Ausnahmetarif für bestimmte Futtermittel wird mit sofortiger Gültigkeit auf den Versand von Stationen der Crefelder Eisenbahn nach den preussischen, sächsischen und bayerischen Empfangsgebieten ausgedehnt.

Berlin, den 22. März 1905. (781)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarif, Gruppe I/III.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird die Station Luban als Versandstation in die Seehafen-Ausnahmetarife S 4 für Dextrin, Stärke usw. zur Ausfuhr über See und S 4 a für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern aufgenommen.

Breslau, den 25. März 1905. (782)
Königliche Eisenbahndirektion.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Zum 1. April d. J. werden in den Ausnahmetarif 5 b für Steine des Spezialtarifs III Frachtsätze zwischen Walhallastraße und Bielefeld, Hannover Nord, Schleswig Güterbahnhof aufgenommen.

Näheres ist auf den Tarifstationen zu erfahren.

Hannover, den 20. März 1905. (783)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird die Station Kaldenkirchen als Versandstation in den Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 21. März 1905. (784)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Wirkung vom 10. April d. J. wird die württembergische Station Böckingen Güterbahnhof für den Gesamtgüterverkehr in die Tarifhefte A 4, B 4 und E einbezogen. Der Frachtberechnung wird die niedrigere Entfernung zugrunde gelegt, die sich durch Anstoß von 5 km an die Entfernungen der Station Nordheim b. Heilbronn oder von 2 km an diejenigen der Station Heilbronn Hauptbhf. ergibt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 21. März 1905. (785)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königlich preußische Staatseisenbahnen. Königlich preußische Militäreisenbahn.

Gütertarif Teil II, Tarifheft II F.

Verkehr zwischen dem östlichen und dem mittleren Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird zum Tarifheft II F (Gruppen I/II) ein Nachtrag 6 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die Stationen der neu einzubeziehenden Strecke Züllichau-Wollstein, ferner Anstoßentfernungen für die Stationen der schmalspurigen Nebeneisenbahnen Eisfeld-Unterneubrunn, Hildburghausen-Friedrichshall und Salzungen - Vacha-Kaltennordheim sowie mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung Entfernungen für die Stationen der Strecken Wollstein-Grätz und Schmiedeberg im Riesengebirge-Landeshut i. Schl.

Der Nachtrag kann durch die Güterabfertigungsstellen und das Auskunftsbureau auf Bahnhof Alexanderplatz in Berlin zum Preise von 10 ₰ für das Stück käuflich bezogen werden.

Berlin, den 24. März 1905. (786)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch - bayerischer Seehafenausnahmetarif.

In der Klasse 3 wird die Warenbezeichnung „Naphtha" geändert in „Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha)".

Hannover, den 22. März 1905. (787)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gebührentarif für die Benutzung der staatlichen Güter-Umschlagsstelle in Maltsch-Oderhafen.

Am 1. April d. J. tritt ein neuer Gebührentarif für die Benutzung der staatlichen Güterumschlagsstelle in Maltsch-Oderhafen in Kraft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Gebühren erteilen die Umschlagsstelle und die Güterabfertigungsstelle in Maltsch-Bahnhof. Bei letztgenannter Abfertigungsstelle sind Exemplare des neuen Tarifs zum Preise von 10 ₰ für das Stück erhältlich.

Breslau, den 18. März 1905. (788)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. April 1905 an gelten die im sächsisch - österreichisch - ungarischen Eisenbahnverbande, Tarifheft 4 nebst Nachträgen für Nossen enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs a (Getreide usw.) unter Zuschlag von 9 ₰ für 100 kg auch für Station Lommatzsch.

Dresden, den 24. März 1905. (789)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Die im Nachtrag III zum Heft 1 des Ausnahmetarifs für Steinkohlen usw. enthaltenen Frachtsätze für die Station Hubacker der badischen Staatsbahn treten sofort in Kraft.

Essen, den 24. März 1905. (789a)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif II/III.

Am 1. April 1905 erscheint zum vorbezeichneten Tarife der Nachtrag III, enthaltend die Aufnahme der schmalspurigen Eisfeld-Unterneubrunner Eisenbahn, der schmalspurigen Hildburghausen-Friedrichshaller Eisenbahn und der schmalspurigen Feldabahn in den Tarif.

Essen, den 23. März 1905. (790)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Station Hirschfeld der Königlichen Eisenbahndirektion St. Johann - Saarbrücken wird vom 1. April 1905 ab in das Tarifheft 16 des deutsch - Prinz Heinrichbahn - Gütertarifs mit direkten Frachtsätzen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 21. März 1905. (791)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Für den bayerisch - sächsischen Güterverkehr tritt am 1. April 1905 der Nachtrag IV zum Tarifheft 2 in Kraft, der bei den beteiligten Stationen käuflich zu erlangen ist. In diesem Nachtrage sind u. a. Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers und der Ausnahmetarife enthalten. Insoweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis mit 15. Mai 1905 in Geltung.

Dresden, den 24. März 1905. (792)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch - ostdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. wird eine neue Fassung des Ausnahmetarifs 14a eingeführt, worüber die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau, hier Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft geben.

Berlin, den 22. März 1905. (793)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden zu den Tarifheften: Teil II, B 1, B 2, B 3, C und D Nachträge ausgegeben, die hauptsächlich Entfernungen und Frachtsätze für verschiedene in die einzelnen Tarifhefte neu einbezogene Stationen sowie Änderungen verschiedener Ausnahmetarife enthalten. Insbesondere werden durch den neuen Nachtrag zu dem vorerwähnten Heft B 3 mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. der Ausnahmetarif 28 für Kartoffelstärkefabrikate zur Ausfuhr von den Stationen Gernsheim und Osthofen des Bezirks Mainz nach den deutsch - schweizer. Grenzstationen aufgehoben und die Sätze des Ausnahmetarifs 19 für Blei in Blöcken usw. zur Ausfuhr von der Station Braubach des Bezirks Mainz nach denselben Grenzstationen um 2—3 ₰ für 100 kg erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 21. März 1905. (794)
Königliche Eisenbahndirektion.

Preußisch - bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag XIV in Kraft. Er enthält Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen der bayerischen und preußischen Staatsbahnen für die Abfertigung von Pferden, sonstigem Großvieh und von Kleinvieh in Wagenladungen und in einzelnen Stücken. Ferner enthält er Frachtsätze für die

Abfertigung von Großvieh (ausschließlich Pferde) und Kleinvieh in gewöhnlichen Wagen für den Verkehr mit den Stationen Nordgermersleben und Schackensleben der Neuhaldensleber Bahn.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Tarifstationen.
Erfurt, den 23. März 1905. (795)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. tritt der Ausnahmetarif 5k für rohe Steine und Pflastersteine im Gruppentarif I außer Kraft. Mit demselben Tage kommt im Gruppentarif I und im Gruppenwechseltarif I/II ein anderweiter Ausnahmetarif 5k für rohe Steine und Pflastersteine zur Einführung, dessen Gültigkeit auf das Gebiet an und östlich der Eisenbahnlinie Cammin-Stettin-Glogau-Breslau-Brieg-Neiße-Ziegenhals und auf den Empfang der Station Crossen a/O. sich erstreckt. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Posen, den 21. März 1905. (796)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 werden die Stationen Enzweihingen und Vaihingen (Enz) der Württembergischen Eisenbahngesellschaft in den Saarkohlentarif Nr. 7 aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen. (797)
St. Johann-Saarbrücken, 25. März 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.
Am 1. April d. J. tritt für den vorbezeichneten Verkehr an Stelle des Ausnahmetarifs vom 1. September 1898 nebst Nachträgen ein neuer Ausnahmetarif in Kraft, welcher vielfach Ermäßigungen, in einzelnen Fällen aber auch Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen aufweist. Soweit Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 14. Mai d. J. in Gültigkeit.
Durch den neuen Ausnahmetarif gelangen die Frachtsätze für Eisen und Stahl usw. in den Ausnahmetarifen S 5 bezw. S 5s und S 5t im Verkehr mit den Stationen Arnsberg, Paderborn und Wennemen des Direktionsbezirks Cassel, sowie den Stationen Büderich, Löttringhausen, Volmarstein und Wattenscheid des Direktionsbezirks Essen ohne Ersatz zur Aufhebung; dagegen werden die Stationen Wilhelmshaven der Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen, Amern und Obercassel bei Düsseldorf des Direktionsbezirks Cöln, Halden des Direktionsbezirks Elberfeld, die demnächst zur Eröffnung kommende Station Oberhausen-West des Direktionsbezirks Essen in den Ausnahmetarif S 5, S 5t bezw. S 5s für Eisen und Stahl usw., die Station Derne des Direktionsbezirks Essen in den Ausnahmetarif 16a für Petroleum, die Station Aachen-Templerbend des Direktionsbezirks Cöln in den Ausnahmetarif S 25 für Palmöl usw. und die noch nicht eröffnete Station Blexen der Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen in sämtliche Ausnahmetarife neu aufgenommen.
Preis des neuen Tarifs 1 ℳ.
Essen, den 23. März 1905. (798)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Königlich preußische Staatseisenbahnen. Königlich preußische Militäreisenbahn.
Gütertarif Teil II, Tarifheft II C für das mittlere Gebiet.
Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 wird zum Tarifheft II C (Gruppe II) ein Nachtrag 7 ausgegeben. Er enthält neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs Entfernungen für die Stationen schmalspuriger Nebeneisenbahnen im Direktionsbezirk Erfurt: Bedheim, Brattendorf, Brünn, Dermbach, Diedorf, Dietlas, Dorndorf, Einöd, Heldburg, Kaltennordheim, Leimbach, Lichtenau in Thür., Lindenau-Friedrichshall, Porzellanfabrik Brattendorf, Rother Haag, Schwarzbach in Thür., Seidingstadt, Simmershausen-Gleicherwiesen, Stadt Lengsfeld, Stressenhausen, Streufdorf, Tiefenort, Unterneubrunn, Vacha, Völkershausen, Weilar und Zella.
Soweit Frachterhöhungen eintreten, werden sie erst vom 15. Mai 1905 ab gültig.
Exemplare des Nachtrages können durch die Güterabfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zum Preise von 0,10 ℳ für das Stück bezogen werden.
Berlin, den 24. März 1905. (799)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 10. April 1905 kommen an Stelle der bisherigen Frachtsätze für Bestwig im Heft 19 des deutsch-Prinz Heinrich-bahn-Gütertarifs anderweite ermäßigte Frachtsätze zur Einführung, die in unserem Tarifbureau zu erfragen sind.
Straßburg, den 22. März 1905. (800)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsaß-Lothringen.)
Die Station Hölzlebruck der badischen Staatseisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. von deutschen Stationen nach Stationen der französischen Ostbahnen aufgenommen.
Auskunft über die Frachtsätze erteilt die Station.
Straßburg, den 22. März 1905. (801)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)
Mit sofortiger Gültigkeit kommen für die Beförderung von raffiniertem Petroleum und Benzin in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg im Verkehr von Rumänien nach Paris die nachstehenden deutschen Schnittsätze zur Einführung:

	Fracht für 1000 kg in Franken
Lindau-Altmünsterol Grenze	14,90
Eger-Novéant Grenze . . .	27,10
Passau-Novéant Grenze	35,00
Salzburg-Novéant Grenze . .	33,90
Eger-Dt.-Avricourt Grenze .	25,55
Passau-Dt.-Avricourt Grenze	33,45
Salzburg-Dt.-Avricourt Grenze	32,35

Straßburg, den 22. März 1905. (802)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.
Am 1. April 1905 treten folgende Nachträge zum deutsch-italienischen Gütertarif in Kraft:
1. Nachtrag IX zum Teil I B, Allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation, enthaltend Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs;
2. Nachtrag VI zum Teil II B, Tariftabellen für die italienischen Bahnstrecken, enthaltend die Taxen des neuen italienischen Spezialtarifs Nr. 55 für Lebensmittel und Nr. 56 für saure Südfrüchte;
3. Änderungs- und Ergänzungsblatt zum Ausnahmetarif für Steinkohlen. Durch dasselbe werden die ermäßigten außeritalienischen Schnittsätze der Abteilung b für ein Mindestgewicht von 45 t (statt bisher 50 t) festgesetzt. Ferner werden die Rückvergütungen für umkartierte Sendungen ausgeschlossen.

Die Nachträge sind gratis durch unsere Drucksachenverwaltung zu beziehen.
Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.
Straßburg, den 22. März 1905. (803)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr
via Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Mit sofortiger Gültigkeit werden für die über die Verbindungsbahn gehenden Tiersendungen bei Bestimmung oder Herkunft nach oder von gewissen deutschen Stationen und Verkehrsgebieten die gemäß Nachtrag I vom 1. August 1904 zum internen schweizerischen Tiertarif zur Erhebung gelangenden Verbindungsbahnfrachten durch unsere Station Basel Bad. Bahn bei Weiterleitung der Sendungen ab Basel rückvergütet. Nähere Auskunft erteilt das Gr. Stationsamt Basel Bad. Bahn und unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 25. März 1905. (804)
Großh. Generaldirektion.

Norddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Donaulände trs. usw.
Am 1. April d. J. wird die Station Kiel der Königlichen Eisenbahndirektion Altona in den Ausnahmetarif I A und B (Eisen und Stahl) der Abteilung B des vorbezeichneten Tarifs Teil II, Heft 2 aufgenommen.
Nähere Auskunft erteilen die bekannten Dienststellen.
Breslau, den 27. März 1905. (805)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.
Für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb von Station Kork der badischen Staatsbahnen nach den lothringisch-luxemburgischen Hochofenstationen, von den Stationen Ilsenburg und Vienenburg des Direktionsbezirks Magdeburg nach den Hochofenstationen des Direktionsbezirks Cöln sowie von Station Tuttlingen der württembergischen Staatseisenbahnen nach Oker treten am 1. April d. J. Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 24. März 1905. (806)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 an werden in den Tarif für den bayerisch-sächsischen Tierverkehr die Stationen Schirnding der

bayerischen Staatsbahnen, Bad Elster, Dahlen und Deutschenbora der sächsischen Staatsbahnen für die Beförderung von lebenden Tieren in Wagenladungen einbezogen; ferner werden für den Verkehr zwischen Neustadt a. Saale und Leipzig I (Bayer. Bf.), Leipzig I (Vieh- und Schlachthof) sowie Leipzig (Eilenb., Magdeb. und Thür. Bf.) Frachtsätze für einzelne Stücke Groß- und Kleinvieh eingeführt. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

Dresden, den 27. März 1905. (807)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif III.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden für rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine), Pflastersteine (zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar) und Steinschrotten in den dem Gruppentarif III angehörigen Stationsverbindungen (also ausschließlich des oldenburgischen Binnentarifs), soweit die Versand- und Empfangsstationen an der Linie Rheine-Löhne-Elze-Hannover-Lehrte - Celle - Uelzen-Lüneburg-Harburg liegen bezw. von dieser Linie, der Elbe, der Nordsee, der deutsch-niederländischen Grenze und der Bahnstrecke Gildehaus-Salzbergen umgrenzt werden, sowie ferner von den Versandstationen Groß-Berkel und Emmerthal nach den obenbezeichneten Empfangsstationen ermäßigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 20. März 1905. (808)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg.

Am 1. k. M. wird die Station Eschershausen der Vorwohle-Emmerthaler Eisenbahn in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 21. März 1905. (809)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher etc. Seehafen-Ausnahmetarif.

Zum 1. April d. J. werden die Stationen Frankfurt-Niederrad, Friedberg, Fulda, Höchst a/M., Hünfeld, Idstein, Langenselbold in den Tarif neu aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 22. März 1905. (810)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr.

Am 10. April d. J. treten in den Tarifheften 2—4 direkte Frachtsätze für den Verkehr der Station Ragnit des Eisenbahn-Direktionsbezirks Königsberg i/Pr. in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 22. März 1905. (811)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.

(Aufhebung des Frachtsatzes für Ferrochromtransporte.)

Der in Nr. 39 dieser Zeitung vom 18. Mai 1904 unter fortl. Nr. 1308 publizierte Frachtsatz für Ferrochromtransporte von Genf (Genève) transit nach Mähr.-Ostrau per 44,00 Francs für 1000 kg (vergl. auch die Bekanntmachung in Nr. 95 d. Ztg. vom 3. Dezember 1904, fortl. Nr. 3158, Post Nr. 3) wird mit 4. Mai 1905 ohne Ersatz aufgehoben.

Wien, am 13. März 1905. (812)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Ausscheidung der Station Niederlahnstein aus dem Verband.

Mit 1. April 1905 wird die Station Niederlahnstein des Kgl. preuß. und Großh. hessischen Eisenbahndirektionsbezirks Mainz aus dem obenbezeichneten Eisenbahnverbande ausgeschieden und in den süddeutsch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverband, Tarif Teil II, Heft 9 vom 1. April 1904 (mittels Nachtrag I) aufgenommen.

Demnach treten die im Ausnahmetarif Nr. 6 (Ton) des Tarifes Teil II, Heft 2 des rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbandes enthaltenen Frachtsätze für die Station Niederlahnstein mit 1. April 1905 außer Kraft.

Wien, am 22. März 1905. (813)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Nachtrag III zum Tarife Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905, soweit Erhöhungen eintreten, vom 15. Mai 1905, gelangt zum Tarife Teil II für den oben bezeichneten Eisenbahnverband ein Nachtrag III zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzungen der Tarifbestimmungen, der allgemeinen und der Ausnahmetarife, ferner Abänderungen und Berichtigungen einzelner Frachtsätze sowie einen neuen Ausnahmetarif 27 für Zucker der Position Z—8—a des österr.-ungar.-bosn.-herceg. Tarifes Teil I.

Einzelne Exemplare des Nachtrages III sind zum Preise von 50 Hellern bei den beteiligten Verwaltungen zu haben.

Wien, am 22. März 1905. S. B. Z. 3378/C I. (814)
Die Generaldirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Personenverkehr.

Mit dem 1. April d. J. treten die Besonderen Bestimmungen des Tarifs für obigen Verkehr zu § 32 Ziffer 7 und zu § 33 über die Beförderung von Gütern ohne Lösung von Farkarten (Expreßgut) außer Kraft. Vom genannten Tage ab erfolgt die Abfertigung von Expreßgut im Gebiete des obigen Verkehrs nur nach den Bestimmungen und zu den Frachtsätzen des von diesem Tage ab gültigen preußisch - hessisch - sächsisch - südwestdeutschen Expreßguttarifs.

Hannover, den 25. März 1905. (815)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

An Kohlen und Koks sind vom 1. Juni 1905 bis 31. Mai 1906 zu liefern rund 483 000 t für Lokomotivheizung, 71 050 t für Werkstättenzwecke und zur Lokalheizung sowie für Gasanstalten und Elektrizitätswerke. Angebote ersuchen wir bis zum 14. April 1905 an Unterzeichnete einzusenden. Zuschlagsfrist bis 10. Mai 1905. Lieferungsbedingungen und die zu den Angeboten ausschließlich zu benutzenden Vordrucke können vom Betriebs - Maschinenbureau in Dresden, von der Werkstätteninspektion Chemnitz oder Maschineninspektion Zwickau bezogen werden.

Dresden, den 24. März 1905. (816)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Etatsjahr 1905, und zwar:

A. 2100 qm rotes, 1730 qm grünes Glas und 3000 Stück rote und grüne Glasscheiben für die Direktionsbezirke Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W., 32 000 Stück Glasscheiben für Fenster der Personenwagen und Werkstätten und 1450 Stück Glasglocken für Gasbeleuchtung für den Direktionsbezirk Hannover.

B. 810 Stück Schaufeln für Heizer, 900 Stück Kohlenschaufeln, 1850 Stück doppelte und 190 Stück verstellbare Schraubenschlüssel, 1700 Stück Kasten- und Vorhängeschlösser und 780 Stück Eimer aus verzinktem Eisenblech für den Direktionsbezirk Hannover.

Eröffnung der Angebote am 12. April 1905,
zu A. vormittags **11 Uhr**,
„ B. „ **11½ Uhr.**

Zuschlagsfrist zu A. bis 10. Mai, zu B. bis 12. Mai 1905.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Entsendung von
70 ₰ für Gruppe A.,
60 „ „ „ B.
vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.

Hannover, den 24. März 1905. (817)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 12 000 Stück Waschschwämmen, 4000 kg Bimsstein, natürlichem, in Stücken, 9000 kg gemahlenem Bimsstein, 9500 Stück gepreßtem Bimsstein, 120 kg Wachs, 1400 kg Kolophonium, 800 kg Schellack, 900 kg blausaurem Kali, 1150 kg Borax, 2600 kg Leim, 210 kg Salmiak in Stücken und 6000 kg Salmiakgeist in je 1 Lose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 18. April 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W. 35**, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 13. April 1905 an die Werkstätteninspektion Berlin 1 am Markgrafendamm einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie** Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 13. Mai 1905.

Berlin, den 24. März 1905. (818)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 26. 1. April 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Sommerfahrplan 1905 der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen.

Schon bei der Beratung des Eisenbahnetats im preußischen Abgeordnetenhause sind von dem Minister der öffentlichen Arbeiten einige der wichtigsten Zugverbindungen, die mit dem Inkrafttreten des diesjährigen Sommerfahrplans zur Einführung kommen werden, hervorgehoben worden. Die Annahme, daß mit ihrer Bekanntgabe vor den Landesvertretern die Verhandlungen über die Fahrplanwünsche eingeschränkt werden würden, hat sich freilich nur in geringem Maße erfüllt. Von vielen Seiten wurde die Berücksichtigung der Wünsche der von ihnen vertretenen Gegenden unter den bekanntgegebenen Zugvermehrungen vermißt, trotzdem ausdrücklich hervorgehoben war, daß nur einige der besonders wichtig erscheinenden Zugvermehrungen herausgegriffen seien. Der Herr Minister nahm daher Veranlassung, auf das Fahrplanweihnachten, die Einführung des Sommerfahrplans, hinzuweisen, wo so mancher jetzt noch einmal vorgetragene Wunsch Erfüllung finden würde, da noch eine große Reihe weiterer Zugvermehrungen in Aussicht genommen sei, ihre Aufzählung aber zu weit führen würde. Auch hier erscheint es nicht angebracht, sich in Einzelheiten zu verlieren, die nur für einen kleineren Kreis von Interesse sind. Es kann auch hier nur, schon aus Mangel an Raum, auf die wichtigeren Fahrplanverbesserungen eingegangen werden. Das vom Herrn Eisenbahnminister neu geprägte Wort „Fahrplanweihnachten“ läßt schon erkennen, daß es sich auch in diesem Jahre wieder um einen reich gedeckten Gabentisch handelt.

Es sei zunächst gestattet, auf die im Osten der Monarchie in Aussicht genommenen Zugvermehrungen einzugehen, da hier ein Landstrich in den Schnellzugverkehr einbezogen wird, der bisher des Segens dieser Einrichtung entbehrte. Es ist dies die Strecke Insterburg-Memel, auf der die Einlegung eines Schnellzugpaares im Anschluß an die Schnellzüge 3 und 6 zwischen Berlin und Insterburg bevorsteht, wodurch die Hochwacht im äußersten Nordosten der Monarchie eine schnelle Verbindung mit der Provinzial- und der Reichshauptstadt erhält. Bei Abfahrt von Berlin 11.03 abends erfolgt die Ankunft in Memel am anderen Tage 12.55 mittags, während in der Gegenrichtung die Reise nur am Tage stattfindet, und zwar Memel ab gegen 10 Uhr vormittags, Berlin an gegen 12 Uhr Mitternacht. Zur Ermöglichung dieser Verbindung und zur Einbeziehung von Insterburg in die seit einiger Zeit geschaffene Nachmittags-Schnellzugverbindung zwischen Berlin und Königsberg werden die Züge 5 und 6 zwischen Königsberg und Insterburg durchgeführt. Diese neue Zugverbindung wird in erster Linie für den Ortsverkehr zwischen Insterburg und Königsberg von besonderer Bedeutung sein. Was die Zugvermehrungen für den Nahverkehr in den Provinzen Ost- und Westpreußen betrifft, so ist ihre Zahl ganz erheblich. Auf den Strecken Allenstein-Osterode, Allenstein-Marienburg, Miswalde-Christburg, Mohrungen-Wormditt, Johannisburg-Rudczanny, Palmnicken-Fischhausen, Tilsit-Lauchzargen, Danzig-Zoppot, Neustettin-Schneidemühl und Deutsch-Eylau-Marienburg sind je ein neues Zugpaar vorgesehen, während auf den Strecken Soldau-Goßlershausen, Graudenz-Laskowitz, Goßlershausen-Graudenz, Konitz-Neustettin, Berent-Bütow, Neidenburg-Soldau, Stallupönen-Pillkallen und Tilsit-Ragnit in der einen oder der anderen Richtung ein neuer Zug in der dem Verkehrsbedürfnis entsprechenden Lage eingelegt wird. Hervorgehoben zu werden verdient auch, daß der über die Weichselstädtebahn verkehrende Schnellzug 67 Thorn-Marienburg unmittelbar bis Danzig fortgeführt wird, wo die Ankunft gegen 1 Uhr nachts erfolgt. Bisher bestand der Anschluß von Marienburg nach Danzig erst am anderen Morgen. In den Provinzen Posen und Schlesien sowie in den Grenzgebieten der Nachbarprovinzen sind in der Hauptsache nur Zugvermehrungen für den örtlichen Verkehr vorgesehen, da für den durchgehenden Verkehr durch die Einlegung neuer Schnellzüge manche Verbesserungen schon im Laufe der letzten Jahre geschaffen sind. Es kommt hier u. a.

die Einlegung neuer Züge auf den Strecken Bromberg-Schönsee, Lissa-Posen, Ostrowo-Posen, Grätz-Kosten, Lissa-Krotoschin, Meseritz-Bentschen, Grünberg-Rothenburg, Kohlfurt-Liegnitz, Hirschberg-Görlitz, Breslau-Schweidnitz, Breslau-Koberwitz, Breslau-Oels, Brieg-Kandrzin, Ratibor-Oderberg, Kattowitz-Myslowitz, Idaweiche-Gleiwitz, Nendza-Rybnik und Oels-Namslau in Frage, womit indes die Reihe der Zugvermehrungen noch nicht erschöpft ist. Von besonderer Wichtigkeit ist noch die Einlegung eines zwischen Breslau und Glatz als Schnellzug beförderten Zugpaares nach und von Reinerz, das in der Badezeit vom 1. Juni bis 15. September mit Abfahrt von Breslau gegen 10¼ Uhr vormittags und Ankunft daselbst gegen 3¾ Uhr nachmittags verkehren wird. Für die Provinz Pommern ist die Einrichtung eines zweiten Schnellzugpaares zwischen Stettin und Danzig über Belgard hervorzuheben. Es werden dazu neue Schnellzüge zwischen Stettin und Danzig im Anschluß an die zwischen Berlin und Stettin bestehenden Schnellzüge 21 und 24 gefahren, wodurch eine neue Schnellzugverbindung am Morgen von Berlin nach Danzig (ab 8.30, an 5.03) und in der Gegenrichtung am Nachmittag von Danzig, ab gegen 12½ mittags, nach Berlin, an 9.00, hergestellt wird. Für die Weiterreise der abends nach 7 Uhr in Berlin eintreffenden Reisenden für Stettin sowie zur Schaffung einer besseren Rückfahrgelegenheit der Stettiner Reisenden, die den Abend in Berlin verbringen möchten, ist ein neuer Schnellzug, der Berlin nach 11 Uhr abends verläßt und in Stettin gegen 1 Uhr nachts eintrifft, vorgesehen. Bisher bestand für diese Reisenden nur der ungefähr zu gleicher Zeit von Berlin abfahrende, auf fast allen Zwischenstationen anhaltende Personenzug 591, mit dem die Ankunft in Stettin erst nach 2 Uhr nachts, also zu sehr unbequemer Zeit, erfolgte. Dem Vernehmen nach wird in der Zeit vom 1. Juli bis 31. August zur Bewältigung des Rügenschen Badeverkehrs noch ein Schnellzugpaar zwischen Berlin und Lauterbach verkehren. Der Zug nach Rügen ist als Vorzug zu dem bestehenden Schnellzug 13 Berlin-Neustrelitz-Rügen, der Zug in der Gegenrichtung als Nachzug zum Zuge D 18 über Stralsund-Pasewalk nach Berlin in Aussicht genommen. Wie im Osten auf der Strecke Insterburg-Memel, so wird auch im äußersten Nordosten eine Strecke in den regelmäßigen Schnellzugverkehr neu einbezogen. Es ist dies die Marschbahn von Hamburg nach Husum, auf der bisher nur im Sommer an einigen Tagen die Badeschnellzüge nach und von Hoyerschleuse verkehrten. Durch die jetzt dort vorgesehenen beiden neuen Schnellzüge werden vortreffliche durchgehende Verbindungen über Hamburg hinaus nach und von allen Richtungen hergestellt. Der Zug von Husum fährt 5½ Uhr früh ab und trifft gegen 8½ in Hamburg ein, während der Gegenzug Hamburg 5½ nachmittags verläßt und Husum gegen 8½ abends erreicht. Als beschleunigte Verbindung für eine Tagesreise von den an der Strecke belegenen Ortschaften nach Hamburg wird das neue Zugpaar eine besondere Bedeutung gewinnen. Weitere Zugvermehrungen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona sind auf den Strecken Neumünster-Flensburg, Wittenberge-Hagenow, Hamburg-Stade, Husum-Jübek, Brunsbüttel-St. Margarethen, Flensburg-Kiel, Wesselburen-Büsum und noch an einigen anderen Stellen vorgesehen, wo die Bedürfnisse des Nahverkehrs die Schaffung neuer Zugverbindungen dringend erheischten.

Für den Verkehr zwischen der Reichshauptstadt und dem Westen sind drei neue Zugverbindungen hervorzuheben, von denen die eine für den Verkehr mit Cöln, die anderen beiden für den Verkehr mit Frankfurt a/M. bestimmt sind. Die wiederholt aus Handels- und Gewerbekreisen laut gewordenen Wünsche nach Herstellung von Schnellzügen in diesen Richtungen, die Berlin später als die bisher bestehenden letzten Tagesschnellzüge verlassen und die Ankunft am Zielpunkt noch am Abend ermöglichen, dürften in erster Reihe für die Einlegung des Zuges nach Cöln und der neu vorgesehenen Tagesverbindung nach Frankfurt a/M. bestimmend gewesen sein. Für das Zugpaar zwischen Berlin und Cöln, das mit D-Zugwagen ausgestattet werden wird, ist eine ganz besonders schnelle Durchführung mit erheblicher Geschwindigkeit angenommen, um die Ankunft in Cöln nicht in eine zu weit vorgerückte Nachtstunde zu verlegen. Bei Abfahrt von Berlin Friedrichstraße gegen 3½ nachmittags wird die Ankunft in Cöln gegen 12 Uhr nachts stattfinden, während der Zug in der Gegenrichtung Cöln bald nach 7 Uhr vormittags verläßt und gegen 4 Uhr in Berlin eintrifft. Während der Zug von Berlin nur die I. und II. Klasse führt, was zur Richtigstellung der irrigen Meldung einer Berliner Lokalkorrespondenz hier ausdrücklich hervorgehoben werden soll, wird der Zug von Cöln mit I. bis III. Klasse befördert werden. Auch dieser wird, da er mehr als 1½ Stunden früher in Berlin eintrifft, als die bisher durch den Schnellzug 1 bestehende Tagesverbindung, vom reisenden Publikum von vornherein bevorzugt sein. Die neue Tagesschnellzugverbindung zwischen Berlin und Frankfurt a/M. wird gleichfalls mit D-Zugwagen ausgestattet werden und in beiden Richtungen die I. bis III. Klasse führen. Aus den gleichen Gründen wie für den neuen Cölner Zug ist die Abfahrt auch dieses Zuges vom Anhalter Bahnhof in Berlin gegen 3¼ nachmittags und die Ankunft in Frankfurt a/M. gegen ½12 nachts in Aussicht genommen. Der Gegenzug verläßt Frankfurt im Anschluß an die von Süddeutschland eintreffenden Nachtzüge bereits gegen 6 Uhr morgens und erreicht Berlin gegen ¾3 Uhr nachmittags, also zu einer außerordentlich bequemen Zeit, um den späteren Nachmittag und die Abendstunden in Berlin lohnend ausnutzen zu können. Von besonderem Wert sind beide Züge aus dem Grunde, weil sie durch Thüringen gefahren werden und daher nicht nur für den Verkehr zwischen Berlin und Frankfurt a/M., sondern auch zwischen diesen Städten und den wichtigsten Orten Thüringens — Weimar, Erfurt, Eisenach — eine neue Verbindung herstellen, die insbesondere von Thüringen nach Frankfurt in ähnlicher Zeitlage bisher fehlte. Die dritte der vorbezeichneten neuen Zugverbindungen ist ein Nachtschnellzugpaar zwischen Berlin und Frankfurt a/M. über Belzig-Güsten-Cassel. Es soll mit diesen Zügen eine neue beschleunigte Verbindung der Reichslande, der Schweiz und Italiens mit Norddeutschland dadurch hergestellt werden, daß die seit dem 1. Oktober 1904 bereits zwischen Basel und Frankfurt a/M. über Straßburg eingelegten neuen Züge D 179 und D 180 nach und von Berlin Fortsetzung finden. Bisher bestand in annähernd gleicher Lage diese Verbindung nur mit den sogen. Statthalterzügen 43 und 44 zwischen Basel und Berlin, mit denen die Ankunft in Berlin gegen 10½ vormittags, die Abfahrt von dort bereits 7½ nachmittags erfolgte. Der neue Zug von Basel trifft bei nur wenig früherer Abfahrt als der Zug 43 bereits gegen 8 Uhr vormittags in Berlin ein, während der Zug in der Richtung nach Basel Berlin erst nach 9 Uhr abends verläßt, ohne erheblich später als der Zug 44 die Zielpunkte zu erreichen. Hervorzuheben ist hierbei noch, daß die neuen Züge nach und von der Berliner Stadtbahn verkehren, was von vielen Reisenden als Annehmlichkeit empfunden werden mag, obgleich die Lage des Potsdamer Bahnhofs in Berlin, auf dem die Züge 43 und 44 ein- und auslaufen, als unbequem nicht wohl bezeichnet werden kann. Um Beunruhigungen vorzubeugen, wie sie die fälschliche Meldung einer Berliner Lokalkorrespondenz hervorzurufen geeignet ist, die mitteilte, daß mit Einlegung der neuen Züge D 179 und D 180 die Züge 43 und 44 fortfallen würden, sei hier besonders hervorgehoben, daß der Fortfall dieser Züge nicht beabsichtigt ist, er auch schon aus dem Grunde nicht in Frage kommen kann, weil die beiden Zugpaare zwischen Berlin und Sangerhausen verschiedene Strecken befahren. Während die neuen Züge, wie schon bemerkt, über Sangerhausen-Güsten-Belzig befördert werden, verkehren die bestehenden Züge 43 und 44 über Sangerhausen-Güsten-Magdeburg. Im Anschluß an den neuen Zug von Berlin wird auch ein neuer Schnellzug von Gießen über Coblenz nach Metz befördert, wodurch auch für diese Richtung eine vorzügliche neue Nachtverbindung mit nur etwa 15stündiger Fahrzeit bis

Metz geschaffen wird. Für die Richtung von Metz finden bestehende Schnellzüge Anschluß in Gießen an den neuen Zug D 179 nach Berlin. Zwischen Frankfurt a/M. und Berlin werden die neuen Züge I. und II. Klasse, die Anschlußzüge zwischen Gießen und Metz dagegen I. bis III. Klasse führen. In den Zügen 179 und 180 werden die Durchgangswagen nach Genf und St. Moritz, ein Schlafwagen, und zwischen Gießen und Berlin auch noch ein Durchgangswagen für Metz Beförderung finden.

Auch für den Verkehr zwischen Norden und Süden sind an mehreren Stellen nennenswerte Verbesserungen in Aussicht genommen. In erster Linie verdient hier ein neues Schnellzugpaar zwischen Hamburg und Cöln hervorgehoben zu werden, für dessen Lage vermutlich die gleichen Gründe maßgebend waren, wie für die vorbezeichneten Schnellzüge von Berlin nach Cöln und Frankfurt a/M. Auch für den Verkehr zwischen Cöln und Hamburg ist die Schaffung von beschleunigten Zugverbindungen, die an den Ausgangspunkten die geschäftliche Ausnutzung des Tages gestatten, ohne die Nacht für die Reise opfern zu müssen, fortgesetzt gewünscht worden. Da die Zweckmäßigkeit solcher Zugverbindungen nicht zu verkennen sein dürfte und der Einlegung neuer Züge zur Entlastung der bestehenden wahrscheinlich doch hätte näher getreten werden müssen, ist die Entscheidung augenscheinlich zu gunsten der Nachmittagszüge gefallen. Die Abfahrt der neuen Züge ist von Cöln und Hamburg gegen 5 Uhr nachmittags, die Ankunft am Zielpunkt gegen 12 Uhr nachts in Aussicht genommen. Beide Züge werden in Abweichung von dem sonst für Züge dieser Richtung gebräuchlichen Fahrwege über Münster-Haltern-Gelsenkirchen-Essen Hauptbahnhof-Duisburg-Düsseldorf befördert. Die Einbeziehung von Essen in diese Züge dürfte durch den lebhaften Verkehr des Ruhrtals mit Hamburg, Kiel usw. begründet sein. Um diese Züge indes auch dem Wuppertal nutzbar zu machen, werden anschließend an sie auch zwischen Münster und Elberfeld über Hamm neue Schnellzüge befördert. Die Abfahrt erfolgt bei Benutzung dieser Züge von Elberfeld gegen 6 Uhr nachmittags, die Ankunft daselbst gegen 11 Uhr abends. Der Zug von Münster nach Elberfeld nimmt in Hamm auch den Anschluß von dem neuen Berlin-Cölner Nachmittagsschnellzug D 22 auf, so daß zugleich eine neue vortreffliche Verbindung zwischen Berlin und Elberfeld sowie den übrigen wichtigeren Orten des Wuppertals hergestellt wird. Durch die gleichzeitige Verlegung des Schnellzugs 195 Wesel-Haltern zum Anschluß an den neuen Zug von Cöln nach Hamburg erfährt auch die Verbindung zwischen Antwerpen und Hamburg eine wesentliche Verbesserung, da die Abfahrt von Antwerpen künftig erst nach 1 Uhr mittags zu erfolgen braucht, also 3 Stunden später als jetzt, während die Ankunft in Hamburg nur $1\frac{1}{2}$ Stunden später stattfindet. Es ist deshalb auch beabsichtigt, den bisher in dem Zuge 95 laufenden Kurswagen zwischen Antwerpen und Altona künftig mit dem neuen Zuge zu befördern.

Für den wechselseitigen Verkehr der Städte Cassel, Hannover, Bremen, Geestemünde ist durch Einlegung neuer Schnellzüge ebenfalls in ganz besonderer Weise Vorsorge getroffen. In der Richtung von Cassel nach Geestemünde schließen sich die neuen Züge im allgemeinen zu einer durchgehenden Verbindung aneinander. Die Abfahrt von Cassel erfolgt gegen $^{3}/_{4}7$ sehr früh, die Ankunft in Hannover kurz vor 10 Uhr, um zu Terminen und geschäftlichen Erledigungen zurecht zu kommen. Die Weiterfahrt von Hannover findet wegen Aufnahme des wichtigen Anschlusses vom Schnellzug 136 von Leipzig kurz vor 11 Uhr, die Ankunft in Bremen gegen 1 Uhr und in Geestemünde bald nach $\frac{1}{2}2$ Uhr statt. In der Gegenrichtung sind Einzelzüge vorgesehen, teils um den Bedürfnissen des Ortsverkehrs besser zu entsprechen, teils auch, um wichtige Anschlüsse zu vermitteln. Hiernach verkehrt der Zug von Geestemünde nach Bremen am Morgen zwischen 7 und 8 Uhr, während die Züge von Bremen nach Hannover und von Hannover nach Cassel in die Abendstunden verlegt sind, womit bequeme Rückfahrgelegenheiten für Tagesreisen geschaffen werden. Die Abfahrt von Bremen erfolgt $6\frac{1}{2}$, die Ankunft in Hannover $8\frac{1}{2}$ die Abfahrt von Hannover 6 Uhr und die Ankunft in Cassel 9 Uhr abends. Als weitere wichtigere Verbindung ist auch das vorgesehene zweite Schnellzugpaar auf der Ruhr-Siegstrecke mit Anschluß in Betzdorf von und nach Cöln hervorzuheben. Der Zug verläßt Cöln nach Aufnahme zahlreicher Anschlüsse gegen $8^{1}/_{4}$ vormittags und trifft nach Vereinigung mit dem von Hagen gegen $7\frac{1}{2}$ abfahrenden Zuge gegen $^{3}/_{4}1$ Uhr mittags in Frankfurt a/M. ein. Der Gegenzug wird zwischen Frankfurt a/M. und Gießen mit dem Schnellzug 77 vereinigt befördert und trifft in Cöln bald nach 9 Uhr abends, in Hagen gegen 10 Uhr abends ein, von wo er alsbald über Witten nach Duisburg mit Ankunft daselbst $^{3}/_{4}12$ nachts weitergeführt wird. Weitere Schnellzugvermehrungen am Rhein sind auf den Strecken Emmerich-Oberhausen-Duisburg und Essen-Duisburg vorgesehen. Von Wichtigkeit ist besonders der Morgenschnellzug Emmerich ab $6\frac{1}{2}$ vormittags nach Oberhausen und Duisburg, mit dem eine Frühverbindung in III. Wagenklasse von Emmerich nach dem Wupper- und Ruhrtal hergestellt wird, die schon lange Gegenstand lebhaftester Anträge insbesondere aus den Kreisen der reisenden Kaufleute war. Im weiteren ist zu erwähnen, daß durch Einlegung eines Schnellzugs von Neuß (ab $7^{3}/_{4}$ vormittags) nach Dalheim (an gegen $8\frac{1}{2}$) und von Dalheim (ab $10^{3}/_{4}$ abends) nach München-Gladbach (an $11^{1}/_{4}$ abends) im Zusammenhang mit bestehenden und mit neu einzulegenden Zügen auf der niederländischen und belgischen Staatsbahn eine zweite beschleunigte Tagesverbindung zwischen Düsseldorf und Antwerpen hergestellt wird, die im Interesse des Besuchs der Börse in Antwerpen, wo die Ankunft gegen 11 Uhr vormittags und die Abfahrt zwischen 6 und 7 Uhr nachmittags erfolgt, schon lange gewünscht worden ist. Auch den Wünschen der Stadt Magdeburg nach Verbesserung ihrer Zugverbindungen mit Hamburg wird im Sommerfahrplan entsprochen. Es ist ein neues Zugpaar zwischen Magdeburg und Wittenberge zum Anschluß an die Schnellzüge 14 und 11 zwischen Berlin und Hamburg vorgesehen, mit dem bei Abfahrt von Magdeburg gegen 6 Uhr morgens die Ankunft in Hamburg bald nach 10 Uhr erfolgt, während bei Antritt der Rückfahrt von Hamburg gegen 8 Uhr abends Magdeburg gegen 12 Uhr nachts erreicht wird. Auch zwischen Berlin und Dresden ist eine Zugvermehrung in den Nachmittagsstunden vorgesehen. Es soll hier ein D-Zugpaar mit I. und II. Klasse eingelegt werden, das ohne anzuhalten die Strecke in etwa $2\frac{1}{2}$ Stunden durchfährt. Die Abfahrt ist von beiden Ausgangspunkten gegen $4^{1}/_{4}$ nachmittags, die Ankunft an den Zielpunkten gegen $6^{3}/_{4}$ angenommen. Auf der schon reichlich mit Schnellzügen bedachten vormaligen Main-Neckarbahn zwingt der außerordentlich rege Verkehr zur Einrichtung weiterer Schnellzugverbindungen. Es wird daher ein neues Schnellzugpaar zwischen Frankfurt und Heidelberg sowie ein solches während der Hauptreisezeit vom 1. Juli ab zwischen Frankfurt und Friedrichsfeld befördert werden.

Die übrigen Vermehrungen an Schnell-, insbesondere aber an Personenzügen einzeln aufzuführen, erscheint, da sie in der Hauptsache nur für kleinere Kreise von Interesse sind, hier nicht angebracht. Nur soviel soll gesagt sein, daß die Zahl der neu zur Einrichtung kommenden Personenzugverbindungen nicht nur im Osten, sondern auch im Westen eine recht erhebliche ist. Vielfach werden durch die Einlegung von Zügen auf kürzeren Verbindungsstrecken und ihren Zusammenschluß mit bestehenden Zügen sowie durch die Gewinnung neuer Anschlüsse durchgehende Verbindungen auf weite Entfernungen hergestellt, denen mitunter dieselbe Bedeutung beizumessen sein dürfte, wie den zur Einlegung kommenden neuen Schnellzügen. Ihre Aufzählung würde aber gegenüber den glänzenden, für den durchgehenden Verkehr bestimmten Schnellzugverbindungen für die Mehrzahl der Leser nur von geringem Interesse sein, und bleibt es daher vorzuziehen, sie fortzulassen.

Zum Schluß möchte nur noch darauf hinzuweisen sein, daß für den Verkehr der Reichshauptstadt mit ihren Vororten dem

wachsenden Verkehr entsprechend gleichfalls wieder zahlreiche Zugvermehrungen im Stadt- und Ringbahn- sowie im Vorortverkehr in Aussicht genommen sind, die in größerer Anzahl insbesondere auf der Nordbahn und der Wannseebahn in die Erscheinung treten. Dem täglichen Beobachter dieses Verkehrs kann es indes nicht entgehen, daß es auch hiermit nicht gelingen wird, dem Verkehrsbedürfnis auf die Dauer zu entsprechen. Der Vorortverkehr ist eben eine Schraube ohne Ende; seinen Anforderungen dauernd zu genügen und dabei Leistung und Gegenleistung möglichst im Einklang zu halten, wird für die Eisenbahnverwaltung keine leichte Aufgabe sein.

Berlin, Ende März 1905. —h.—

Tarifpolitik der amerikanischen Eisenbahnen.

In Nr. 11 S. 169 d. Ztg. konnten wir mitteilen, daß die vielen Klagen und Beschwerden gegen die Tarifpolitik fast aller Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, nachdem sich Präsident Roosevelt plötzlich zum Anwalt und Fürsprecher dieser Beschwerden gemacht hatte, sich zu einer Gesetzesvorlage verdichtet haben, in welcher der Interstate Commerce Commission die Macht erteilt wird, die Frachttarife für sämtliche Eisenbahnen festzustellen. Wir sind heute bereits in der Lage, über das Schicksal dieser „Townsend-Bill" (so genannt nach ihrem Urheber) im Unterhause des Kongresses berichten zu können. Mit fast unheimlicher Geschwindigkeit hatte der Ausschuß, dem die Vorbereitung oblag, die Grundzüge der Bill gutgeheißen und mit sehr geringen Abänderungen dem Repräsentantenhause vorgelegt, das sofort in die Beratung einging.

Von demokratischer Seite war ein abändernder Gesetzentwurf (Substitution Bill) eingereicht worden, der denselben Gegenstand auf andere Weise regeln wollte; die republikanische Mehrheit wollte aber von keiner Abänderung wissen und bestand auf sofortige Verhandlung. Der Sprecher des Hauses, Mr. Canon, machte durch Anwendung der sogenannten Maulkorbregel jede eingehende Erörterung von vornherein unmöglich, indem er am 6. Februar d. J., als die Debatte begann, erklärte, daß diese nur bis Donnerstag, den 9. Februar währen dürfe, da noch andere wichtige Vorlagen der Erledigung harren. Nach heftigen Auseinandersetzungen für und wider, in denen man sich wegen nichtiger Nebenbestimmungen erhitzte, auf den Grundgedanken der Bill aber fast gar nicht einging, fand am 9. Februar die Abstimmung statt, die eine Mehrheit für die Bill ergab. Diese gelangt nunmehr an den Senat. Wer jetzt etwa glauben würde, damit sei die erste Etappe in dem Werdegange dieses Gesetzes zurückgelegt, würde sich in einem schweren Irrtum befinden; die Annahme der Bill durch den Kongreß war nichts weiter als deren feierliches Begräbnis; sie wird nie wieder aus dem Grabe auferstehen!

Verfolgen wir die Frage der Frachttarifregelung in Amerika in ihrem Verlauf. Schon im Jahre 1887 war ein Gesetz erschienen, welches den Eisenbahnen zwar volle Freiheit in der Festsetzung der Frachttarife beließ (denn die Bestimmung: die Sätze sollen „reasonable" sein, hatte höchstens akademischen Wert, aber keinen praktischen), die Bahnen aber verpflichtete, den Frachttarif zu veröffentlichen. Manche Bahnen kamen dieser Bestimmung nach, was sie aber nicht hinderte, den Tarif ziemlich hoch zu stellen, und dafür denjenigen Gesellschaften, mit denen sie ein Geschäftsinteresse verband, ganz unverhältnismäßige Refaktien zu bewilligen. Andere Bahnen, z. B. die Atchinson-Topeka and Santa Fé-Eisenbahn, welche die Verfrachtung für die Colorado fuel Iron Co. hat, oder die für die Baumwollverfrachtung wichtige El Paso and Southern Eisenbahn und noch andere kümmerten sich überhaupt nicht um das Gesetz, veröffentlichten niemals einen Tarif und verlangten von dem jeweiligen Verlader so viel Fracht, als ihnen gerade angenehm und durch die Verhältnisse geboten erschien. Als nun die Zeit der großen Kartelle und Trusts kam, wurden die bis dahin schon wenig empfehlenswerten Verhältnisse geradezu unleidlich und bildeten sich zu einer schwer empfundenen Belästigung heraus. Die Trustmagnaten waren zum größten Teile auch die Hauptaktionäre und Verwaltungsräte der Bahnen, und zwischen den letzteren und den großen Industrieverbänden kamen Frachtverträge zustande, die jeden Wettbewerb der kleinen Industrie, insoweit sie auf den Massen- und Ferntransport angewiesen war, einfach unmöglich machten. Daß die American Steel Co. so viele kleine Werke um verhältnismäßiges billiges Geld ankaufen konnte, hatte hauptsächlich seine Ursache darin, daß diese nicht mehr fähig waren, auf weitere Strecken zu liefern; daß in den Jahren 1900—1903 so viele Fabriken in den verschiedensten Industriezweigen den Betrieb vollständig aufgeben mußten oder sich nur noch durch den Anschluß an einen großen Trust retten konnten, ist ebenfalls auf die willkürliche Tarifberechnung zurückzuführen.

Es erhob sich ein großes Geschrei im Lande, und sowohl die demokratische, wie die republikanische Partei nahmen bei den letzten Wahlen in ihre „Plattformen" die Bestimmung auf, daß es im öffentlichen Interesse gelegen sei, diesen als unhaltbar bezeichneten Zuständen ein baldmögliches Ende zu bereiten. In welcher Weise dies geschehen sollte, darüber äußerte sich kein Programm.

Sicher ist, daß es der von den Trusts und den Eisenbahnen beherrschten republikanischen Partei mit einer Änderung der Verhältnisse nicht Ernst ist, und es hat das größte Erstaunen hervorgerufen, als Präsident Roosevelt, der Führer der Partei, zuerst sich gegen die Eisenbahnen wandte.

Aber er kann und will nicht zum dritten Male Präsident werden, er braucht die republikanische Partei nicht mehr, und es ist ihm jetzt mehr an der Allgemeinheit gelegen, als an ihr. Er fühlt, daß die Zustände, durch welche ein großer Teil der Industrie dem mehr oder minder guten Willen einiger gewaltiger Kapitalmächte ausgeliefert ist, nach Abhilfe schreien, und daß eine Agitation dagegen von einer mächtigen Persönlichkeit eingeleitet werden müsse, und er hält sich zufolge seiner Stellung und seiner persönlichen großen Beliebtheit für den Berufenen. So begann er den Kampf gegen die Eisenbahnen, den er zuerst in einer Rede bei einem öffentlichen Bankett und schließlich in einer Botschaft ankündigte. Leider ist der Angriff zu weitgehend, und deshalb wird das Bemühen des Präsidenten erfolglos bleiben. Er hat vergessen, daß in Amerika weit mehr als in irgend einem europäischen Staate die Politik Machtfrage ist und daß derjenige recht behält, der die Stärke hat, seinen Willen durchzusetzen. Er mußte die unangenehme Erfahrung machen, daß gut konservative Elemente, selbst sein intimer Freund, der Senator Lodge, in dieser Frage sich gegen ihn wenden, weil sein Vorschlag ihnen zu radikal erscheint und, von vielem anderen abgesehen, den großen Nachteil in sich birgt, daß er den Eisenbahnen den scheinbar berechtigten Vorwand gibt, über staatliche Vergewaltigung und über Verletzung der Rechtsgrundsätze, die bei der Gründung der Bahnen in Anwendung kamen, laute Klage zu führen. Roosevelts Vorschlag, der in der Townsend-Bill seine genaue Fassung erhalten hatte und vom Repräsentantenhause angenommen war, geht dahin, daß die Interstate Commerce Commission das Recht erhält, für alle Eisenbahnen die Frachttarife mit bindender Kraft festzustellen, und daß keine Bahn berechtigt sei, unter welchem Vorwande immer von diesem Tarife abzugehen und an wen immer Refaktien zu gewähren. Im Übertretungsfalle sind die Bahn wie der Verfrachter unter hohe Strafe gesetzt.

Jeder, der die Verhältnisse kennt, weiß, daß diese Bestimmung niemals Gesetz werden wird, schon deshalb nicht, weil sie in Wirklichkeit einen Eingriff in fremdes Privatrecht und fremdes Vermögen bedeutet. Als den Bahnen die Bewilligung zum Bau erteilt wurde, galt als selbstverständlich, daß jede Bahn sich selbst die Bedingungen feststellen werde, unter denen sie ihr Gedeihen finden zu können meinte. Vom Staate erhielt keine amerikanische Bahn etwas, weder ein Privilegium, das sie vor Konkurrenz schützte, noch eine Zinsengarantie; sie mochte bestehen, wenn sie konnte, und mochte zugrunde gehen, wenn sie nicht ihre Rechnung fand. In keinem Lande der Welt sind so viele Bahngesellschaften bankrott geworden, wie in Amerika, und wurde so viel Geld im Bahnbau verloren, wie eben hier.

Wenn Bahnen durch Wüsteneien geführt werden, in wilde Gegenden, die man durch die Bahnverbindung erst der Kultur zu erschließen hoffte, wenn Milliarden privaten Geldes auf den Bau von Bahnen verwendet wurden, die vom Staate nie wären erbaut worden, so ist dies zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß die Bahnen unbeschränkte Freiheit genossen, mit ihrem Besitze nach Belieben zu schalten. Hätte die Regierung, als es sich darum handelte, die große Pacificbahn durch die Wüste von Nevada nach dem damals noch wenig bekannten und wenig bevölkerten Kalifornien zu führen, gesagt: ich behalte mir das Recht vor, dir seinerzeit den Tarif vorzuschreiben, nach welchem du verfrachten mußt, wäre die Bahn wohl nie gebaut worden.

In diesem Sinne lautet auch der Protest, den die Eisenbahnen gegen die Zumutung des Präsidenten in Form einer offenen Zuschrift an ihre Aktionäre erhoben. Dieser Protest wird in Millionen von Abzügen im Lande verbreitet, in allen Eisenbahnzügen liegt er auf, auf allen Bahnsteigen wird er verteilt. In ihm machen die Bahngewaltigen die Aktionäre

darauf aufmerksam, daß jeder Eingriff des Staates in den Privatrechtskreis der Bahn möglicherweise den Verderb der Bahn und den Verlust des Vermögens der Aktionäre nach sich ziehen könne. Der Staat habe nicht einmal die Befähigung, zweckmäßige Tarife auszuarbeiten; das können nur geschulte Eisenbahner, welche die Verhältnisse genau kennen, nicht aber Leute, die in die zwischenstaatliche Handelskommission auf ein oder zwei Jahre gewählt sind und vom Tarifwesen nichts verstehen. Wenn der Staat die Verfrachtung zu einem ihm beliebigen Tarife wünsche, möge er auch die erforderlichen Eisenbahnen selbst bauen. Es sei auch unbillig, jede Refaktie abzuweisen und zu verlangen, daß derjenige, der einige Tonnen Fracht zu versenden hat, dieselben Preise bewilligt erhalte, wie ein großes Werk, das einen Jahresabschluß von einigen Millionen Tonnen mache. Dagegen erklären sich die Bahnverwaltungen damit einverstanden, daß jede Bahn verpflichtet sei, ihren Frachttarif zu veröffentlichen und die Refaktiebewilligung nach gewissen, für alle gleich geltenden Grundsätzen zu bewilligen. Damit wäre gleiches Recht für alle geschaffen. Insoweit die Bahn niemand bevorzugt, könne ihr nicht verwehrt werden, den Tarif so hoch oder so niedrig zu stellen, wie sie es für gut finde. Die Bahn ändere ihre Tarife je nach Bedarf und richte sich nach der jeweiligen Geschäftslage, was im Interesse der Industrie liege, während die staatlichen Tarife unbeweglich blieben usw.

Den Bahnverwaltungen ist es mit dieser Erklärung keineswegs Ernst. Denn die von demokratischer Seite eingereichte, von der republikanischen Partei, die doch so eng mit den Trusts und den Eisenbahnen verbunden ist, abgelehnte Bill enthält eben dieselben Bestimmungen: Tariffreiheit, Verpflichtung zur Veröffentlichung des Tarifes und Gewährung von Refaktien nach gleichen Grundsätzen. Diese Bill hätte möglicherweise Gesetz werden können und wäre dann auch durchführbar gewesen, aber gerade deshalb wurde sie fallen gelassen und die Townsendsche bevorzugt, die den Todeskeim in sich trägt. Die große Bereitwilligkeit, ja die Schnelligkeit, mit der die republikanische Partei eine so wichtige, in die Lebensinteressen des Staates tief einschneidende Vorlage zum Beschlusse erhob, ist der sicherste Beweis dafür, daß sie nur beabsichtigte, ein Brillantfeuerwerk für das Volk abzubrennen, um dasselbe glauben zu machen, seine Erwählten hätten sich für sein Interesse bemüht.

Jetzt aber kommt die Sache an den Senat, und hier wird die Bill, das gilt überall als unumstößlich sicher, mit großer Mehrheit abgelehnt werden. Senator Kean stellte bereits den Antrag, daß die Senatskommission auch während der Sommerferien Sitzung halte, um sich unterrichten und im Herbst Bericht erstatten zu könnnen, und wurde dieser Antrag bereits angenommen. Damit ist die Angelegenheit glücklich bis zum Herbst verschoben. Im Senate verfügen die Eisenbahnverwaltungen über eine gewaltige Mehrheit; fast jeder Senator ist in irgend einer Weise mit dem Bahngeschäft verbunden, mehrere, z. B. Depew, Platt, Langdon u. a., sind Eisenbahndirektoren. Während ferner die Mitglieder des Repräsentantenhauses direkt vom Volke gewählt werden und somit von der öffentlichen Stimmung abhängig sind, werden die Senatoren von den Repräsentantenhäusern der einzelnen Staaten und zwar je zwei von jedem Staate gewählt, und deshalb ist die öffentliche Meinung, sei sie von selbst entstanden oder künstlich erregt worden, für ihre Abstimmung nicht von maßgebendem Einfluß.

Allerdings soll Präsident Roosevelt sich geäußert haben, er werde die Zeit ausnutzen und durch eine lebhaft betriebene Agitation auf den Senat einen Druck ausüben, um diesen gefügig zu machen. Aber es ist doch nicht anzunehmen, daß ein in Amt und Würden befindlicher Präsident den Bürgern der Vereinigten Staaten das Bild bietet, öffentlich gegen den Senat aufzutreten, vielleicht sogar Agitationsreisen zu unternehmen; wenigstens wäre das bisher noch nie der Fall gewesen.

Bisher hat sich der Senat noch stets als der Schutz der großkapitalistischen Interessen in den Vereinigten Staaten gezeigt. Seinem Widerstande ist es zuzuschreiben, daß der Vorstoß, den Präsident Roosevelt gegen die Trusts schon im verflossenen Jahre vornehmen wollte, gescheitert ist, und er wird auch jetzt wieder jeden Angriff gegen die Eisenbahnverwaltungen zurückweisen. Er vertritt nicht, wie die zweite Kammer in den europäischen Staaten, das konservative, staatserhaltende Prinzip, sondern die Interessen des Großkapitals, und deshalb befand er sich schon oft im stillen Widerspruch zu dem Präsidenten, so wie jetzt im offenen. Es ist nur bedauerlich, daß der Senat, der über eine ungeheure Macht verfügt, wie immer bisher, so auch diesmal aus dem Kampfe siegreich hervorgehen wird.

Es ist im übrigen auch fraglich, ob die Townsend-Bill, selbst wenn sie vom Senate angenommen würde, Gesetz bleiben könnte; denn jetzt schon behaupten einzelne Rechtskundige, daß das Oberbundesgericht dieses Gesetz als verfassungswidrig und daher nicht zu Recht bestehend aufheben würde.

In diesem Streite, der jetzt die Vereinigten Staaten durchtobt, werden auch Stimmen laut, die meinen, der sicherste Ausweg aus all der Wirrnis sei die Übernahme aller Eisenbahnen in den Staatsbetrieb, und ein Mitglied der bereits genannten Interstate Commerce Commission, Mr. Knapp, ein Deutsch-Amerikaner, zieht für diesen in Amerika übrigens nicht neuen Gedanken ins Feld. Am interessantesten in seiner Beweisführung für die Zweckmäßigkeit des Staatsbahnbetriebes ist der Hinweis, daß die Tarifbestimmung durch die Kommission, die doch parlamentarischen Ursprungs ist, eine nie versiegende Quelle von Streitigkeiten in der Kommission, im Parlamente und bei den einzelnen Staatsregierungen bilden würde. Ob eine unvermittelte Übernahme von 200 000 engl. Meilen Eisenbahn in den Staatsbetrieb auch nur finanziell möglich wäre, bleibe hier unerörtert; sicher ist, daß der Staatsbetrieb überhaupt im amerikanischen Volke, das nicht allzuviel Vertrauen in seine Beamtenschaft hat, nicht beliebt ist. War es bisher nicht einmal möglich, den Telegraphenverkehr, den Paket- und Geldbriefverkehr von den Privatgesellschaften in den staatlichen Verkehr zu übernehmen, und besorgen heute noch hunderte von Expreßgesellschaften den Dienst, den in Europa die jeweilige Postverwaltung ausübt! Der Amerikaner liebt im allgemeinen die Verwaltung irgend eines industriellen oder Handelsbetriebes durch die Regierung nicht, weil er weiß, daß alle vier Jahre durch die Präsidentenwahl eine Änderung in den obersten Verwaltungsgrundsätzen und in der Besetzung aller höheren Beamtenstellen eintritt oder doch eintreten kann, daß also jene Stetigkeit fehlt, die bei einem so gewaltigen Betriebe notwendig ist. Man hofft, daß der jetzt so rasch fortschreitende Zusammenschluß der Bahnen von selbst mit sich bringen wird, daß die schreiendsten Mißbräuche aufgehoben werden; aber von der Townsend-Bill erwartet man nichts, und an den Staatsbetrieb denkt niemand im Ernst.

Dr. M.

Mehrerfordernisse für die neuen österreichischen Alpenbahnen.

Im Unterausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde am 16. März d. J., wie bereits in Nr. 25 S. 382 d. Ztg. berichtet, die Generaldebatte eröffnet. Der erste Redner erklärte, daß die Antworten der Regierungsvertreter den Gedanken als ausgeschlossen erscheinen lassen, als ob verschwenderisch oder unüberlegt beim Bau der Alpenbahnen vorgegangen worden wäre. Er glaube im Gegenteil, daß die Anerkennung der ausgezeichneten technischen Durchführung eine einhellige sein werde. Was die finanzielle Seite der Frage betrifft, so sei diese eine zweifache: die Notwendigkeit des Nachtragsanspruches erscheine nachgewiesen und könne dessen Bewilligung nicht hinausgeschoben werden. Dagegen könne sich eine Verschiedenheit der Anschauungen darüber ergeben, ob die Mehrforderungen nicht in einem früheren Zeitpunkt hätten gestellt werden sollen. Aber auch hier sei die optima fides der Staatsbahnverwaltung als erwiesen zu halten. Der Vorwurf erscheine durch die Erklärung einleuchtend entkräftet, daß alle Vorstadien erst durchgemacht werden mußten, welche erforderlich waren, die Mehransprüche endgültig zu begrenzen. Redner könne auch nicht verhehlen, daß die Regierung in ihren Erklärungen mit gewisser Schonung einen Grund für den Zeitpunkt der Einbringung der Vorlage verschwiegen habe, der im Parlament selbst liegt: die Tatsache der seit Juni 1903 obwaltenden Obstruktion, angesicht deren auch eine ein Jahr früher erfolgte Vorlage keinen anderen praktischen Erfolg gehabt hätte, wofür der beste Beweis darin liege, daß selbst diese im Mai 1904 eingebrachte Vorlage erst jetzt zur Verhandlung gelange. Redner kann es daher als durch die Tatsachen nicht begründet erachten, daß der Staatsbahnverwaltung aus diesem Anlasse ein Vorwurf gemacht werde, und findet, daß eine Verurteilung des Vorgehens der Regierung pro praeterito nicht am Platze ist. Freilich dürfe man sich der Lehre für die Zukunft nicht verschließen, daß ein Ausreifen solcher großer Bauten bis zur Fertigstellung der notwendigen Planvorlagen bis zu jenem Punkte sich als notwendig erweisen werde, in welchem diese Vorarbeiten die volle Gewähr für einen ausreichenden Überblick der Kosten bieten. Ein solcher Zeitpunkt müsse unbedingt abgewartet werden. Redner ist daher bereit, für eine derartige Resolution zu stimmen, welche aber nicht allein auf das Eisenbahnministerium, sondern auf ähnliche Aktionen sämtlicher Ressorts sich zu erstrecken hätte. Auch noch eine zweite Resolution würde er für erforderlich halten, nach der Richtung, daß Betriebsinvestitionen nach Möglichkeit nicht durch Anleihen, sondern aus dem laufenden Budget zu decken seien.

Zum Schlusse erklärte Redner, wenn im vorliegenden Falle von irgend einer Schuld die Rede sei, so solle man auch an die Mitschuldigen denken. Das seien alle Abgeordneten, da ja das Haus für die Linienwahl mitverantwortlich sei, gegen welche 1901 keinerlei Einwendung erhoben wurde, weil man fürchtete, daß es dann zu gar nichts käme. In der Trassenwahl, auf welche die parlamentarischen Parteien geradezu drängten, liege die Ursache der Überschreitung.

Der Obmann wendete sich gegen die Ausführungen des Vorredners, welcher den Grund für die nicht rechtzeitige Vorlage wegen der großen Überschreitungen in der böhmischen Obstruktion des Jahres 1903 suchte. Redner findet diesen Grund nicht stichhaltig, da die Regierungen auch zur Zeit der deutschen Obstruktion sich nicht zurückhalten ließen, weittragende Gesetzentwürfe dem Abgeordnetenhause vorzulegen.

In der Sitzung vom 22. März bemerkte zunächst ein Ausschußmitglied (Sozialdemokrat), es werde sich an den Gedankengang halten, den der Eisenbahnminister beobachtet habe. Dieser habe einen Unterschied zwischen „generellem" und „Detail"-Projekt angeführt, wobei seine Erläuterungen von der allgemeinen Auffassung abweichen. Denn danach wäre aus einem generellen Projekte alles mögliche zu machen. Aus der Vorlage sei nicht zu ersehen, womit der Minister die Elastizität der Kredite begründen wolle. Wenn eine Privatbahn mit Staatsgarantie gebaut werden solle, die nur ein generelles Projekt vorgelegt hätte, und diese Gesellschaft dann 58 % Überschreitungen vornehmen wollte, so würde das von gefährlichem Einflusse auf die Staatsfinanzen sein. Allerdings würde der Minister dieses Projekt prüfen. Das Parlament sei aber kein Ingenieur und könne keine Trassenrevision vornehmen. Das sei eine Sache des Vertrauens. Nun hätte das Parlament zu diesem Vertrauen insofern Veranlassung gehabt, als die Entwürfe der Alpenbahnen 27 Jahre alt seien. Daß Alpenbahnbauten nicht notwendig mit Überschreitungen verbunden seien, beweise die Simplonbahn, bei der allerdings infolge force majeur im Tunnel, aber in der Trasse keine Überschreitungen Platz gegriffen hätten. Nun sei es bemerkenswert, daß der Motivenbericht von Jahr zu Jahr, je näher man der Bewilligung gekommen sei, desto kürzer die geologischen Gutachten gefaßt habe. Das Gutachten des Oberbergrats Teller sei dem Parlament verschwiegen worden. Die Techniker haben vor den sehr großen Bauschwierigkeiten gewarnt. Aber weil die Militärverwaltung die schwierigste und unrentabelste Linie wollte, durfte dem Parlament die volle Wahrheit nicht gesagt werden. Redner habe nicht ohne Grund gefragt, wann der Baudirektor vor dem Bau der Bacalinie gewarnt habe. Die Verweigerung der Antwort habe seine Überzeugung bestärkt, daß zwar die Techniker ihre Pflicht erfüllt hätten, das Ministerium jedoch dem Parlament gegenüber nicht. Gegenüber der Bemerkung des Ministers, daß Änderungen erlaubt seien, wenn auf die Bewilligung der Mehrkosten gerechnet werden dürfe, verweist Redner auf die Tatsache, daß die Änderung des Betriebsprogramms der Absicht des Gesetzgebers zuwiderlaufe. Die Erfindung jener Lokomotive, die hundertachsige Züge führen kann, mag den Techniker berechtigen, Vorschläge auf Änderung der Anlageverhältnisse zu machen; aber der Minister sei verpflichtet, vorerst zu einer so einschneidenden Änderung die Zustimmung des Parlaments einzuholen. Auf Grund seiner Berechnungen kommt Redner zu dem Schlusse, daß in den nächsten 40 Jahren keine Notwendigkeit bestehe, hundertachsige Züge im Verkehr nach Triest zu führen. Die Erklärung für diese Ausgestaltung, die Redner mit 23 000 000 Kr. nur für die Bacalinie berechnet, habe somit nur in gesamtstaatlichen Rücksichten gelegen. Es sei daher dem Parlament der wahre Grund der Überschreitungen verschwiegen worden. Beim Bau der Pyhrnbahn sei der im Gesetze bezeichnete Gegenstand des Baues geändert und aus einer Art Lokalbahn eine Hauptbahn ersten Ranges gemacht worden. Endlich sei auch die verfassungsmäßige Bewilligung nicht, wie der Minister meinte, rechtzeitig angesprochen worden, denn lediglich bezüglich der Linien Böckstein-Spital und Villach-Rosenbach sei vor deren Bau an das Parlament herangetreten worden.

Zum Schlusse bemerkte Redner, der parlamentarische Weg sei umständlich, aber wenn man seine Vorteile genießen wolle, müsse man auch seine Nachteile in Kauf nehmen. Auch andere Staaten bauen Bahnen, aber eine Behandlung des Parlaments als quantité negligeable sei dort nicht üblich Der Minister habe selbst den Technikern durch sein Vorgehen die Freude an ihrem gewiß verdienstvollen Wirken vergällt. Die Regierung habe also in drei Richtungen ihre Pflicht verletzt: Sie habe das Parlament im Jahre 1901 über die Tragweite der Vorlage nicht vollständig aufgeklärt, sie habe seinen Inhalt willkürlich und dem Willen des Gesetzgebers entgegen geändert und sie habe endlich durch zu späte Einbringung der Vorlage das verfassungsmäßige Recht des Parlaments auf Kreditbewilligung verletzt. Die Stellung von Anträgen, die zugleich die Vertrauensfrage betreffen, behalte sich Redner für den Schluß vor.

Ein anderer Abgeordneter (Deutsche Volkspartei) führte aus: Im Vergleiche zu dem in der Begründung zum Investitionsgesetze enthaltenen generellen Kostenvoranschlag ergeben sich bedeutende Mehrerfordernisse, welche in zwei ziffernmäßig schwer trennbare Gruppen zerlegt werden können. Die erste Gruppe umfasse Überschreitungen gegenüber den dem Gesetze vom 6. Juni 1901 zugrunde gelegenen Kostenanschlägen, welche entweder auf unvorhergesehene Schwierigkeiten bei der Bauausführung zurückzuführen sind, wie z. B. bei den Tunnelbauten, oder aber zum Teile hätten vermindert werden können, wenn — abweichend von dem üblichen Vorgange — vor Einbringung des Gesetzes Einzelpläne samt zugehörigem Kostenanschlage ausgearbeitet worden wären. Redner weist auf die großen Unzukömmlichkeiten hin, welche dadurch entstanden sind, daß der seinerzeitigen Krediterhöhung nur generelle Pläne zugrunde gelegt wurden, und stellt behufs tunlicher Hintanhaltung derartiger Unzukömmlichkeiten bei künftighin auszuführenden größeren Staatsbauten den Antrag: „Die Regierung wird aufgefordert, die gesetzliche und finanzielle Sicherstellung größerer Staatsbauten in Hinkunft nur noch unter Zugrundelegung von verläßlichen, unter Bedachtnahme auf das Ergebnis ausreichender Untersuchungen verfaßten Einzelplänen und Einzelkostenanschlägen einzuleiten." — Die zweite Gruppe, fährt Redner fort, wird zum großen Teile gebildet durch jene Mehrerfordernisse, welche auf eine Änderung des bei der Verfassung der Generalpläne aufgestellten Betriebsprogrammes zurückzuführen sind, indem die Regierung die wirkliche Bauausführung auf Grundlage eines wesentlich erweiterten Betriebsprogrammes eingeleitet hat, wodurch allerdings die Leistungsfähigkeit der Alpenbahnen wesentlich, zum Teil auf das Doppelte der ursprünglichen Annahme, erhöht wurde. Wenngleich diese durchgreifende Änderung des Betriebsprogrammes und die hiernach sich ergebende, den modernen Anforderungen der Technik und des Verkehres entsprechende Umgestaltung der Alpenbahnen vom Standpunkte der Volkswirtschaft und mit Rücksicht auf die stetige Verkehrsentwicklung gerechtfertigt erscheint, so könne der Unterausschuß doch nicht umhin, den Antrag zu stellen: „Obwohl der Ausschuß anerkennt, daß die Mehrerfordernisse, welche in Hinsicht auf die Abänderungen des Betriebsprogrammes erwachsen sind, sachlich gerechtfertigt sind, werde doch das Bedauern darüber ausgesprochen, daß von der Regierung die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften zu der über das verfassungsmäßig genehmigte Programm weit hinausgehenden Ausgestaltung nicht schon in jenem Zeitpunkte eingeholt wurde, in welchem die Unzulänglichkeit der mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 bewilligten Kredite erkannt wurde." In Erwägung aber, daß die ungestörte Fortführung der Bahnbauten zur Vermeidung einer schwerwiegenden Schädigung staatlicher und volkswirtschaftlicher Interessen geboten sei und daß eine Einschränkung der baulichen Ausgestaltung der Bahnanlagen nicht zulässig erscheine, daß ferner laut der gegebenen Zusicherung mit den erbetenen Krediten menschlicher Voraussicht nach volles Auslangen gefunden werde, stelle das Subkomitee den Antrag: „Dem von der Regierung am 10. Mai 1904 eingebrachten Gesetzentwurfe betreffend weitere Bestimmungen über die Ausführung des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 genehmigten Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahnverwaltung werde in der vom Subkomitee abgeänderten Form die verfassungsmäßige Zustimmung gegeben."

Ein anderer Abgeordneter stellte die Anfrage, ob die Pyhrnbahn, ungeachtet sie die größten Überschreitungen ausweise, nur als Lokalbahn und ohne Schnellzugverkehr betrieben werden soll. Auch Wächterhäuser und Schranken seien auf ihr nicht vorgesehen; ferner sollen nicht nur beim Umbau der Kremsthalbahn, sondern auch beim Bau der Pyhrnbahn Altschienen verwendet werden. Redner ersuchte um Aufklärung in dieser Beziehung.

Ein dem Polenklub angehörender Abgeordneter erinnerte an die Entstehungsgeschichte des Gesetzes über die Alpenbahnen. Alpenbahnen und Kanalbauten seien das Mittel gewesen, um das Parlament zu neuem Leben zu erwecken. Das Gesetz über die Alpenbahnen sei fast einstimmig zum Beschlusse erhoben worden. Wären für die Alpenbahnen 90 000 000 Kr. mehr verlangt worden, hätte das Haus die Vorlage deshalb nicht angenommen? Der Grund der Bauführung in eigener Regie werde durch die Kreditüberschreitungen sehr in Frage gestellt und man befürworte Privatunternehmungen. Das seien in volkswirtschaftlicher Beziehung die ersten traurigen Folgen der Kreditüberschreitungen. Von der Regierung sei die Ansicht geäußert worden, das Investitionsgesetz kenne keinen Höchstkredit; demnach könne hier nicht von Überschreitungen die Rede sein, sondern nur von Mehrerfordernissen. Wenn eine solche Auslegung richtig wäre, so brauchte man in den Gesetzen über Bahnbauten von den Baukrediten überhaupt nichts zu erwähnen. Die Bewilligung der Geldmittel durch das Haus hätte dann keinen Wert. Gegen eine solche Auffassung von Krediten im Staatshaushalte müsse man sich verwahren. Bei allen Kapiteln seien Überschreitungen

zu verzeichnen, sogar bei der allgemeinen Verwaltung, Vorarbeiten, Bauaufsicht, Hochbauten. Diese Posten seien sicherlich nicht durch Bodenschwierigkeiten und Elementarereignisse beeinflußt, sondern von Haus aus zu niedrig veranschlagt worden. Die größte Überschreitung finde sich beim Unterbau mit 31 000 000 Kronen und bei den großen Tunneln mit 21 300 000 Kr. Es lasse sich nicht bestreiten, daß das Investitionsgesetz verfrüht und nicht ausgereift war. Redner glaubt, daß mit den angegebenen Überschreitungen das Auskommen nicht gefunden werden wird. Man ginge sicherer vor, wenn man die Kreditüberschreitungen um 10 000 000 Kr. höher, demnach mit 100 000 000 Kr. annimmt. Für Stationserweiterungen seien für die drei Direktionen Krakau, Lemberg und Stanislau im Investitionsgesetze 31 000 000 Kronen eingestellt worden. Redner führt zum Schlusse aus, daß die Kreditüberschreitungen beim Bau der Alpenbahnen in der Geschichte des Eisenbahnbaues als warnendes Beispiel dienen werden, daß ein in technischer Beziehung vollkommen gelungener und mit gigantischen Schwierigkeiten durchgeführter Bau traurige statt freudiger und erhebender Erinnerungen in der steuerzahlenden Bevölkerung wachrufen müsse, wenn den finanziellen Opfern zu weite Grenzen gezogen wurden.

Ein anderer Abgeordneter (Südslave) führte aus, es sei jedenfalls allgemeine Anschauung, daß der weitere Ausbau der Alpenbahnen nicht in Frage gestellt werden dürfe und die angeforderten Kredite bewilligt werden müssen. Es erscheine ihm aber auch nicht richtig, bei dieser Angelegenheit und an diesem Orte die Vertrauensfrage aufzuwerfen. Dem Unterausschuß sei lediglich die Aufgabe zugewiesen worden, die beim Bau der Alpenbahnen zutage getretenen Verhältnisse klarzulegen und das Ergebnis dieser Klarlegung dem Ausschusse zu unterbreiten. Redner begnüge sich daher, sachliche Kritik zu üben. Trotz der erschöpfenden Beantwortung der von den Komiteemitgliedern aufgeworfenen Fragen durch die Regierung bleibe doch der Eindruck zurück, daß der Bau ohne genügende Vorarbeiten begonnen wurde, deren Mangel eben die Ursache der Überschreitungen bilde. Diese letzteren müsse er besonders als Vertreter eines südlichen Kronlandes bedauern, weil er befürchten müsse, daß angesichts der großen Kosten des in Rede stehenden Bahnbaues der Süden für lange Jahre auf die Verwirklichung von Bahnen werde verzichten müssen.

Der Eisenbahnminister wendete sich zuerst gegen die von einem Abgeordneten aufgestellte Schlußfolgerung hinsichtlich des grundsätzlichen Unterschiedes zwischen dem generellen und dem Detailprojekte. Der Minister wies darauf hin, daß es kein Detailprojekt gibt, welches mit dem generellen vollständig übereinstimmen würde, und daß der wesentliche Unterschied dieser beiden Projektarten der sei, daß das Detailprojekt eine weitere Entwicklungsstufe des dem Generalprojekte zugrunde liegenden technischen Gedankens darstelle. Abweichungen können daher nur von dem Gesichtspunkte aus beurteilt werden, ob sie sachlich begründet und ökonomisch seien.

Der Minister wiederholte die Versicherung, daß die seinerzeitigen Vorschläge für den damaligen Zeitpunkt gut und begründet waren und die nachgefolgten Veränderungen das Urteil über eine rückliegende Arbeit nicht beeinflussen könnten. Über die Gefährlichkeit der Trasse im Bacatale habe die Regierung das Parlament nicht irgendwie im unklaren gelassen, im Gegenteil gehe die Offenheit, mit welcher die Staatseisenbahnverwaltung vorgegangen sei, aus dem Motivenberichte zur Vorlage vom Jahre 1901 hervor, in welchem der Mangartlinie und der Predillinie sowohl vom finanziellen als auch vom bautechnischen und bauökonomischen Gesichtspunkte aus der Vorzug zuerkannt und zugleich erklärt wurde, daß diese Linien aus gesamtstaatlichen Rücksichten doch nicht zur Ausführung empfohlen werden können. Der Minister verwies übrigens auf die Ausführungen eines Abgeordneten, wonach keine dieser Linien den verschiedenen volkswirtschaftlichen Rücksichten der östlichen und westlichen Interessengruppen genügt hätte. Er wendete sich darauf zur Frage des Zeitpunktes, in dem die Baudirektion auf die aufgetauchten Schwierigkeiten aufmerksam gemacht habe. Ein bestimmter Zeitpunkt hierfür könne von ihm nicht angegeben werden. Es habe eines besonderen Berichtes der Baudirektion nicht bedurft, um den Minister auf die Schwierigkeiten aufmerksam zu machen. Er habe diese Angelegenheit von Anbeginn im steten Einvernehmen mit den technischen Organen und insbesondere mit dem Eisenbahnbaudirektor verfolgt und sei in fortlaufender Kenntnis der einzelnen Phasen der aufgetauchten Bauerschwernisse gewesen. Diese Schwierigkeiten seien auch im Motivenbericht ausdrücklich dem Parlament angekündigt, und dennoch sei der Bau durch das Bacatal durch das Gesetz vorgeschrieben und, wenn auch leider mit bedeutenden Mehrkosten, eben in Gemäßheit des gesetzlichen Auftrages ausgeführt worden. Das Zusammenwirken mit der Eisenbahnbaudirektion sei ein stetes und organisches gewesen. Die einmütige Anerkennung der Leistungen der technischen Organe begrüße der Minister mit Genugtuung, möchte aber für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, die Techniker in der Entfaltung ihrer Leistungen nicht nur nicht gehemmt, sondern nach Kräften gefördert zu haben, schon durch Schaffung jener Organisation, welche es ihnen ermöglichte, ohne Behinderung durch den formalistischen Instanzenzug ihren Aufgaben nachzukommen.

Der Minister wies auf Grund der zeitlichen Reihenfolge der einzelnen Abschnitte des Baugeschäfts nach, daß die das Mehrerfordernis beanspruchende Regierungsvorlage erfolgt sei, sobald die Bezifferung dieser Kosten mit möglichster Genauigkeit vorgenommen werden konnte. Diese Rücksicht schien der Regierung so ausschlaggebend, daß sie es vorzog, die Regierungsvorlage in knappster und kürzester Form und ohne die Beigabe der üblichen Behelfe und Tabellen, deren Ausarbeitung geraume Zeit erfordert und die Einbringung verzögert hätte, dem Hause zu unterbreiten.

Im übrigen sei schon vor Einbringung der Vorlage das Haus in Kenntnis der Tatsache gesetzt worden, daß Mehrerfordernisse, und zwar in bedeutendem Kostenbetrage, zu gewärtigen seien, nämlich durch die in der Sitzung am 9. Dezember 1903 erfolgte Beantwortung einer Interpellation, worin mitgeteilt wurde, daß der Baufortschritt und die Baugebarung im Jahre 1904 die Bewilligung bedeutend erhöhter Kredite notwendig machen werde.

Der Eisenbahnminister erklärte sodann auf eine gestellte Anfrage, es liege der Staatsbahnverwaltung fern, die mit so namhaften Mehrkosten verbundene Ausgestaltung der Pyhrnbahn zur Hauptbahn zweiten Ranges für den künftigen Betrieb unverwertet zu lassen. Nur für den Beginn des Betriebes werde eine gewisse Einschränkung dadurch unvermeidlich sein, daß die noch umzubauende Einmündung der Kremstalbahn in den Bahnhof Linz den Verkehr durchgehender Züge von Budweis über Linz nach Selztal behindere. Das Betriebsprogramm für die Pyhrnbahn sei bereits fertiggestellt und sehe den Verkehr direkter Züge von Budweis über Linz nach Selztal vor. Der Oberbau werde dieselbe Tragfähigkeit erhalten wie bei den nördlichen und südlichen Anschlußstrecken, und bilde die teilweise Verwendung altbrauchbarer schwerer Schienen auf der Umbaustrecke der Kremstalbahn kein Hindernis für die Verwendung der auf den übrigen Hauptbahnstrecken der Staatsbahnen verkehrenden Fahrbetriebsmittel und die Anwendung der dort zulässigen Fahrgeschwindigkeit.

(Schluß folgt.)

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Beratung des Etats der preußischen Staatsbahnverwaltung im Herrenhause** begann in der Sitzung vom 29. März d. J. Staatsminister v. Budde gab über den von uns an anderer Stelle (S. 400) dieser Nummer erwähnten Görlitzer Veruntreuungsprozeß eine Erklärung ab, nach welcher der verurteilte Friedeberg als Inhaber der Firma Nathan Friedeberg in Breslau mit zu der Berliner Eisenhandelsgesellschaft gehört, die vom Oberschlesischen Stahlwerk begründet ist, um das alte Eisenbahnmaterial anzukaufen. Diese Gesellschaft bedeute eine Monopolisierung des Handels. Der Minister sprach sein Bedauern aus, daß Herr Nathan Friedeberg Gesellschafter dieser Firma sei. Er fuhr fort: „Ich hoffe, daß die großen Firmen, mit denen wir zu tun haben, solche räudigen Schafe aussondern. (Zustimmung.) Mit Rücksicht darauf, daß durch die Monopolisierung eines solchen Geschäfts die Einnahmen der Eisenbahnverwaltung zum Schaden des Staates gedrückt werden, trage ich mich mit dem Gedanken, diese Althändler auszuscheiden und direkt mit den großen Werken zu verkehren."

Wir werden über die Etatsberatung in nächster Nummer zusammenhängend berichten.

— **Die preußische Eisenbahnvorlage** gelangte am 29. März d. J. im Abgeordnetenhause zur ersten Beratung. Wir werden nach deren Beendigung über sie zusammenhängend berichten.

— **Beschaffung von Lokomotiven für die preußisch-hessischen Staatsbahnen (zweite Teilbeschaffung für das Etatsjahr 1905).** Die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 309 Lokomotiven verschiedener Gattung für die bestehenden Bahnen und für die demnächst zu eröffnende Neubaulinie Johannisburg-Lötzen-Angerburg mit den Lokomotivbauanstalten, die z. Z. für die Staatsbahnverwaltung beschäftigt sind, in Verhandlung zu treten. Unter Hinzurechnung der bereits bestellten 537 Lokomo-

tiven, worüber wir in Nr. 18 S. 274 d. Ztg. berichteten, beläuft sich somit die Anzahl der gegenwärtig für 1905 zur Beschaffung gelangenden Lokomotiven auf 846 Stück. Die Lieferungen sollen bis zum 31. März 1906 abgeschlossen sein. In der erweiterten Beschaffung sind enthalten: 26 2/5-gek. vierzylindrige Schnellzug-Verbundlokomotiven mit Tender von 20 cbm Wasserinhalt, 11 2/4-gek. Schnellzuglokomotiven mit Treibrädern von 2100 mm Durchmesser und Rauchkammerüberhitzer, 5 desgl. mit Rauchröhrenüberhitzer (letztere beiden Gattungen sind bisher noch nicht beschafft worden), 16 2/4-gek. Schnellzug-Verbundlokomotiven und 20 desgl. Personenzug-Verbundlokomotiven mit Tender von 20 cbm Wasserinhalt, 12 3/4-gek. Personenzuglokomotiven mit Überhitzer und Kraußschem Drehgestell, 45 3/4-gek. Personenzug-Tenderlokomotiven für Hauptbahnen mit vorderem Kraußschem Drehgestell (hiervon 12 mit Überhitzer), 22 3/4-gek. Güterzug-Verbundlokomotiven und 9 desgl. Güterzuglokomotiven mit Kraußschem Drehgestell und Tender von 12 cbm Wasserinhalt, 16 3/3-gek. Güterzug-Verbundlokomotiven mit Tender von 12 cbm Wasserinhalt, 36 4/4-gek. Güterzug-Verbundlokomotiven mit Tender von 12 cbm Wasserinhalt und 47 desgl. Güterzuglokomotiven (von letzterer Gattung 12 mit Überhitzer), 38 3/4-gek. Güterzug-Tenderlokomotiven mit Kraußschem Drehgestell sowie 6 5/5-gek. Güterzug-Tenderlokomotiven mit Überhitzer.

Je nach ihrem Verwendungszweck erhalten die Lokomotiven Westinghouse- oder Knorr- und gegebenenfalls auch Schleifer-Luftdruckbremse, Leinenhaspel und Leinenführung für Heberleinbremse, Langer-Marcottysche Rauchverminderungseinrichtung, Dampfläutewerk, Dampfheizeinrichtung, Schugschen mech. Sandstreuer, Lentzschen Dampfsandstreuer, Brüggemannschen oder Knorrschen Preßluftsandstreuer, Adelsbergerschen Funkenfänger usw.

— **Eine Denkschrift über die Verhältnisse der nichttechnischen Bureaubeamten** im Staatsbahndienst ist seinerzeit vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses übergeben worden. Neuerdings sind die betreffenden Verhältnisse wieder anläßlich des Antrags Trimborn und Genossen in Sachen der Betriebssekretäre Gegenstand der Erörterung im Landtage gewesen; die vom Minister hierüber abgegebene Erklärung ist in Nr. 22 S. 311 d. Ztg. mitgeteilt. Der obenerwähnten Denkschrift entnehmen wir noch die nachstehenden Angaben: Bis zum 1. April 1898 wurden die Beamten für den Bureaudienst einerseits und für den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst anderseits gesondert angenommen, obwohl die an die Vorbildung gestellten Anforderungen im wesentlichen die gleichen waren. Die große Mehrzahl der Bahnhofs- und Abfertigungsbeamten, deren Gesamtzahl um 7240 die Zahl der Bureaubeamten überstieg, konnte aber nur in Stationsassistentenstellen gelangen, die bei gleichem Anfangsgehalt im Höchstgehalt um 500 *M.* hinter den Stellen der Betriebssekretäre zurückblieben, und die Zahl der Beförderungsstellen II. Klasse (Stationsvorsteher II. Klasse, Güterexpedienten und Stationseinnehmer), deren Höchstgehalt noch um 100 *M.* geringer war, als das Höchstgehalt der Betriebssekretäre, betrug nur 1966 gegenüber 6169 — für die erste etatsmäßige Anstellung bestimmten — Betriebssekretärstellen. Die Zahl der Beförderungsstellen I. Klasse des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes endlich betrug nur 476 gegenüber 1316 Beförderungsstellen des Bureaudienstes, obwohl für die letzteren ein um 400 *M* höheres Höchstgehalt vorgesehen war.

Diese Zurücksetzung der Bahnhofs- und Abfertigungsbeamten gegenüber den Bureaubeamten war ungerechtfertigt, denn die Tätigkeit der Stationsassistenten — noch weniger aber die der Stationsvorsteher II. Klasse und Güterexpedienten — steht hinter der Tätigkeit der Betriebssekretäre, die Tätigkeit der Stationsvorsteher I. Klasse, Güterexpeditionsvorsteher und Stationskassenrendanten hinter derjenigen der Eisenbahnsekretäre an Bedeutung und Schwierigkeit nicht zurück. Wenn vollends noch bei den Bahnhofsbeamten die mit dem Betriebsdienst verbundene große Verantwortlichkeit und Gefährlichkeit der dienstlichen Tätigkeit berücksichtigt wurde, so mußte zum mindesten auf eine Gleichstellung der Bahnhofs- und Abfertigungsbeamten mit den Bureaubeamten hingewirkt werden.

Dazu kam, daß es sich mit Rücksicht auf die fortgesetzt im Steigen begriffene Bedeutung des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes und die Notwendigkeit eines stetigen Eingreifens der Verwaltung in diesen Dienst als unerläßlich erwies, bei der Heranbildung des Beamtennachwuchses die gesonderte Behandlung des Bureaudienstes aufzugeben. Mehr und mehr machte sich das Bedürfnis geltend, nur solche Beamte im Bureaudienst zu verwenden, die den Bahnhofs- und Abfertigungsdienst durch eine längere Beschäftigung in diesen Dienstzweigen gründlich kennen gelernt hatten und die dabei gesammelten Erfahrungen sodann im Bureaudienst nutzbar machen können.

Seit dem 1. April 1898 werden infolgedessen die Dienstanfänger für alle drei Dienstzweige gemeinsam angenommen, und seitdem ist jeder Bureaubeamte zunächst im Außendienst beschäftigt gewesen, bevor er in den Bureaudienst gelangt. So lange nun aber diese jüngeren Beamten noch nicht die erforderlichen Erfahrungen im Außendienst erlangt haben, muß dem erwähnten immer stärker werdenden Bedürfnis dadurch genügt werden, daß ältere, gut befähigte und erfahrene Beamte des Bahnhofs- und Abfertigungsdienstes in den Bureaudienst übernommen werden. Das ist seit dem Jahre 1897 in mäßigem Umfange geschehen. Es mögen seitdem 70 bis 80 Güterexpedienten in Eisenbahnsekretärstellen überführt sein; neuerdings wurde angeordnet, daß bei jeder Direktion 3 bis 4 Stationsvorsteher II. Klasse oder Güterexpedienten — im ganzen also 63 bis 84 Beamte — in den Bureaudienst übernommen werden sollen.

Diese Außenbeamten werden mit ihrem Anwärterdienstalter zum Stationsvorsteher II. Klasse oder Güterexpedienten unter die Anwärter zum Eisenbahnsekretär eingereiht. Das entspricht der Billigkeit, da die Anwärter zum Stationsvorsteher II. Klasse und Güterexpedienten bei gleicher Vorbildung eine gleich lange Vorbereitungszeit zurücklegen mußten, wie die Anwärter zum Eisenbahnsekretär. Für alle Stellen I. Klasse ist jetzt das gleiche Höchstgehalt von 4200 *M.* vorgesehen.

— **Bezirkseisenbahnrat Cöln.** In der Sitzung des ständigen Ausschusses am 4. März gelangten namentlich verschiedene Anträge auf Frachtermäßigungen für Eisenindustriebezirke und einzelne Eisenwerke zur Verhandlung, die durch die jüngst eingeführten ermäßigten Brennstoffrachten für das Sieg-, Lahn- und Dillgebiet veranlaßt worden waren. Bei der Besprechung dieser Anträge führte Eisenbahn-Direktionspräsident Breitenbach der Köln. Ztg. zufolge aus: Die für das bezeichnete Gebiet gewährte Frachtermäßigung sei eine Ausnahmemaßregel im strengsten Sinne des Wortes; ihre Ausdehnung auf andere Bezirke würde daher nur in Frage kommen können, wenn dafür die gleichen Voraussetzungen wie für jene Gebiete vorlägen. Angesichts der zahlreichen und zum Teil außerordentlich weitgehenden Anträge zu gunsten anderer Gebiete mußten die gegen eine Ausdehnung der Frachtermäßigungen sprechenden Bedenken ganz besonders hervorgehoben werden. In den nachfolgenden Verhandlungen wurden die vorliegenden Anträge durch Anwesende zwar mehr oder weniger nachdrücklich befürwortet, aber hinsichtlich der meisten beschlossen, sie dem Bezirkseisenbahnrat zur Berücksichtigung nicht zu empfehlen. So diejenigen über die mittelrheinischen Bezirke der Eisenindustrie, wobei man namentlich auf eine Notlage der Konkordiahütte Bezug nimmt und die Meinung laut wurde, daß ein Wettbewerb mit dem Siegerlande nicht bestehe; ferner drei Anträge betreffend das Lennegebiet des Kreises Altena und das untere Lennegebiet, wobei von den Vertretern der Eisenbahn auf die Unterschiede in den Betriebsverhältnissen zwischen Lenne und Sieg hingewiesen und eine Schadloshaltung des Bezirks für die Nachteile abgelehnt wurde, die ihm das Roheisensyndikat zugefügt habe. Ohne längere Erörterung wurden Anträge des Stahlwerks Ed. Dörenberg & Söhne in Ründeroth (Aggertal) und der Aßlarer Hütte bei Wetzlar abgelehnt. Angenommen wurden dagegen die Anträge betr. die Siegrheinische Hütte in Friedrich-Wilhelmshütte bei Troisdorf, die Georgs-Marienhütte in Osnabrück und die Mathildenhütte in Harzburg, da die Mehrzahl der Ausschußmitglieder, in letzterem Falle sämtliche, ihre Berechtigung anerkennen. Hinsichtlich der Georgs-Marienhütte geschah dies auch durch den zuständigen Bergbeamten, der ausführte, daß ohne Verhüttung der geringwertigen Erze des Teutoburger Waldes auf der genannten Hütte diese und vielleicht auch die an der Porta eingehen müsse. Hinsichtlich der Friedrich-Wilhelmshütte wurde auf deren Angaben und durch die Ausführungen des Oberregierungsrats Schröder als Vertreter der Cölner Handelskammer die vorhandene Notlage nachgewiesen. In den letzten zehn Jahren seien 4 000 000 *M.* in das Werk gesteckt worden, wegen seiner ungünstigen geographischen Lage zwischen Rhein und Sieg habe es aber im ganzen mit Verlust gearbeitet und werde durch den Wettbewerb Westfalens und des Siegerlandes arg benachteiligt. Die Eisenbahnverwaltung sprach sich gegen die Ermäßigung aus, der Ausschuß beschloß aber mit 8 gegen 5 Stimmen, sie zu empfehlen.

— **Moselbahn-Aktiengellschaft in Cöln.** Der Rechenschaftsbericht für 1904 teilt nach einer Übersicht über die im Vorjahre ausgeführten Arbeiten mit, daß bei günstiger Witterung, die ein kräftiges Arbeiten auch während der letzten Wintermonate erlauben würde, die Vollendung der ganzen Strecke Trier-Bullay mit Sicherheit zum 1. Juli d. J. in Aussicht gestellt werden könne. In der Länge der Betriebsstrecke ist seit Eröffnung der Strecke Andel-Bernkastel im März v. J. keine Änderung eingetreten. Die Einführung der Bahn bis zum Bahnhofsvorplatze in Trier wurde sehr verzögert, zu Anfang 1905

jedoch die letzte Schwierigkeit beseitigt, wie auch das Empfangsgebäude zu dieser Zeit bis auf Kleinigkeiten fertiggestellt war und im Mai 1905 die endgültige Einführung zum Bahnhofsvorplatz in Trier beendet sein wird. Sodann berichtet der Vorstand, daß die Zunahme des Verkehrs bereits im Jahre 1904 an den einzelnen Bahnhöfen Erweiterungen erforderlich gemacht habe. Während im Jahre 1903 eine durchschnittliche Monatseinnahme von rund 14 000 ℳ. zu verzeichnen gewesen sei, habe man im vorigen Jahre 23 800 ℳ. erreicht. Zu dieser Verkehrssteigerung habe namentlich auch der lebhafte Güterverkehr in den Sommer- und Herbstmonaten beigetragen, wo die Zahl der täglich beförderten Güterwagen zeitweise auf 40 gestiegen sei. Wenn hierbei auch die Betriebsausgaben im Vergleich zu 1903 erheblich gestiegen seien, so sei dies darauf zurückzuführen, daß in den Herbstmonaten zur Bewältigung des Güterverkehrs fast täglich besondere Bedarfsgüterzüge gefahren werden mußten und daß ferner zahlreiche Bauwagen durch die Betriebsmaschinen zu befördern waren, für die eine Fracht nicht berechnet worden sei. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 185 309 ℳ. (i. V. 82 927 ℳ.), aus dem Güterverkehr 90 890 (40 729) ℳ. und die Nebeneinnahmen 10 612 (2237) ℳ., zusammen 286 812 (125 893) ℳ., während für Ausgaben 142 246 (50 752) ℳ. abzuziehen waren, so daß ein Überschuß von 144 565 (75 141) ℳ. verblieb. Dieser erscheint jedoch nicht in der Gewinn- und Verlustrechnung, da Bau und Betrieb der Moselbahn vertragsmäßig vorläufig auf Rechnung der den größten Teil des Grundkapitals der Moselbahn besitzenden Westdeutschen Eisenbahngesellschaft gehen. Es kommen daher nur die Zinseneinnahmen und die allgemeinen Unkosten zur Verrechnung. Bei einem Aktienkapital und einer Anleiheschuld von je 7 000 000 ℳ. hat sich die Baurechnung infolge Fälligwerdens weiterer Zahlungen an die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft für deren Leistungen und durch weiter erwachsene Grunderwerbskosten sowie Belastung der dem Unternehmen von der Westdeutschen Eisenbahn aufgerechneten Leistungen und Lieferungen zum 31. Dezember 1904 um 4 103 497 ℳ. auf 14 344 441 (10 240 964) ℳ. erhöht. An Ausständen waren am Jahresschluß noch 1 000 000 (3 790 000) ℳ. vorhanden. Dieser Betrag stellt den noch nicht zum Bau verwendeten Restbetrag des von der Landesbank der Rheinprovinz gewährten Darlehens dar und wird erst am Tage der Betriebseröffnung der letzten Teilstrecke fällig.

— **Vorschriften für die Aufnahme, Ausbildung und Prüfung von Handwerkslehrlingen bei den bayerischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion gibt ihren Zentralwerkstätten hinsichtlich der Verhältnisse der Lehrlinge in diesen Werkstätten in zusammenfassender Darstellung die bestehenden Vorschriften bekannt. Hierbei wird einleitend bemerkt, daß von den zuständigen Staatsbehörden die Zentralwerkstätten als Lehrwerkstätten im Sinne der §§ 126 b Abs. 3 und 129 Abs. 4 der Reichsgewerbeordnung für die Gewerbe der Schmiede, Kesselschmiede, Kupferschmiede, Gießer, Schlosser, Dreher, Spengler, Schreiner, Sattler und Lackierer staatlich anerkannt wurden und daß den Prüfungszeugnissen des bei diesen Werkstätten nach Maßgabe der Gesellenprüfungsordnung zu bildenden Prüfungsausschusses die Privilegierung im Sinne der §§ 129 Abs. 4, 129 a Abs. 3 und 131 a Abs. 2 der Reichsgewerbeordnung verliehen worden ist. Aus diesen Vorschriften entnehmen wir in gedrängtem Auszuge u. a. nachstehendes:

I. Aufnahme. Die Anzahl der Lehrlinge bei jeder Zentralwerkstätte soll nicht mehr als 40 betragen; Söhne von Beamten, Unterbeamten, Bediensteten und Gehilfen der bayerischen Staatsbahnen sind vorzugsweise zu berücksichtigen. Die Bewerber sollen bei der Aufnahme das 14. Lebensjahr vollendet, jedoch das 16. nicht überschritten haben und müssen einen ungetrübten Leumund besitzen; volle Gesundheit und volle körperliche Tauglichkeit zu dem gewählten Berufe muß bahnärztlich festgestellt sein. Über die Bewerbungen, welche mit dem Schulentlaßzeugnisse und dem Geburtszeugnisse belegt sein müssen, wird von jeder Zentralwerkstätte eine Bewerberliste geführt; für die Reihenfolge der Einberufung ist im allgemeinen der Eintrag in diese Liste maßgebend, jedoch haben die Zentralwerkstätten bei Auswahl der Lehrlinge neben der Würdigkeit besonders die Dürftigkeit der Eltern im Auge zu behalten und demnach auf die Söhne armer Witwen, Arbeiter und Bediensteten in erster Linie Bedacht zu nehmen. Im Falle der Bewerber den gestellten Anforderungen genügt, ist mit dessen gesetzlichem Vertreter ein schriftlicher Lehrvertrag abzuschließen; die ersten 8 Wochen der Lehre gelten als Probezeit, während welcher die Lösung des Lehrverhältnisses jederzeit durch einseitigen Rücktritt statthaft ist. Der Lehrling erhält vom Tage der Einstellung ab einen Taglohn von 60 ₰, welcher entsprechend den Leistungen und dem Betragen halbjährig um 10 ₰ erhöht werden kann und im Laufe des letzten Jahres der Lehrzeit den Betrag von 1,30 ℳ. dann übersteigen darf, wenn der Lehrling sich als besonders tüchtig und fleißig erweist.

II. Ausbildung. Die Lehrzeit beträgt 4 Jahre. Die Ausbildung der Lehrlinge erfolgt in den verschiedenen Werkstätteabteilungen nach einem den obengenannten Vorschriften beigegebenen Ausbildungsplane unter Oberleitung des Werkstätte- bezw. Abteilungsvorstandes durch einen geeigneten Werkführer, Vorarbeiter oder tüchtigen Arbeiter. Während der ganzen Lehrzeit müssen die Lehrlinge zum Zwecke ihrer Fortbildung einen entsprechenden Fachunterricht an einer am Sitze der Zentralwerkstätte befindlichen Gewerbe-, Baugewerk- oder Fortbildungsschule besuchen, um sich angemessene Kenntnisse in der Arithmetik, niederen Mathematik, Physik, Materialienkunde und die nötige Fertigkeit im Zeichnen und in der Abfassung kleiner Schriftstücke zu erwerben. Die in der Fachschule gefertigten schriftlichen und zeichnerischen Arbeiten und die erhaltenen Schulzeugnisse, auch in der Feiertagsschule, haben die Lehrlinge jeweils nach Schulschluß dem Werkstättevorstande vorzulegen; unbemittelten Lehrlingen können von den Zentralwerkstätten auf Ansuchen die für den Zeichenunterricht benötigten Gebrauchsgegenstände, wie Reißzeuge, Reißbretter, Reißschienen, Winkel, Kurvenlineale, Maßstäbe usw., leihweise überlassen werden. Bei Beendigung des Lehrverhältnisses hat die Zentralwerkstätte dem Lehrling ein Lehrzeugnis unter Angabe des Gewerbes, in welchem er unterwiesen worden ist, über die Dauer der Lehrzeit und die während dieser von ihm erworbenen Kenntnisse und Fertigkeiten sowie über sein Betragen kostenfrei auszustellen. Eine Verbindlichkeit für die Weiterbeschäftigung der Lehrlinge nach beendigter Lehrzeit übernimmt die Staatsbahnverwaltung nicht, doch werden die Lehrlinge, insbesondere wenn sie sich der Gesellenprüfung mit Erfolg unterzogen haben, bei Bedarf von Werkstättearbeitern vorzugsweise berücksichtigt und können einer der Staatsbahnwerkstätten zugewiesen werden.

III. Prüfung (Gesellenprüfungsordnung). Um den bei den Zentralwerkstätten ausgebildeten Handwerkslehrlingen Gelegenheit zu geben, sich nach Ablauf der Lehrzeit der Gesellenprüfung im Sinne der Gewerbeordnung § 129 Abs. 1 zu unterziehen, wird bei jeder Zentralwerkstätte für jedes einzelne Gewerbe, in dem die Ausbildung von Handwerkslehrlingen stattfindet, ein aus einem Vorsitzenden und zwei Beisitzern bestehender Prüfungsausschuß gebildet, von welchem die Prüfungen abzunehmen sind. Die Prüfung hat den Nachweis zu erbringen, daß der Lehrling die in seinem Gewerbe gebräuchlichen Handgriffe und Fertigkeiten mit genügender Sicherheit ausübt und sowohl über den Wert, die Beschaffung, Aufbewahrung und Behandlung der zu verarbeitenden Rohmaterialien, als auch über die Kennzeichen ihrer guten Beschaffenheit unterrichtet ist. Diese Kenntnisse hat der Lehrling a) durch Anfertigung eines eine durchschnittliche genügende Befähigung erfordernden Probestückes, b) durch Aufstellung einer überschlägigen Preisberechnung für dieses Probestück und c) mündlich nachzuweisen. Das Probestück, welches die Prüfungskommission bestimmt, sowie die Preisberechnung hat der Lehrling ohne jede Beihilfe anzufertigen. Die mündliche Prüfung erfolgt vor dem gesamten Prüfungsausschusse in angemessener Zeit. Das Ergebnis der Prüfung wird im Prüfungsausschusse durch Stimmenmehrheit festgestellt und ihr Ausfall durch die Prädikate sehr gut, gut, befriedigend, ungenügend bezeichnet. Die Prüfung ist bestanden, wenn mindestens das Prädikat „befriedigend“ erteilt ist.

Als Anhang ist den erlassenen Vorschriften ein nach Lehrjahren geordneter Ausbildungsplan für die Lehrlinge der eingangs aufgezählten Gewerbe angefügt.

— **Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund-Tegernsee in München.** Dem Rechenschaftsbericht für 1904 ist zu entnehmen, daß die Gesamtzahl der Züge 5440 gegen 5332 im Vorjahre betrug. Die günstige Witterung des Sommers 1904 kam dem Personenverkehr sehr zu statten. Die Gesamteinnahme betrug 220 178 ℳ. gleich 12 829 ℳ. mehr als im Vorjahre. Die Ausgaben erfuhren bei 73 443 ℳ. eine Mehrung von 5912 ℳ. Es ist beabsichtigt, eine Betriebsmittelgemeinschaft mit der bayerischen Staatsbahn herzustellen. Einschließlich des Vortrages betrug die Gesamteinnahme 225 590 (207 349) ℳ., die Betriebsausgabe einschließlich einer Zuweisung an den Erneuerungsfonds 77 768 ℳ. Der zur Verteilung bleibende Gewinn beträgt 108 627 (101 652) ℳ. Die Generalversammlung genehmigte 8 % Dividende (7 %) gleich 40 000 (35 000) ℳ.

— **Feststellung des Eigengewichts der Güterwagen.** In bezug hierauf schreibt die Zusatzbestimmung II Abs. 3 zu § 53 der Eisenbahn-Verkehrsordnung vor, daß, wenn eine von dem Absender beantragte Feststellung des Eigengewichts des Wagens keine größere Abweichung von dem an dem Wagen angeschriebenen Eigengewicht als in der Höhe von 2 % ergibt, die im Nebengebührentarife festgesetzte Gebühr (50 ₰ für jeden Wagen) für die Verwiegung mittels der Gleiswage erhoben werden soll. Gegen diese Bestimmung hat nach einer Mit-

teilung der Zeitschrift „Handel und Gewerbe" die Handelskammer zu Villingen eine Eingabe an die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen gerichtet, in der sie befürwortet, daß angesichts der regelmäßigen und meist erheblichen Gewichtsdifferenzen zwischen dem angeschriebenen und wirklichen Gewicht der leeren Wagen die Ermittlung des letzteren von der Eisenbahn unentgeltlich geschehen oder, wenn dies nicht tunlich erscheint, eine Herabsetzung der betr. Fehlergrenze auf 1 % erfolgen möge. Der Handelskammer zu Mannheim, welche sich dieser Eingabe angeschlossen hat, ist jedoch von der Großherzoglichen Generaldirektion ein Bescheid zugegangen, in welchem darauf hingewiesen wird, daß ein gleicher Antrag die ständige Tarifkommission der deutschen Eisenbahnverwaltungen im Februar 1897 beschäftigt hat. Er ist damals jedoch mit der Begründung abgelehnt worden, daß eine kostenfreie Verwiegung der leeren Wagen in den Kreisen der Verfrachter sehr bald dazu führen würde, die Feststellung des Eigengewichts der Wagen allgemein zu verlangen. „Für die Eisenbahn würde dieser Zustand aber eine außerordentliche, umsonst zu leistende Mehrarbeit und eine größere Inanspruchnahme des Dienstpersonals zur Folge haben. Es sei hier insbesondere auf die starke Belastung des Rangierdienstes und die bedeutende Verzögerung im Wagenumlauf hingewiesen. Infolge der Nachprüfung des Eigengewichts der leeren Wagen würden diese auf größeren Stationen mindestens einen halben Tag länger dem Verkehr entzogen werden, was wiederum zu Unzuträglichkeiten usw. führen würde." Auch eine Herabsetzung der Fehlergrenze auf 1 % würde die gleichen Unzuträglichkeiten, wenn auch in etwas geringerem Maße, zur Folge haben. In den betreffenden Verhältnissen sei inzwischen keine Änderung eingetreten, und es sei daher nicht zu erwarten, daß die ständige Tarifkommission jetzt dem gestellten Antrage der Handelskammer entsprechen werde. Somit könne ihm zur Zeit eine weitere Folge nicht gegeben werden.

— **Ein Strafprozeß wegen großer Unterschleife an Altmaterial** hat in den Tagen vom 22. bis 27. März vor der Strafkammer des Landgerichts zu Görlitz stattgefunden. Angeklagt waren 1. der Großkaufmann Nathan Viktor Friedeberg aus Breslau, 2. der Eisenbahnmaterialienverwalter Adolf Büttner aus Soest in Westfalen, 3. der Eisenbahningenieur Passarge aus Lauban in Schlesien, 4. der Eisenbahnbeamte Heinrich Rücker aus Ober-Bertelsdorf, 5. der Eisenbahn-Materialienverwalter Schiewenz aus Lauban, 6. der Eisenbahnarbeiter August Wolff aus Görlitz, 7. der Eisenbahn-Materialienverwalter August Franke aus Lauban und 8. der Eisenbahnbeamte Gust. Schwarz aus Lauban.

Der Angeklagte Friedeberg, der seit Jahren ein Altmaterialiengeschäft in Breslau betreibt und zu diesem Zweck große Vorräte an ausrangierten Eisenbahnmaterialien zu kaufen pflegte, hatte es durch Bestechung von Materialienverwaltern und anderen Beamten der preußischen Staatsbahnen dahin zu bringen gewußt, daß diese ihm aus den von ihnen verwalteten Beständen an altbrauchbaren Sachen ganze Wagenladungen als „unbrauchbares Altmaterial" unentgeltlich nach Breslau zuführten. Als Zeugen waren etwa 120 höhere und niedere Eisenbahnbeamte geladen, während zugleich den Verhandlungen mehrere Vertreter des Eisenbahnministeriums und acht höhere Direktionsbeamte als Sachverständige beiwohnten. Die Angelegenheit hat am sechsten Verhandlungstage dadurch ein unerwartet rasches Ende genommen, daß der erste Angeklagte sich unter dem Drucke der gegen ihn erbrachten überwältigenden Beweise auf Anraten des Gerichtshofes zu einem umfassenden Geständnis bequemte, welchem Beispiele dann die anderen Angeklagten, soweit sie schuldig waren, folgten. Es wurden verurteilt der Angeklagte Friedeberg zu 4 Jahren Gefängnis und 5 Jahren Ehrverlust, die Angeklagten Büttner zu 1 Jahr, Passarge zu 1½ Jahren und Schiewenz ebenfalls zu 1½ Jahren Gefängnis, während gegen die Angeklagten Rücker, Wolff und Schwarz wegen Beihilfe auf 6 Wochen Gefängnis erkannt wurde. Zugleich wurde den Angeklagten Büttner, Passarge und Schiewenz das Recht zur Bekleidung öffentlicher Ämter auf drei Jahre aberkannt. Der Eisenbahn-Materialienverwalter Franke aus Lauban wurde freigesprochen. Die Verurteilten verzichteten auf die Einlegung von Rechtsmitteln.

— **Der Geschäftsbericht der Deutschen Bank für 1904** enthält über einige Eisenbahnunternehmen, an denen sie beteiligt ist, folgende Mitteilungen: Die Verkehrsentwicklung der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen (Berlin) ist auch im verflossenen Jahre befriedigend gewesen; die Verkehrszunahme beträgt etwa 8 %. Die Gesellschaft wird voraussichtlich eine höhere Dividende zur Verteilung bringen können. — Die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen hatte außergewöhnlich gute Einnahmen zu verzeichnen; dagegen ist der seit Jahren anhängige Streit mit der ottomanischen Regierung noch immer nicht geschlichtet, weil diese die Ernennung des Oberschiedsrichters immer wieder hinauszieht. — Auch die mazedonischen Eisenbahnen hatten befriedigende Einnahmen. Dagegen hatte die Anatolische Eisenbahngesellschaft noch bis in den Herbst unter der schlechten Ernte des Vorjahres zu leiden, und erst der befriedigende Getreideertrag für 1904 konnte die Mindereinnahmen bis zum Jahresschlusse wieder ausgleichen. Die den beiden Gesellschaften zustehende Regierungsgarantie ist von der Verwaltung der Dette Publique Ottomane bereits ausbezahlt worden. Die Hafen- und Speichereinrichtungen in Haidar-Pascha haben die Probe auf ihre Zweckmäßigkeit bestens bestanden. Nicht nur die europäischen, sondern auch die türkischen Getreidehändler haben sich die ihnen durch moderne Einrichtungen für Abladung, maschinelle Reinigung, trockne Lagerung, Gewichtsbestimmung und Verladung ins Schiff in gesichertem Hafen in Konstantinopel erstmals gebotenen Erleichterungen willig zunutze gemacht. — Die Gesellschaft für den Bau der Eisenbahn von Konia nach Burgulu hat ihre Aufgabe erledigt und konnte bereits am Schlusse des Berichtsjahres in Liquidation treten, nachdem am 25. Oktober die erste Teilstrecke der Bagdadbahn dem Betriebe übergeben worden war. Der Betrieb dieser Strecke wird zunächst von der Anatolischen Eisenbahn besorgt, und tatsächlich ist diese erste Strecke der Bagdadbahn kaum mehr als eine Verlängerung der anatolischen Ergänzungslinie durch die fruchtbare Ebene von Karaman bis an den Fuß des Taurus. Der Weiterbau der Bagdadbahn in großem Maßstabe kann nur aufgenommen werden, sofern es gelingt, dem ottomanischen Staatsschatze bedeutende neue Hilfsquellen zu erschließen.

— **Geschäftsbericht der Diskontogesellschaft für 1904.** Wie wir dem vorbezeichneten Geschäftsbericht entnehmen, hat die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft trotz der Erschwerungen, die ihrem Unternehmen durch den Ausbruch des Hereroaufstandes und die dadurch herbeigeführten Kriegszustände in Deutsch-Südwestafrika bereitet wurden, den Bau der Bahn von Swakopmund nach Tsumeb energisch gefördert. Es gelang, bis zum Schlusse des Berichtsjahres die Erdarbeiten bis Kilometer 137, die Gleislegung bis Kilometer 120 vorzustrecken, und es darf an der Hoffnung festgehalten werden, daß die Gesamtstrecke bis Tsumeb (rund 570 km) bis Ende 1906 fertiggestellt werden wird.

Die Schantung-Eisenbahngesellschaft hat den Bau der Bahn von Tsingtau nach Tsinanfu einschließlich der Zweigbahn im Poschantal zu dem in der Konzession festgesetzten Zeitpunkt, 1. Juni 1904, unter Einhaltung des vorgesehenen Baukapitals vollendet und an diesem Tage die Gesamtstrecke (440 km) dem Verkehr übergeben. Die Verkehrsentwicklung der Schantungbahn ist in befriedigendem Wachstum begriffen; namentlich nimmt der Güterverkehr, der im Jahre 1904 rund 150 000 t gegen rund 44 000 t im Vorjahr erreichte, rasch zu, wozu die starke Ausfuhr von Ackerbau- und Industrieerzeugnissen aus dem Innern des Landes nach dem neuen deutschen Hafenplatz Tsingtau in hervorragender Weise beiträgt.

Die Schantung-Bergbaugesellschaft hat die Förderung aus der Fangtsegrube bis 1904 auf die Tagesziffer von 500 t gehoben, die zu lohnenden Preisen Absatz in Tsingtau und im Hinterland finden. Die Abteufung der beiden neuen Förderschächte im Fangtse- und im Poschanrevier schreitet befriedigend vor.

Während die Verhandlungen des deutschen Konsortiums für asiatische Geschäfte mit der chinesischen Regierung wegen endgültigen Vertragsabschlusses über die als chinesische Staatsbahn zu erbauende Bahn von Tientsin über Tsinanfu nach dem Yangtse fortdauern, hat die Deutsch-chinesische Eisenbahngesellschaft m. b. H. die Vorarbeiten für die deutscherseits zu erbauende Strecke dieser Bahn fortgesetzt und zum größten Teil fertiggestellt; namentlich ist die Überbrückung des Hoangho, für welche die unmittelbare Nähe der Provinzialhauptstadt Tsinanfu ins Auge gefaßt ist, auf Grund eingehender Erforschung der Stromverhältnisse so weit vorbereitet worden, daß eine Reihe angesehener deutscher Firmen zur Einreichung von Plänen und Kostenanschlägen für den Brückenbau aufgefordert werden konnte.

Der Betrieb der Großen Venezuela-Eisenbahngesellschaft hat im verflossenen Jahre weitere Fortschritte gegenüber dem Vorjahre gemacht, und seine Einnahmeziffern überstiegen die der vorangegangenen Jahre. Auf die durch Schiedsspruch zum Betrage von 594 863 ℳ festgestellten Fracht- und Schadenersatzforderungen an den venezolanischen Staat ist aus den laut Washingtoner Protokoll vom 13. Februar 1903 verhafteten 30 % der Zolleinkünfte der Häfen von Puerto Cabello und La Guaira ungefähr die Hälfte eingegangen. Leider ist die venezolanische Regierung aber noch nicht ihren im Washingtoner Protokoll übernommenen Verpflichtungen nachgekommen, ihre 5 prozentige Anleihe von 1896 zugleich mit ihrer übrigen auswärtigen Schuld in befriedigender Weise zu regeln. Die langwierigen und schwierigen, diesbezüglich in Gemein-

schaft mit den englischen Vertretern der 3 prozentigen Anleihe von 1881 geführten Verhandlungen haben zu einem endgültigen Ergebnis noch nicht geführt.

— **Personalnachrichten.** Im höheren preußischen Staatseisenbahndienst stehen dem Vernehmen nach folgende Veränderungen bevor: Der Wirkliche Geheime Rat Ministerialdirektor Dr.-Ing. Schroeder tritt zum 1. Mai in den Ruhestand; an seine Stelle als Ministerialdirektor tritt der jetzige Eisenbahndirektionspräsident Wiesner in Hannover. Die Stelle des Eisenbahndirektionspräsidenten in Hannover erhält der dortige Oberregierungsrat Herwig. Der Eisenbahndirektionspräsident Becher in Essen tritt zum 1. Juli in den Ruhestand und ist vom 1. Mai an beurlaubt; an seine Stelle wird nach Essen versetzt der Eisenbahndirektionspräsident Kieschke, bisher in Posen; dorthin wird der Eisenbahndirektionspräsident Schulze-Nickel, bisher in Bromberg, versetzt, und an dessen Stelle tritt der bisherige Oberregierungsrat Krueger in Königsberg.

Der Geheime Regierungsrat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Heintzmann ist zum Geheimen Oberregierungsrat ernannt.

Die weiteren zahlreichen Personalveränderungen zum 1. April veröffentlichen wir in nächster Nummer.

Österreich.

— **Die Eröffnung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest** wird auch eine wesentliche Änderung in bezug auf die Abwicklung des Verkehrs in Triest selbst zur Folge haben. Kürzlich haben in Triest unter Teilnahme von Vertretern des Eisenbahnministeriums und der dortigen Staatsbahndirektionen Besprechungen hinsichtlich des Programms der künftigen Verkehrsabwicklung in Triest stattgefunden. Voraussichtlich in Kürze werden in diesem Gegenstande sowie hinsichtlich der Verkehrsleitung im Verkehr mit Triest die Verhandlungen mit der Südbahn eingeleitet werden.

— **Die Malzrefaktie.** Mit Rücksicht auf die österreichisch-deutschen Handelsvertragsverhandlungen war von der österreichischen Regierung die mit 1. Oktober 1904 abgelaufene, bisher jeweilig bis Ende September verlängerte Malzrefaktie in diesem Jahre lediglich bis 1. Juli erneuert worden. Wie den im Ministerium vorstellig gewordenen Vertretern der Malzindustrie in Aussicht gestellt wurde, ist die Regierung geneigt, die Geltung der Refaktie bis Ende September, dem Schlusse der Kampagne, zu verlängern. Die Interessenten der Malzindustrie haben die Absicht, vor Ablauf der verlängerten Geltungsdauer der Refaktie um deren weitere Verlängerung bis zum Ablauf der Gültigkeit des gegenwärtigen Handelsvertrags mit Deutschland vorstellig zu werden.

— **Frachtzuschlag für gedeckte Wagen.** Das Eisenbahnministerium hat auf Anfrage einer Staatsbahndirektion dieser mitgeteilt, daß bei einem von der Partei frachtbriefmäßig gestellten Antrage auf Verladung von Bundholz in gedeckten Wagen von der Einhebung des 10 prozentigen Frachtzuschlags nicht abgesehen werden kann. Dagegen wurde die Staatsbahndirektion ermächtigt, einem mündlich vorgebrachten Wunsche der Parteien auf Verladung von Bundholzsendungen in gedeckten Wagen, so lange der Stand an solchen Wagen es zuläßt, nach Tunlichkeit zu entsprechen, ohne daß hierfür ein 10 prozentiger Frachtzuschlag erhoben wird. Selbstverständlich wird jedoch hierdurch ein Recht der Parteien auf Beistellung gedeckter Wagen nicht begründet.

— **Die Mietwagenindustrie.** Der Österr. Tarifanzeiger bespricht unter diesem Titel eingehend die Lage der österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften und hebt hervor, daß die Erträgnisse dieser Gesellschaften seit dem Jahre 1900 in fortwährendem Rückgange begriffen seien und erst 1904 ein Stillstand in dieser rückläufigen Bewegung wahrnehmbar sei. Der Rückgang des Leihgeschäfts hinsichtlich gewöhnlicher Güterwagen sei darauf zurückzuführen, daß die Wagenfabriken mit Rücksicht auf ihre ungünstige Lage bestrebt seien, gegen langfristige Zahlungen Wagenlieferungen zu erhalten. Die Jahreszahlung sei meist nicht viel höher als die Wagenmiete und habe den Vorzug, daß die Wagen Eigentum der Bahn werden, während die Mietwagen nach Ablauf des Vertrages dem Vermieter zurückzustellen sind. Die Südbahn beispielsweise, die früher eine gute Kundschaft der Mietgesellschaften war, habe in den letzten Jahren große Bestellungen gegen allmähliche Abzahlung gemacht und benötige gegenwärtig nur noch eine ganz geringe Zahl von Mietwagen. Die Vermietung von Normalwagen würde sich noch ungünstiger gestalten, wenn nicht die Unsicherheit wegen der Verstaatlichung die Bahnen zur Zurückhaltung in der Fahrparkvermehrung veranlassen würde. Aus diesen Erwägungen haben die Leihgesellschaften die Vermietung von Wagen mit besonderen Einrichtungen für die Beförderung bestimmter Gegenstände in den Kreis ihrer Tätigkeit gezogen. Zunächst seien die Eisenbahn-Verkehrsanstalt und die Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft mit der Umgestaltung ihres Fahrparks in dieser Richtung vorgegangen und haben damit sehr günstige Erfolge erzielt. Besonders guten Ertrag liefern die Petroleumkesselwagen.

Übrige europäische Länder.

— **Reformbestrebungen im französischen Verkehrswesen.** Dieser Tage fand in Paris das Jahresbankett des nationalen Syndikats zur Verbesserung des Verkehrs (Syndicat national pour l'amélioration des transports) statt. Den Vorsitz führte der Minister für Handel und Industrie, Herr Dubief, den Minister der öffentlichen Arbeiten vertrat Herr Villain, Direktor des „contrôle commercial" usw. Herr Baube, Vorsitzender des Syndikats, sprach namens der 9000 Mitglieder und betonte die für alle Beteiligten gegebene Notwendigkeit, im Geist des Fortschritts, der Energie, der Kampffreudigkeit zu verharren, der allein die Nationen groß mache; er zeigte, wie ein solcher Geist, auf die Eisenbahnen angewendet, die erwarteten Fortschritte bringen könne, und schloß mit der Ermahnung an die Eisenbahngesellschaften, dem Übermaß ihrer Vorrechte zu entsagen (abdiquer l'excès de leur privilèges; das wird den Verfechtern des französischen Privatbahnsystems nicht angenehm in die Ohren klingen!). Von verschiedenen Rednern wurden wichtige Einzelwünsche vorgebracht, namentlich wegen der Ausfuhrtarife, der Postpakete usw. Der Abg. Rabier wurde als der Urheber des Gesetzes über die Verantwortlichkeit der Beförderer (der Eisenbahnen), das jetzt von den Kammern angenommen worden ist, besonders beifällig begrüßt. Er wies die Notwendigkeit nach, die Fristen, welche den Eisenbahngesellschaften zur Verwirklichung der Beförderung gewährt sind, zu verringern. Der frühere Ackerbauminister Vigier verlangte von der Regierung, das Gesetz über die Verantwortlichkeit der Beförderer (transporteurs) voll anzuwenden und etwas mehr Einheit in die Eisenbahntarife zu bringen, sowohl für die inländischen wie für die internationalen Transporte. Herr Villain dankte namens des Ministers der öffentlichen Arbeiten dem Syndikat für seine der Regierung zwecks Verbesserungen im Eisenbahnwesen geleistete Hilfe, ebenso Handelsminister Dubief. Letzterer betonte die Notwendigkeit, die Gesetzgebung betreffs der Beförderung der Postpakete zu ändern. Bei der jetzigen Unsicherheit seien die Postpakete nicht Gegenstand genügender Aufmerksamkeit. Der Minister erklärte weiter unter großem Beifall, trotz aller Schwierigkeiten einer solchen Reform müßte man dahin kommen, die Beförderungstarife auf den Eisenbahnen zu vereinheitlichen und zu vereinfachen. Bemerkenswert ist, wie oft und eindringlich bei solchen Gelegenheiten in Frankreich, auch in den Parlamentserörterungen usw., auf die größeren wirtschaftlichen und verkehrspolitischen Errungenschaften Deutschlands hingewiesen wird, das Frankreich überflügelt habe. Auf der Monatsversammlung der „Vereinigung (féderation) der französischen Industriellen und Kaufleute" hielt der frühere Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Baudin, jetziger Generalberichter über das Budget in der Kammer, die Hauptrede. Er betonte von vornherein, wenn Deutschland z. B. das eindringliche Bild eines Landes hoher und vollkommener Kultur und allgemeiner Bildung biete, das zugleich seine sozialen und Versicherungseinrichtungen, wie sein Heer und seine Flotte ohne zu großen Druck ausgestalten könne, so habe Deutschland das der Produktivkraft seines Handels, seiner Industrie und seines Verkehrs zu verdanken. Die Franzosen müßten sich mehr anstrengen.

— **Eisenbahnunfall bei Arcueil (Orléansbahn).** Am 30. März entgleiste in der Nähe von Arcueil (Station der Bahnlinie Paris-Sceaux) ein Personenzug, wobei zwei Lokomotivführer und ein Reisender getötet und sechs Personen verletzt wurden.

— **Simplonfeiern.** Über die aus Anlaß des Simplondurchstichs beabsichtigten Feiern waren vielfach abweichende Nachrichten verbreitet. Der „Mon. delle str. ferr." meldet jetzt als endgültig festgesetzt folgendes: Die amtliche Feier, zu der die Firma Brandt, Brandau & Cie. als Unternehmerin der Tunnelarbeiten alle ihre Angestellten und die italienischen und schweizerischen Behörden aus Anlaß des Durchstichs am 24. Februar einzuladen beabsichtigt, findet am Sonntag, den 2. d. M. statt. Ein Sonderzug, der von der Mittelmeerbahn angeboten ist, wird die italienischen Gäste von Domodossola nach Iselle bringen. Ankunft 9 Uhr 45 Min. Frühstück im Gebäude der Firma. Um 11 Uhr Einfahrt in den Tunnel mit einem von der Firma gestellten Zuge. Ankunft um 11 Uhr 50 Min. an den eisernen Toren, die nun feierlich geöffnet werden, und Begegnung mit den von Brig kommenden schweizerischen Gästen, Vorstellungen und religiöse Feierlichkeit unter Teilnahme des Erzbischofs von

Sitten. Dann begeben sich alle Festteilnehmer nach Brig. Hier findet um 7 Uhr 30 Min. abends ein großes Bankett statt, das die Unternehmerfirma allen Gästen, etwa 300 an der Zahl, gibt. Unter den Geladenen führt unsere Quelle den Herzog von Genua, den Minister der öffentlichen Arbeiten Falcioni, den Präsidenten des Simplonausschusses Grafen Borromeo u. a. auf. Man hofft, daß schweizerischerseits der Bundespräsident, der Präsident der Bundesbahnen u. a. erscheinen werden. Am 3. d. M. werden alle italienischen Gäste durch den Tunnel nach Iselle zurückkehren. — Die Arbeiterfeste, die so großartig geplant waren, sind wegen des neuerlichen Streiks der Arbeiter aufgegeben. Den Arbeitern wird eine Denkmünze in Bronze verliehen und ein Tagelohn als Festgabe gezahlt werden.

Nach einer weiteren telegraphischen Nachricht der „Agenzia Stefani" wird auch der König von Italien auf die Einladung des schweizerischen Bundesrats an der Einweihung des Simplon teilnehmen. Er wird die Durchfahrt von Iselle nach Brig mitmachen und dort feierlich empfangen werden. Von Brig aus wird er zurückkehren. Vermutlich handelt es sich hierbei um eine größere Feier nach Fertigstellung des Tunnels und der Bahn durch ihn.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Verlegung des Direktionssitzes einer Verwaltung.

Die Direktion der Mecklenburgischen Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft verlegt am 1. April d. J. ihren Sitz von Wesenberg nach Neustrelitz.

Eröffnung der Nagyvárader Stadtbahn.

Die normalspurige Nagyvárader Stadtbahn (2,8 km) ist nach einer Mitteilung der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen am 16. Februar d. J. dem öffentlichen Güterverkehr übergeben worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. April d. J. wird der an der Nebenbahnstrecke Tondern-Hvidding zwischen den Stationen Bredebro und Döstrup neu eingerichtete Haltepunkt Norder-Wollum für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen nach den Nachbarstationen betragen: Norder-Wollum-Bredebro = 3,60 km, Norder-Wollum-Döstrup = 3,30 km.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 76 vom 17. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Änderung der Festsetzungen in Abschnitt IV des Übereinkommens über die Erstattung von Fahrgeld (Anlage IV des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement) (abgesandt am 23. März d. J.).

Nr. I 77 vom 21. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen, die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen sowie die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Verzeichnis der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 25. März d. J.).

Nr. I 81 vom 29. März d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Übersicht der Fahrscheine, welche vom 1. Juni 1905 ab neu aufgelegt werden bezw. welche von diesem Zeitpunkt ab nicht mehr auszugeben sind (abgesandt am 30. März d. J.).

Nr. I 84 vom 24. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf Abänderung des Anhanges B der Gemeinsamen Abfertigungsvorschriften (abgesandt am 27. März d. J.).

Nr. III 345 vom 22. März d. J. an sämtliche am Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend das Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 28. und 29. März d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 29. d. M. verschied nach langem schweren Leiden der Großherzoglich hessische Eisenbahndirektor

Herr **Heinrich Joutz**

Mitglied der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion in Mainz.

In dem Verstorbenen betrauern wir einen stets hilfsbereiten Freund und vortrefflichen Mitarbeiter, der den Pflichten des Amtes mit unermüdlichem Fleiße nachgekommen ist.

Seine freundliche Gesinnung, sein ernstes Streben und erfolgreiche Arbeit sichern ihm ein ehrendes und dauerndes Andenken.

Mainz, den 30. März 1905. (818a)

Der Präsident und die Mitglieder der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Eisenbahndirektion.

2. Anderweite Abgrenzung von Verwaltungsbezirken.

Mit dem 1. April 1905 gehen aus dem hiesigen Bezirke über:

1. in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Münster die Strecken Wesel (ausschl.)-Bocholt-Winterswyk (ausschl.) und Empel (ausschl.)-Borken (ausschl.). Sie werden der Betriebsinspektion in Coesfeld, der Maschineninspektion 1 und der Verkehrsinspektion in Münster zugeteilt;
2. in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Cöln die Strecke Büderich (ausschl.)-Venlo. Sie wird der Betriebsinspektion in Cleve (bisher Crefeld 3), der Maschineninspektion und der Verkehrsinspektion in Crefeld zugeteilt.

Der Betriebsinspektion in Wesel wird die bisher der Betriebsinspektion Duisburg 2 unterstellte Strecke Sterkrade (ausschl.)-Emmerich zugeteilt.

Am gleichen Tage wird eine neue Betriebsinspektion in Recklinghausen eingesetzt, der die Strecken Wanne (ausschl.)-Sinsen (bisher der Betriebsinspektion Essen 1 unterstellt) und Bottrop West (ausschl.)-Hamm (ausschl.) unterstellt werden. Von letzterer wird der westliche Teil mit den Stationen Gladbeck West, Buer Nord, Westerholt, Herten und Recklinghausen Ost der Maschineninspektion 1 und der Verkehrsinspektion 1 in Essen, der östliche Teil mit den Stationen Suderwich, Datteln, Waltrop, Lünen Süd, Oberaden, Bergkamen, Werne und Pelkum der Maschineninspektion und der Verkehrsinspektion in Dortmund zugeteilt.

Die Betriebsinspektion Dortmund 2 wird nach Hamm verlegt. Die jetzige Betriebsinspektion Dortmund 3 erhält die Bezeichnung Dortmund 2.

Es werden zugeteilt:

Der Betriebsinspektion Dortmund 1 sämtliche Bahnhöfe im Stadtgebiete Dortmund und die Strecken Herne (ausschl.)-Mengede-Courl (ausschl.) und Dortmund-Lüdinghausen, der Betriebsinspektion Dortmund 2 die Strecken der bisherigen Betriebsinspektion Dortmund 3 (ausschl. Dortmunderfeld) und der bisher der Betriebsinspektion Essen 2 unterstellte Bahnhof Langendreer Nord, der Betriebsinspektion in Hamm die Strecken Soest (ausschl.)-Hamm, Heessen-Courl, Welver-Dortmund Süd (ausschl.) und Unna-Königsborn-Kamen.

Außerdem treten in den Geschäftsbezirken der Betriebsinspektionen folgende Änderungen ein. Es gehen über:

von Duisburg 1 auf Duisburg 2: Osterfeld Süd,

von Essen 3 auf Bochum: Überruhr und Kupferdreh,

von Essen 4 auf Essen 2: Riemke und Hofstede=Riemke,
von Dortmund 1 auf Essen 1: die Strecke Herne - Castrop - Huckarde (ausschl.).
Essen, den 30. März 1905. (819)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Verlegung von Betriebsinspektionen.

Am 1. April d. J. wird die Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 Cöln = Deutz nach Betzdorf verlegt. Eine Änderung ihres seitherigen Dienstbezirks tritt hierdurch nicht ein.
Frankfurt a/M., den 25. März 1905. (820)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Schließung und Wiedereröffnung von Stationen.

Schließung der Station Kreuznach Bad und Eröffnung der Station Bad Kreuznach.

Am 15. Mai d. J. wird die Station Kreuznach Bad mit sämtlichen Abfertigungsbefugnissen geschlossen und etwa 800 m nach Norden an die Gabelung der Linien Bingerbrück-Bad Münster am Stein und Bingerbrück-Gau=Algesheim verlegt.

Nach der Verlegung führt die Station die Bezeichnung Bad Kreuznach. Die neue Station erhält die gleichen Abfertigungsbefugnisse und wird in die gleichen Tarife einbezogen, in denen jetzt die Station Kreuznach Bad aufgenommen ist. Bis zur Ausgabe von Tarifnachträgen werden für den Güterverkehr der Frachtberechnung zugrunde gelegt die Entfernungen der Station
Kreuznach Stadt zuzüglich . 2 km,
oder Bad Münster a/St. zuzüglich . . . . 4 „
oder Planig zuzüglich . . . 5 „
je nachdem sich die kürzeste Entfernung ergibt.

In den Fahrpreisen und Frachtsätzen treten neben Ermäßigungen auch geringfügige Erhöhungen ein.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen und das Verkehrsbureau.
Mainz, den 25. März 1905. (821)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

5. Änderung von Stationsnamen.

Der an der Strecke Worms=Lampertheim-Mannheim gelegene Personenhaltepunkt Sandhofen erhält vom 1. Mai d. J. ab die amtliche Bezeichnung „Sandtorf“.
Mainz, den 20. März 1905. (822)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Der an der Hauptbahnstrecke Kattowitz-Beuthen-Tarnowitz zwischen Karf und Radzionkau gelegene Haltepunkt Dombrowa erhält vom 1. Mai 1905 ab die Stationsbezeichnung „Beuthen Stadtwald“.
Kattowitz, den 29. März 1905. (822a)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Zum 1. April d. J. wird die bisherige Filiale der Güterabfertigung Hannover Nord, die Güterabfertigung Hannover=Möhringsberg, zu einer selbständigen Güterabfertigungsstelle erhoben.

Die Güterabfertigung Hannover Nord ist vom genannten Tage ab für den Versand und Empfang von Stückgut und die Güterabfertigung Hannover = Möhringsberg für den Wagenladungsverkehr bestimmt.

Die Güterabfertigung Hannover=Möhringsberg wird in sämtliche bisher für Hannover Nord gültige Tarife einbezogen. Die für Hannover Nord in Betracht kommenden Frachtsätze werden, soweit es sich um Wagenladungen handelt, auf die Güterabfertigung Hannover = Möhringsberg übertragen.
Hannover, den 29. März 1905. (823)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. wird der an der Strecke Oppeln - Vossowska zwischen Malapane und Vossowska gelegene bisherige Haltepunkt Krascheow, unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle, für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme derjenigen Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, und mit Ausnahme von Sprengstoffen eröffnet. Die Abfertigung von lebenden Tieren wird auf Kleinvieh in Käfigen beschränkt.

Mit dem Tage der Eröffnung wird die neue Haltestelle in den Gruppentarif der preußischen Staatsbahnen (Tarifheft II B) und in die Gruppenwechseltarife der preußisch - hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I beteiligt ist, einbezogen.

Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen sind der Frachtberechnung für Krascheow zugrunde zu legen:
a) im Verkehr mit Malapane eine Entfernung von 3 km;
b) im Verkehr mit Vossowska eine Entfernung von 8 km;
c) im Verkehr mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Malapane zuzüglich 3 km oder von Vossowska zuzüglich 8 km, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

Die Haltestelle Krascheow wird der Betriebs- und Maschineninspektion Kreuzburg O/S. und der Verkehrsinspektion Tarnowitz unterstellt.
Kattowitz, den 22. März 1905. (824)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 5. April d. J. wird die an den Bahnstrecken Posen-Thorn und Posen-Stralkowo gelegene Station Posen=Gerberdamm, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Tierverkehr diente, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und schweren Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, eröffnet.

Die Abfertigung von Eilstückgut, Sprengstoffen und feuergefährlichen Frachtgütern ist bis auf weiteres ausgeschlossen.
Posen, im März 1905. (824a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die Station Hubacker, welche bisher nur dem Personen-Gepäck- usw. Verkehr gedient hat, wird am 1. April d. J. auch für den Stückgutverkehr und für den Wagenladungsverkehr der durch Anschlußgleis mit der Station verbundenen Firmen eröffnet. (825)
Karlsruhe, den 28. März 1905.
Gr. Generaldirektion.

7. Güterverkehr.

Die bisherige Ladestelle Bremen=Weserbahnhof wird zum 1. April d. J. zu einer selbständigen Güterabfertigungsstelle erhoben. Änderungen in den Abfertigungsbefugnissen und der Fracht- etc. Berechnung treten dadurch nicht ein.
Hannover, den 24. März 1905. (826)
Königliche Eisenbahndirektion.

Übergangsverkehr mit der Kleinbahn Eckernförde-Owschlag.

Vom 1. April d. J. ab werden im Übergangsverkehr der preußischen Staatsbahnstationen der Tarifgruppe III mit der Kleinbahn Eckernförde-Owschlag für Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten allgemeinen Ausnahmetarife 1—5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der im Versande von inländischen Erzeugungsstätten geltenden, in besonderer Ausgabe erschienenen Ausnahmetarife für Kohlen, Koks usw. abgefertigt werden, die Frachtsätze der Staatsbahn-Übergangsstationen Eckernförde und Owschlag widerruflich um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.
Altona, den 27. März 1905. (827)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsch-russischer Gütertarif.

Teil V, Abteilung A, Ausnahmetarif 7 für Getreide etc., vom 3./16. August 1904.

Mit dem 9./22. April alten/neuen Stils 1905 werden für die Station Deutsch=Lissa des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau Frachtsätze über Alexandrowo und Sosnowice eingeführt. Dieselben sind bei der genannten Station sowie bei der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.
Bromberg, den 24. März 1905. (828)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarife und westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. April d. J. treten
Nachtrag 5 zu den Tarifheften 1, 3 und 4,
Nachtrag 2 zum Tarifheft 2 und
Nachtrag 1 zum Tarifheft 5
des westdeutschen Privatbahn-Güterverkehrs in Kraft. Außer sonstigen Änderungen und Ergänzungen enthalten die Nachträge anderweite Frachtsätze für die Stationen der Strecken Münster i. Westf.-Neubeckum und Beckum-Lippstadt. Soweit in den obengenannten Tarifen Entfernungen für Münster i. Westf. (W. L. E.) vorgesehen sind, werden sie aufgehoben mit Ausnahme derjenigen nach den Stationen Ahlen, Beckum, Lippstadt, Neubeckum, Oelde und Vorhelm.

Die im Gruppentarif III für letztere Stationen vorgesehenen Entfernungen nach Münster i. Westf. (Stb.) werden aufgehoben. Außerdem treten in den Entfernungen der Station Münster i. Westf. (Stb.) in einzelnen Verkehrsbeziehungen Erhöhungen ein. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Mai d. J. ab. Für die Überführung von Wagenladungen zwischen dem Staatsbahnhofe Münster i. Westf. (Stb.) und dem Bahnhofe Münster i. Westf. (W. L. E.) wird,

soweit eine Beförderung mit der Eisenbahn vorangegangen ist oder nachfolgt, vom 1. April d. J. an eine Überführungsgebühr von 3 ℳ für den Wagen erhoben.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Münster, den 28. März 1905. (829)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - südfranzösischer Verband.
(Verkehr mit den Paris-Lyon-Mittelmeerbahnen.)

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 tarifieren die Artikel
Bleiglätte,
Bleiweiß und
Zinkweiß (Lithopone, Lithophan, Zinkolith, Griffiths Weiß)
in der Richtung aus Deutschland nach Frankreich auf den deutschen Strecken zu den Sätzen des Spezialtarifs III.

In der Güterklassifikation (Teil I B) ist daher bei diesen Artikeln für den Verkehr nach Frankreich unter den außerfranzösischen Tarifklassen der Spezialtarif III nachzutragen und bei den Artikeln Bleiweiß und Zinkweiß der Ausnahmetarif 12 zu streichen.

Straßburg, den 27. März 1905. (830)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tarifieren die Artikel
Bleiglätte,
Bleiweiß,
Litopone (Lithophon, Zinkolith, Griffiths-Weiß) und
Zinkweiß
in der Richtung aus Deutschland nach Frankreich auf der deutschen Strecke zu den Sätzen des Spezialtarifs III.

Straßburg, den 27. März 1905. (831)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Für die Rohwollsendungen im Wasserumschlagsverkehr von Ludwigshafen am Rhein und Straßburg nach Basel und Basel-St. Johann und nach der Schweiz wird mit Gültigkeit vom 1. April 1905 keine Deckenmiete berechnet, auch wenn die Gestellung offen gebauter Wagen mit Decken auf Antrag des Absenders erfolgt ist.

Straßburg, den 29. März 1905. (832)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden für den Verkehr zwischen den Stationen Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) Ort, Dreieichenhain, Götzenhain, Offenthal und Urberach des Direktionsbezirkes Mainz einerseits und den Stationen der Butzbach-Licher und der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft anderseits direkte und für die Stationen Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) M. N. B. anderweite zum Teil ermäßigte Tarifkilometer eingeführt, die bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren sind.

Mainz, den 26. März 1905. (833)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Nordostdeutsch-Berlin-bayerischer und nordostdeutsch - Berlin - württembergischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. werden in den vorbezeichneten Verbänden für den Ausnahmetarif 14 a (Rohzucker an Raffinerien) die gleichen Anwendungsbedingungen eingeführt, die der Nachtrag 1 zum gemeinsamen Heft II A der preußisch-hessischen Gütertarife enthält.

Berlin, den 29. März 1905. (834)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. gehen die Stationen Bönninghardt, Geldern K. M., Issum, Menzelen und Straelen aus dem Direktionsbezirk Essen in den Direktionsbezirk Cöln über. Bis zur Herausgabe neuer Tarifhefte A 1 bis 4 bleiben die für den Verkehr mit diesen Stationen in den Nachträgen zu den Heften B 1 bis 4 des Gütertarifs vom 1. April 1895 enthaltenen Frachtsätze in Kraft.

Elberfeld, den 27. März 1905. (835)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch - deutsche Eisenbahnverbände.

Der Sicherheitssprengstoff „Glückauf" wird vom 1. April d. J. ab zur Beförderung zwischen Deutschland und den Niederlanden unter jenen Bedingungen zugelassen, welche in den Zusatzbestimmungen am Schlusse der Anlage 1 zum Verbandsgütertarif Teil I, Abteilung A vom 1. Oktober 1903 für die Beförderung von Patronen aus den daselbst genannten Sicherheitssprengstoffen vorgeschrieben sind. Diese Bestimmungen sind nicht gültig für den Verkehr, welcher sich über Belgien und Frankreich bewegt.

Elberfeld, den 27. März 1905. (836)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Binnen - Gütertarif der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag 4 zum Gütertarif für den Binnenverkehr in Kraft. Er enthält u. a. ermäßigte Frachtsätze für die Stationen der Strecken Münster-Neubeckum und Beckum-Lippstadt, daneben auch einige Frachterhöhungen. Für einige Verkehrsbeziehungen werden die direkten Frachtsätze für Münster W. L. E. aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Mai d. J. ab. Für die Überführung von Wagenladungen zwischen Münster W. L. E. und Münster i/W. wird eine Gebühr von 3 ℳ für den Wagen erhoben.

Nähere Auskunft geben die betreffenden Dienststellen.

Lippstadt, den 29. März 1905. (837)
Die Direktion
der Westfälischen Landes-Eisenbahn.

Elbumschlagstarif West - Österreich-Riesa-Elbkai. Für Graupappe usw. des Ausn.-Tar. Nr. 6 B in Wagenladungen von 10 000 kg von Neudek k. k. St. B. nach Riesa-Elbkai wird am 15. April d. J. ein ermäßigter Frachtsatz von 60 ₰ für 100 kg, gültig im Kartierungswege, eingeführt.

Dresden, den 29. März 1905. (838)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1905 treten im sächsisch - österreichisch - ungarischen Eisenbahnverbande — Tarifheft 5 — für die Beförderung von Holz von Wolfersdorf (B. N. B.) nach Mügeln b/P. und Pirna, von Hlinsko u. H. (K. F. N. B.) nach Borsdorf, von Iglau (Ö. N. W. B.) nach Siegmar und von verschiedenen Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen nach einer Anzahl sächsischer Binnenstationen direkte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4.

Dresden, am 28. März 1905. (839)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1905 kommen zum Heft 21 des deutsch - Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs ermäßigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Thomasschlacken und Thomasschlackenmehl von Differdingen und Rodingen französische Grenze nach Bodenbach und Tetschen zur Einführung. Über die Höhe der Frachtsätze und die Anwendungsbedingungen gibt unser Tarifbureau Auskunft.

Straßburg, den 24. März 1905. (840)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 1. April l. J. wird im Wasserumschlagsverkehr von Mannheim, Rheinau, Karlsruhe Hafen und Kehl nach der Schweiz und gewissen südbadischen Stationen für Rohwollesendungen Deckenmiete nicht mehr erhoben.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 27. März 1905. (841)
Gr. Generaldirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil II, Heft 8 vom 1. April 1904.)

Seite 17 des ab 1. April 1905 gültigen Nachtrages I ist der Frachtsatz des Ausnahmetarifes Nr. 73/I für Floridsdorf-Metz von 2,40 auf 3,40 ℳ zu berichtigen.

München, den 25. März 1905. (842)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen, Heft B, Beförderung von lebenden Tieren, vom 1. April 1903 der I. Nachtrag zur Einführung.

München, den 25. März 1905. (843)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch - westfälisch - oldenburgischer Kohlenverkehr.

Vom 1. April d. J. ab werden die Stationen Beißelsgrube, Fortunagrube, Grube Brühl, Gruhlwerk, Liblar Dorf, Mödrath Bh. K. B., Türnich, Balkhausen und Zieselsmaar der Kreis Bergheimer Nebenbahnen bezw. der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn als Versandstationen in die Abteilung A und B des Ausnahmetarifs 6 vom 1. Mai 1900 aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Essen, den 27. März 1905. (844)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 5. April d. J. wird die Station Weferlingen des Eisenbahndirektionsbezirks Magdeburg in den direkten Verkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 28. März 1905. (845)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im sächsisch-österreichisch-ungarischen Eisenbahnverbande, Heft 2, treten am 1. April 1905 direkte

Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Stückgut sowie gebrauchten Emballagen (Ausnahmetarif 6) zwischen Asch Stadt und Roßbach einerseits und Fleißen anderseits, ferner für die Beförderung von Chlorbaryum zwischen Aussig A.T.E., St. E. G. und Ö. N. W. B. einerseits und Chemnitz Hptbhf. anderseits in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau, Wiener Str. 4.

Dresden, am 29. März 1905. (846)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1905 werden die Stationen Lehre (Braunschweig), Brunsrode-Flechtorf, Ehmen und Fallersleben B. L. E. der Braunschweigischen Landes-Eisenbahngesellschaft in den Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarif aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 29. März 1905. (847)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe.

Vom 5. April d. J. ab wird die Station Mulda der sächsischen Staatsbahnen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstation einbezogen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 27. März 1905. (848)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Auf Seite 83 des Nachtrages IV sind die Holz-Ausnahmefrachtsätze München-Laim-Niederlahnstein und -Oberlahnstein je auf 1,59 M. für 100 kg richtigzustellen.

München, den 24. März 1905. (849)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der K. bayer. Staatseisenbahnen.

Die im Tarifheft D vom 1. Januar 1905 (Seite 6) enthaltene Sonderbestimmung zu § 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung erhält unter Ziff. 4 ab 1. April 1905 folgende Fassung:

„4. Für die Ausfertigung der Gepäckkarte oder des Gepäckscheins im Verkehr zwischen den Stationen einer Lokalbahn sowie für das Umladen nicht direkt abgefertigter Gepäckstücke an der (bayerischen) Hauptbahn-Anschlußstation wird keine Gebühr erhoben."

München, den 23. März 1905. (850)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der K. bayer. Staatseisenbahnen.

Die im Tarifheft D vom 1. Januar 1905 auf Seite 153 bezeichneten Tabellen bleiben noch bis

30. April 1905 (einschließlich)

in Kraft.

München, den 23. März 1905. (851)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Das Heft C, Abschnitt I B des bayerischen Lokaltarifs wid mit Gültigkeit vom 1. April 1905 neu ausgegeben.

Vom gleichen Zeitpunkte an tritt das ab 1. April 1904 gültige gleichnamige Tarifheft außer Kraft.

München, den 22. März 1905. (852)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Der Ausnahmetarif 19 für Graphit gilt ab 1. April 1905 auch im Verkehr von Passau nach Königshofen, Schiltigheim, Straßburg-Neudorf und Straßburg Rheinhafen.

München, den 24. März 1905. (853)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagtarif vom 1. November 1901.

Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 1. April l. J. wird die Station Budweis mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 23 II für Papier einbezogen:

Nach	Von Budweis Frachtsätze für 100 kg in Mark a	b
Frankfurt a/M. Hafen etc.	2,58	1,69
Gustavsburg tr.	2,67	1,76
Mainz Hafen, Kastel Hafen	2,69	1,77
Mannheim tr., Ludwigshafen tr. . .	2,70	1,78

München, den 18. März 1905. (854)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts

(nach Hafenplätzen der Levante).

Ergänzung der Güterklassifikation rücksichtlich des Artikels Natron, unterschwefligsaures.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes Teil I für den obenbezeichneten Verkehr (Seite 45) durch folgende Positionen ergänzt:

Artikel	Tarifierungsklasse
Natron, unterschwefligsaures (Antichlor) . .	7

Wien, am 25. März 1905. — S. B. Nr. 3370/C I ex 1905. (855)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

(Einführung von Frachtsätzen für Papier von Zwischenwässern.)

Mit Gültigkeit ab 15. April 1905 bis auf Widerruf beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für

I. Papier und Pappe des Ausnahmetarifs Nr. 7 A,
II. Graupappe usw. des Ausnahmetarifs Nr. 7 B

folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Artikel	Nach / Von	Eigentumsbahn	Schönpriesen-Umschlag		Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Schleppbahngebühr, nur gültig für Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Aussig-Landungsplatz		Dresden-Elbkai	
			Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens						Frachtsätze einschl. Schleppbahngebühr bei Bezahlung der Fracht für mindestens			
			5000	10 000	5000	10 000	5000	10 000	5000	10 000	5000	10 000
			Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief						Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief			
			für 100 kg in Pfennigen									
I. Papier und Pappe des A.-T. Nr. 7 A .	Zwischenwässern	k. k. St. B.	363	190	368	195	10		370	200	408	224
II. Graupappe des A.-T. Nr. 7 B	„	„	363	177	368	182	10	5	370	182	408	211

Die Frachtsätze für den Verkehr nach Dresden-Elbkai finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Wien, am 28. März 1905. (856)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1905 gelangt zum Tarife für den inneren Verkehr der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen, Heft C, Abschnitt I A für die Beförderung von Gütern vom 1. April 1903 Nachtrag II zur Einführung.

München, den 25. März 1905. (857)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Teilweise Änderung der Frachtsätze für Kleie etc.

Mit Gültigkeit vom 5. April 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, werden für Sendungen von Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der im Tarif Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1902 enthaltenen Bestimmungen folgende Nachlässe von den im genannten Tarife für die nachstehenden Relationen für Kleie vorgesehenen Frachtsätzen im Kartierungswege gewährt:

Nach den Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen von	für 100 kg in Pfennigen
a) Brody (Bhf.) transit für Sendungen von	
Pirjatin	15
Polowzewo	15
Priluki	15
b) Podwołoczyska (Bhf.) transit für Sendungen von	
Chmelnik	10
Cholonewskaja	7
Turbow	4

Wien, am 23. März 1905. (858)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.
Einführung von Frachtsätzen für Holz ab Loukow.

Für Holz des Ausnahmetarifes 5 A I und II treten 14 Tage nach erfolgter Kundmachung folgende Frachtsätze bis auf Widerruf beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, im Kartierungswege bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief in Kraft:

Von Loukow*) nach Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz für I und II 116 ₰ für 100 kg; nach Schönpriesen-Umschlag für I und II 111 ₰ für 100 kg; nach Dresden-Elbkai nur für Holz des Ausnahmetarifes 5 A II, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind, 141 ₰ für 100 kg.

Die Schleppbahngebühr beträgt für Stamm- und Stangenholz bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 6 ₰, im übrigen 10 ₰ für 100 kg, bei Aussig-Landungsplatz durchweg 9,5 ₰ für 100 kg.

*) Unter Aufrechthaltung der im Nachtrage IV zum Lokalgütertarif der Kaiser Ferdinands-Nordbahn vom 1. Juli 1899 auf Seite 26—30 enthaltenen Beschränkungen.

Wien, am 24. März 1905. (859)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn,
namens der beteiligten Bahnen.

8. Personen- und Gepäckverkehr.

Eröffnung der Strecke Weitmar-Vollmond für den beschränkten Personenverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird an der dem Güterverkehr bereits dienenden Hauptbahnstrecke Weitmar-Langendreer Süd unseres Bezirks je auf den Bahnhöfen Weitmar und Laer ein Haltepunkt sowie ferner zwischen Weitmar und Laer der Haltepunkt Dannenbaum und zwischen Laer und Langendreer Süd der Haltepunkt Vollmond für den beschränkten Personenverkehr eröffnet. Auf der Teilstrecke Vollmond-Langendreer Süd findet Personenbeförderung nicht statt.

Mit demselben Tage treten für diese Haltepunkte unter sich Tarifsätze für Personen in II, III. und IV. Wagenklasse in Kraft. Näheres bei unserem Verkehrsbureau.

Für die genannte Strecke gelten die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 4. November 1904 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. Oktober 1899.

Essen, den 27. März 1905. (860)
Königliche Eisenbahndirektion.

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Einführung ermäßigter Fahrpreise in einzelnen Relationen.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai 1905 bis auf weiteres werden die Preise der einfachen Fahrkarten zwischen den Stationen Prag St. E. G., Prag (Bubna), Prag (Sandthor), Weleslawin, Libotz und Rusin bedeutend herabgesetzt und außerdem für die genannten Relationen ermäßigte Rückfahrkarten ausgegeben werden.

Die Streckenkarten Prag St. E. G.-Weleslawin, Libotz, Rusin erfahren mit gleichem Tage ebenfalls eine Preisverminderung.

Prag, am 24. März 1905. (861)

9. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.

Am 1. April d. J. wird die Neubaulinie Augustenthal-Lüdenscheid dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr übergeben. Mit dem gleichen Tage treten in Kraft:

1. Der Nachtrag I zum Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr auf den Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen vom 15. August 1901, enthaltend Kilometerzeiger und Preistafeln für die an dieser Strecke liegenden Stationen.
2. Der Nachtrag II zum Gütertarif für den Verkehr auf den Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen vom 1. September 1901. Dieser Nachtrag enthält neben dem Tarif für die Beförderung von Gütern nach und von den neu zu eröffnenden Stationen einen Ausnahmetarif für Steine und Kalk.

Nähere Auskunft erteilen die unterzeichnete Direktion sowie die Abfertigungsstellen.

Lüdenscheid, den 28. März 1905. (862)
Die Direktion
der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.

10. Verdingungen.

Die Maurerarbeiten zur Herstellung einer Umladehalle auf dem umzubauenden Güterbahnhofe Breslau O/S. sollen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 12. April d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden. Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnung liegen daselbst zur Einsicht aus, und können erstere gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ in bar ebendaher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau (Brüderstraße 36). (863)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Dänische Staatsbahnen.

Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von
ca. 12 400 t Schienen und Verbindungsteilen
vergeben werden.

Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ vom Bureau des Unterzeichneten, I E, Gl. Kongevej, Kopenhagen B, erhältlich.

Bietungstermin am 12. April 1905, nachmittags um 2 Uhr, im erwähnten Bureau.

Kopenhagen, März 1905. (864)
Der Bahndirektor.

11. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den Hauptwerkstätten Magdeburg-Buckau, Salbke bei Westerhüsen-Elbe, Halberstadt und Braunschweig angesammelten Altmaterialien, als Kupfer, Metallspäne, Blechschrott, Eisenschrott, Gußschrott, Stahlschrott, zwei Drehscheiben und eine Gleiswage, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 27. April d. J., vormittags 10 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 16. Mai 1905.

Königliche Eisenbahndirektion
Magdeburg. (865)

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 26. April d. J., vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst „Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 23. März 1905. (866)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 27. | 5. April 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 10 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Bedeutung des § 616 B. G.-B. für den Dienstvertrag.

Vom Regierungsrat Loewe in Cassel.

In dem Aufsatz in Nr. 8 S. 113 d. Ztg. wird nachgewiesen, daß die Bestimmung des § 616 B. G.-B., wonach für die Fälle unverschuldeter, in der Person des Dienstverpflichteten begründeter Dienstversäumnis der Lohn zu gewähren ist, kein zwingendes Recht enthält und daher durch den Arbeitsvertrag ausgeschlossen werden darf. Gewiß sind diese Rechtsausführungen überzeugend, und auch darin wird dem Verfasser zugestimmt werden können, daß die Eisenbahnverwaltungen gut daran tun, von dem Ausschließungsrecht Gebrauch zu machen. Dennoch will es uns scheinen, als ob die Ausführungen des Verfassers Mißdeutungen ausgesetzt sein könnten, zumal er die allerdings sehr interessante juristische Seite der Frage weit mehr als ihre Bedeutung in sozialwirtschaftlicher und praktisch-dienstlicher Hinsicht gewürdigt hat. Insbesondere ist zu befürchten, daß die Kreise, die den Verhältnissen der Staatseisenbahnen fernstehen und ihre Bestrebungen auf sozialem Gebiet nicht kennen, in der fraglichen Abhandlung nur einen Versuch erblicken, um mit Hilfe formaler Rechtsgründe den lästigen Vorschriften des § 616 B. G.-B. aus dem Wege zu gehen. In einer so bedeutungsvollen Frage muß aber auch der Schein vermieden werden, als ob die deutschen Staatseisenbahnverwaltungen daran dächten, ihren Bediensteten minder günstige Bedingungen zu gewähren, als es der Gesetzgeber gewollt hat. Abgesehen hiervon wird aber die Frage der Bedeutung des § 616 durch den Nachweis der Nachgiebigkeit dieser Rechtsvorschrift allein nicht erschöpft. Auch wenn durch richtige Auslegung des Gesetzes zweifelfrei dargetan wird, daß eine Ausschließung des dem Bediensteten gesetzlich zustehenden Rechtes durch das Gesetz nicht verboten ist, so bleibt doch die Frage bestehen, ob und gegebenenfalls unter welchen Voraussetzungen die vertragsmäßige Ausschließung einen Verstoß gegen die gute Sitte enthält und deswegen nichtig ist vergl. § 134 und § 138 Abs. 1 B. G.-B.). Bei Untersuchung dieser Frage wird es vor allem darauf ankommen, die dienstlichen Gründe klarzulegen, die die Verwaltung veranlassen, von dem Ausschließungsrecht Gebrauch zu machen, und die Maßnahmen zu erörtern, die als Ersatz des entzogenen Rechts in Betracht kommen.

War die bisherige, dem römischen Rechtsbewußtein entsprechende, allgemeine Anschauung die, daß bei dem Dienstvertrage nur die Arbeit als solche verdungen und bezahlt wird, so ringt sich im Bürgerlichen Gesetzbuch zum erstenmal der Gedanke zur rechtlichen Anerkennung, daß nicht die bloße Leistung und Gegenleistung den Gegenstand des Vertrages bildet, sondern daß auch in gewissem Umfange die persönlichen Verhältnisse der Parteien, soweit sie durch den Arbeitsvertrag berührt werden, Berücksichtigung verdienen. Dem Arbeitgeber, als dem wirtschaftlich stärkeren Teile, wird in bestimmten Richtungen die Verpflichtung zur Fürsorge für den Arbeitnehmer auferlegt. Damit verläßt der Gesetzgeber den kühl berechnenden Do ut des-Standpunkt des römischen Rechts und verleiht dem ethischen Gedanken der fürsorglichen Pflegepflicht des Arbeitgebers rechtliche Form.

Die Fürsorgepflicht des Dienstberechtigten erstreckt sich 1. auf Schutz gegen Gefahren für Leben und Gesundheit bei Einrichtung der Arbeitsräume, Vorhaltung der Gerätschaften und Regelung der Dienstleistungen (§ 618 Abs. 1 B. G.-B.), 2. auf Berücksichtigung der Gesundheit, der Sittlichkeit und Religion in Ansehung der Wohn- und Schlafräume, der Verpflegung, der Arbeits- und Erholungszeit (§ 618 Abs. 2), 3. auf Pflege und ärztliche Behandlung im Falle der Erkrankung des Dienstverpflichteten (§ 617) — und zwar in den Fällen zu 2 und 3 bei Aufnahme in die häusliche Gemeinschaft —, 4. auf Fortzahlung des Lohnes, wenn der Dienstverpflichtete für eine verhältnismäßig nicht erhebliche Zeit durch einen in seiner Person liegenden Grund ohne sein Verschulden an der Dienstleistung verhindert wird (§ 616). Die Vor-

schriften zu 1—3 sind zwingend; sie können durch Vertrag weder aufgehoben noch beschränkt werden. Vernachlässigung der Fürsorgepflicht in Ansehung des Lebens und der Gesundheit des Arbeitnehmers steht in ihren Folgen einer unerlaubten Handlung gleich. Daß die Vorschrift zu 4 betreffend die Zahlung des Lohnes im Falle unverschuldeter Dienstverhinderung nicht ebenfalls als Zwangsnorm aufgestellt worden ist, hat seinen Grund offenbar darin, daß der Gesetzgeber in Anbetracht der Eigenart des Dienstverhältnisses und der Mannigfaltigkeit der Gründe, die zu einer kurzen Unterbrechung des Dienstes führen können, sowie zur Vermeidung einer kasuistischen Zergliederung der möglichen Fälle der vertragsmäßigen und sonstigen freien Regelung einen weiteren Spielraum gewähren wollte.

Trotz der nachgiebigen Natur der Vorschrift wird aber durch § 616 ein klares und bestimmtes Recht geschaffen. Es handelt sich nicht nur um einen bloßen Gedanken, den der Gesetzgeber ausgesprochen hat, ohne die Möglichkeit seiner praktischen Durchführung zu geben, vielmehr ist der aus dem Dienstvertrag für den Arbeitnehmer sich ergebende Rechtskreis als solcher erweitert worden, und zwar dahin, daß die Gefahr unverschuldeter, vorübergehender Arbeitsversäumnis nicht den Dienstverpflichteten, sondern den Dienstberechtigten trifft. Damit hat der Gesetzgeber dem Arbeiter einen Vermögenszuwachs zuteil werden lassen, der, wenn das Recht durch Vertrag ausgeschlossen wird, in anderen Gegenwerten, gegebenenfalls im Lohn, mit dem der Dienstverpflichtete sich einverstanden erklärt, seinen Ausdruck findet. Vom Standpunkt der reinen Rechtslogik betrachtet, tritt also auch durch Ausschließung des § 616 eine Schmälerung der Rechte des Arbeitnehmers nicht ein. Es ist dies ebensowenig der Fall, wie wenn beim Kauf eine von der gesetzlichen Bestimmung abweichende Abrede über die Tragung der Gefahr getroffen wird. Das erhöhte oder verminderte Risiko wird durch eine entsprechende Festsetzung des Kaufpreises ausgeglichen. Das Wesen des nachgiebigen Rechts liegt in der Möglichkeit seiner Umwandlung in Geldwert. Die Parteien können zwischen dem gesetzlichen Recht und seiner Abgeltung durch andere Werte wählen. Aber dieses Wahlrecht, das im allgemeinen eine Gleichartigkeit der sozialen und wirtschaftlichen Machtverhältnisse voraussetzt, erleidet dann eine Einschränkung, wenn der Gesetzgeber ausgesprochenermaßen in Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen aus sozialpolitischen Rücksichten und aus Gründen der Humanität dem einen Teil, und zwar dem wirtschaftlich schwächeren, ein Recht gewährt, das im wesentlichen nur dann Bedeutung hat, wenn es nicht abgegolten wird. Wie die sozialen Verhältnisse in der Gegenwart liegen, überwiegt das natürliche und notwendige Streben des Arbeiters nach erhöhtem Lohn so sehr jedes andere Interesse, daß die Frage, ob der Arbeitgeber ihm zur Erfüllung der ihm hinsichtlich der Familie und des Staates obliegenden, notwendigsten Pflichten die nötige Zeit zu gewähren gewillt ist, für ihn ganz nebensächlich ist. Gerade weil der Arbeiter wirtschaftlich nicht in der Lage ist, die Vergünstigung des § 616 ohne weiteres zu wählen, bringt der Gesetzgeber — und zwar unter Betonung der Rücksicht auf die Menschlichkeit in den Motiven — zum gesetzlichen Ausdruck, daß der Arbeiter im Falle unverschuldeter Arbeitsversäumnis des Lohnes nicht verlustig geht. Die Pflichten, die der Arbeiter als Familienvater und Staatsbürger zu erfüllen hat, sollen ihm nicht deswegen lästig werden, weil er Lohnverlust zu gewärtigen hat. Die Auffassung, daß § 616 im Gegensatz zu den §§ 617 und 618, die dem Gebote der Sittlichkeit entsprächen, nur eine soziale Absicht enthalte, ist nicht zutreffend. Der Arbeitgeber soll seinen Arbeiter nicht darben lassen, wenn er unverschuldeterweise auf kurze Zeit die Arbeit unterbrechen muß; dieser Satz wird getragen von dem sittlichen Gedanken der Treuepflicht, die den Beziehungen der beiden Parteien zugrunde liegen soll. Der vollständige, durch andere Verhältnisse nicht gebotene Ausschluß der Vergünstigung des § 616 vereitelt nicht nur den sozialen Zweck des Gesetzes, sondern widerspricht auch dem Gebot der Sittlichkeit.

Für die Frage, inwieweit im einzelnen Fall der Ausschluß des § 616 im Dienstvertrage eine Verletzung der guten Sitte darstellt, findet der Richter oder der zur Vermittlung angerufene Schiedsrichter in dem Gesetz und den Motiven hinreichenden Anhalt. Er wird den Nachweis fordern, aus welchem Grunde der Arbeitgeber den Arbeiter zu einem Verzicht auf die Vergünstigung des § 616 veranlaßt oder in welcher Weise er den Arbeiter für diesen Verzicht entschädigt habe. Dies gilt für den kleinen Unternehmer wie für den großen Arbeitgeber, für den Privaten wie für die Staatsverwaltung. Muß nach Prüfung der Lohn-, Anstellungs- und Arbeitsbedingungen und unter Würdigung aller Verhältnisse angenommen werden, daß der Arbeitgeber den § 616 ohne zwingenden Grund, lediglich im eigenen Interesse und ohne die Absicht irgend einer Schadloshaltung für die Verzichtleistung ausgeschlossen habe, so kann der Richter sehr wohl dahin gelangen, in dem Ausschluß des § 616 einen Verstoß gegen die gute Sitte zu erblicken. Mit anderen Worten: die Frage, ob der Ausschluß des § 616 die gute Sitte verletzt, ist Sache der Prüfung im Einzelfall. Die nachgiebige Natur der Rechtsvorschrift bildet an sich kein Hindernis, den Ausschluß des § 616 unter Umständen als unsittlich und daher nichtig zu bezeichnen. Die gegenseitige Auffassung führt zu dem Schluß, daß die Vorschrift des § 616 ihren Zweck vollständig verfehlt. Eine Auslegung aber, die in einer gesetzlichen Bestimmung nur den Appell an das moralische Gewissen der Arbeitgeber erblickt, kann als befriedigend nicht angesehen werden. Zweifellos gibt es aber zahlreiche Fälle, in denen die vertragsmäßige Ausschließung des § 616 gerechtfertigt erscheint und von einem Verstoß gegen die gute Sitte gar nicht die Rede sein kann. Gerade weil es Verhältnisse gibt, die die Anwendbarkeit des § 616 überhaupt nicht zulassen, hat der Gesetzgeber diese Vorschrift nicht als zwingende Norm aufgestellt. Um einen solchen Fall handelt es sich bei dem Betriebe der dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen. Noch höher als das durch § 616 geschützte persönliche Interesse steht das öffentliche Interesse. Wer seine Dienste einem öffentlichen Unternehmen widmet, muß unter Umständen persönliche Rücksichten dem allgemeinen Wohle opfern. Die Sicherheit und Ordnung des Betriebs- und Verkehrsdienstes gebieten, daß den Bediensteten die Vergünstigung des § 616 in den Fällen versagt bleibt, wo das Betriebsinteresse eine solche nicht gestattet. Nur diejenige Stelle aber, die für die Ordnung des Dienstes verantwortlich ist, kann in letzter Linie darüber entscheiden, unter welchen Voraussetzungen die Vergünstigung des § 616 zugestanden werden darf. Es liegt nicht im dienstlichen Interesse, daß Verwaltung und Bedienstete im Prozeßwege darüber miteinander streiten, ob im gegebenen Fall die Gewährung des Lohnes nach § 616 begründet ist. Damit Zweifel über die Berechtigung des Lohnanspruchs nicht aufkommen können, ist es notwendig, die Fälle unverschuldeter Arbeitsunterbrechung, in denen der Lohn zugestanden wird, verwaltungsseitig festzustellen.

Es handelt sich mithin um zwingende dienstliche Gründe, die die Eisenbahnverwaltungen veranlassen, von dem Recht zur Ausschließung des § 616 Gebrauch zu machen. Die Maßnahme, die die Eisenbahnverwaltungen trifft, einmal um dem dienstlichen Interesse gerecht zu werden, anderseits um die ihnen durch das Gesetz auferlegte Pflicht zu erfüllen, besteht demgemäß darin, daß in dem Dienstvertrage die Anwendung des § 616, soweit dies im dienstlichen Interesse notwendig erscheint, ausgeschlossen wird, und daß ferner im Verordnungswege — also unter Ausschließung des Rechtsweges — diejenigen Fälle geregelt werden, die eine Lohngewährung im Sinne des § 616 rechtfertigen, ohne daß ein rechtlicher Anspruch auf den Lohn zugestanden werden kann. Dieser Weg, der die Möglichkeit gewährt, den Bediensteten weitergehende Vergünstigungen zuteil werden zu lassen, als solche ihnen nach dem Gesetz zu-

stehen würden, ist von der preußisch-hessischen Staatseisenbahnverwaltung beschritten worden. Eine Mitteilung der Gesichtspunkte, von denen diese Verwaltung bei Regelung der Lohnverhältnisse im Sinne des § 616 ausgeht, dürfte zur Beurteilung der vorliegenden Frage nicht ohne Interesse sein.

1. Im allgemeinen wird der Lohn nur für diejenige Zeit gewährt, in welcher der Arbeiter dienstlich tätig gewesen ist; 2. bei Arbeitsversäumnis wegen dringender persönlicher Angelegenheiten kann nach dem Ermessen der Verwaltung von einer Lohnkürzung abgesehen werden. Zu solchen Angelegenheiten sind besonders zu rechnen: Eheschließung des Arbeiters, Geburten und Taufen in der eigenen Familie, Todesfälle oder schwere Erkrankungen der Frau, Kinder, Eltern und Geschwister des Arbeiters, Anzeigen beim Standesamt, Wahrnehmung gerichtlicher Termine in eigenen Angelegenheiten. 3. Bei Arbeitern, die nicht ausdrücklich nur zu vorübergehenden Zwecken angenommen worden sind, tritt ferner ein Lohnabzug in folgenden Fällen nicht ein: a) bei Teilnahme an Kontrollversammlungen, Aushebung und Musterungen; b) bei Arbeitsversäumnis infolge von Erfüllung staatsbürgerlicher Pflichten (Schöffen, Geschworenendienst, Wahrnehmung von Terminen als Zeuge, Sachverständiger, Vormund usw., Feuerlöschdienst auf Grund öffentlich-rechtlicher Verpflichtung, Teilnahme an Reichstags-, Landtags- und Kommunalwahlen); c) bei Arbeitsversäumnis erwerbsfähiger Arbeiter infolge ärztlicher oder spezialärztlicher Untersuchung; d) bei Teilnahme an den Sitzungen der Arbeiterausschüsse sowie der Bezirksausschüsse, des Hauptausschusses und des Aufsichtsrats des Eisenbahnertöchterhorts; e) bei der Ablegung von Prüfungen; f) bei Teilnahme an den ärztlichen Unterweisungen im Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen; g) bei Teilnahme an Ausflügen der Eisenbahnvereine, wenn die erforderlichen Sonderzüge aus Betriebsrücksichten nicht an Sonntagen zur Verfügung gestellt werden können. 4. Arbeiter, die mindestens ein Jahr ununterbrochen im Dienste der Verwaltung beschäftigt sind, erhalten bei militärischen Übungen von nicht mehr als 14 Tagen zwei Drittel des Lohnes, wenn sie verheiratet oder überwiegende Ernährer von Familienangehörigen sind. Bei länger als 14 Tage dauernden Übungen soll der bezeichnete Teilbetrag des Lohnes nur für die ersten 14 Tage gezahlt werden.

In den Fällen zu 3a und b und 4 ist der Anspruch des Arbeiters auf Fortzahlung des Lohnes in dem Dienstvertrage ausdrücklich anerkannt worden.

Im weiteren Sinne gehören hierher auch die Bestimmungen über die Gewährung der Tagesvergütung für die Ruhezeiten, Sonn- und Festtage, für die Zeit des Besuches des Gottesdienstes, für Urlaubstage und die halbtägige Beurlaubung am Geburtstage Sr. Majestät des Kaisers und Königs, deren Aufzählung im einzelnen indessen hier zu weit führen würde. Diese Art der Regelung des Lohnverhältnisses wird — bei voller Wahrung des dienstlichen Interesses — den gesetzlichen Anforderungen des § 616 in jeder Hinsicht gerecht, in vielen Punkten geht sie über das von dem Gesetzgeber verlangte Maß der Fürsorge noch hinaus. Niemand wird im Ernst behaupten können, daß der vertragsmäßige Ausschluß des § 616 unter diesen Verhältnissen gesetzlich unstatthaft sei.

Die preußische Eisenbahnvorlage im Abgeordnetenhause.

Die erste Beratung des Gesetzentwurfs betr. die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates an dem Bau von Kleinbahnen fand am 29. und 30. März im Abgeordnetenhause statt. Staatsminister v. Budde erklärte in der einleitenden Rede, wie er sich bewußt sei, daß die Vorlage nicht vollkommen befriedigen würde, da eine Anzahl von Projekten, die als Wünsche bei dem einen oder dem anderen der Abgeordneten bestehen, in der Vorlage noch nicht enthalten seien. Und doch bringe die Vorlage eine ganze Anzahl von neuen und wichtigen Bahnverbindungen, die in der Gesamtheit eine Länge von 738,40 km haben. „Der Geldbetrag, der hierfür aufgewendet werden soll, beträgt rund 112 Millionen Mark, ohne die erforderlichen Betriebsmittel. Es fällt davon auf Preußen nach Abzug des Beitrages des Reichs für die Linie Schmentau-Riesenburg, eine strategische Eisenbahn mit Weichselbrücke, die für den Verkehr sehr wenig Interesse hat, 95 562 000 ℳ. Die Länge der beantragten Bahnen war im Jahre 1903: 579 km, in 1904: 705 km und in diesem Jahre 738 km. Die Geldbeträge waren, gegenüber 112 Millionen in diesem Jahre, in 1903: 66,6 Millionen und in 1904: 86,4 Millionen in runden Zahlen. Unter den beantragten Bahnlinien sind Hauptbahnen in der Länge von 80,7 km mit einem Geldbetrage von 34 662 000 ℳ, wovon auf Preußen 18 310 000 ℳ entfallen, da 70 % der Baukosten der eben erwähnten strategischen Bahn Schmentau-Riesenburg mit 16 352 000 ℳ vom Reiche übernommen werden. An Nebenbahnen werden beantragt 657,7 km mit einem Geldbetrage von 77 252 000 ℳ. Die Betriebsmittel, die zu den Bahnen erforderlich sind, erfordern einen Geldaufwand von 15 575 000 ℳ. Außer diesen Bahnen ist in dem Gesetz noch beantragt eine zweigleisige Verbindung zwischen den Linien Cöln-Bonn und Cöln (Kalk)-Troisdorf mit Überbrückung des Rheins dicht südlich von Cöln. Der Kostenaufwand beträgt 16 450 000 ℳ. Dazu sind noch im Extraordinarium für die Umbauten bei Cöln 15 050 000 ℳ vorgesehen, weil diese Bauten sich nicht als Neubauten darstellen, sondern als Umbauten und Ergänzungen."

„Zur Förderung des Kleinbahnwesens sind wiederum 5 000 000 ℳ eingestellt. Die Vorlage schließt ab mit einer Gesamtsumme von 148 939 000 ℳ. Von den neuen Bahnen entfallen auf die 6 östlichen Provinzen Ostpreußen, Westpreußen, Pommern, Posen, Schlesien, Brandenburg 416,10 km, d. h. 59,3, also fast 60 % der auf das ganze preußische Gebiet entfallenden Bahnen. Der Geldbetrag beträgt über 64 000 000 ℳ, d. h. auch fast 60 % der Kosten, die für die Bahnen in dem gesamten preußischen Staatsgebiet aufgewendet werden sollen. Auf die 6 westlichen Provinzen entfallen 289,20 km, d. h. 40,7 % der auf das preußische Gebiet entfallenden Bahnen, mit einem Geldbetrage von 43 354 000 ℳ, das sind 40,4 % der Gesamtsumme."

„Auf Thüringen entfallen 33,10 km und ein Geldbetrag von 4 525 000 ℳ abzüglich eines Beitrages der beteiligten Staaten von 278 000 ℳ, d. h. also 4,5 % der gesamten bewilligten Bahnen." Da gelegentlich im Reichstage der preußischen Staatseisenbahnverwaltung der Vorwurf gemacht sei, es geschähe nicht genug in Thüringen; die kleinen Staaten würden von der preußischen Staatseisenbahnverwaltung nicht entsprechend dem Verkehr bedient, so führte der Minister einige Zahlen an, um zu beweisen, daß die preußische Staatseisenbahn in loyalster Weise auch die thüringischen Staaten bediene. „Während die ehemalige Werra-Eisenbahngesellschaft im Durchschnitt der letzten 5 Jahre ihres Bestehens jährlich 533 000 ℳ für Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen verausgabte, sind von der preußischen Staatsbahnverwaltung dafür durchschnittlich in 8 Jahren jährlich 1 197 000 ℳ aufgewendet worden. Auf 1 km Bahnlänge betrugen die Aufwendungen der Werrabahn jährlich 2469 ℳ gegenüber 5318 ℳ der preußischen Eisenbahnverwaltung. Bei der Zurückführung der Aufwendungen auf je 1000 beförderte Wagenachskilometer ergibt sich der Vergleich: für die Werrabahn mit 19,83 ℳ, für die preußische Staatsbahn mit 31,18 ℳ und auf je 1000 ℳ des Anlagekapitals für die Werrabahn 14,04 ℳ, für die preußische Staatsbahn nicht weniger als 43,76 ℳ." Das zeige, daß die preußische Staatseisenbahnverwaltung ebenso wie in Preußen auch in den nichtpreußischen Staaten darauf bedacht sei, ihre Pflichten in loyalster Weise zu erfüllen.

Der Minister gab nun einen Rückblick über die Ausgestaltung des Bahnnetzes seit Beginn der großen Ära der preußischen Staatseisenbahnverwaltung unter Bismarck-Maybach, also seit dem Jahre 1880. Solcher Rückblick habe insofern seine Bedeutung, als er zeige, inwieweit die preußische Staatseisenbahnverwaltung hinsichtlich des Ausbaues des Bahnnetzes ihre Pflicht erfülle oder nicht, ob sie auch unrentable Nebenbahnen baute, ob sie das Hauptbahnnetz erweiterte, ob sie Querverbindungen und Entlastungsbahnen ausführte und wie die Wünsche alle lauten.

„Wenn wir die Bautätigkeit seit 1880 betrachten, so ist in dem letzten Vierteljahrhundert ein Zuwachs zu verzeichnen von 94 % des Bahnnetzes von 1880. Es hat sich das Netz vermehrt um 19 161 km, davon durch Neubau 10 150 km; die übrige

Vermehrung entfällt auf die Verstaatlichung von Eisenbahnen. Von dieser Vermehrung fallen auf die von mir vorhin erwähnten östlichen Provinzen nicht weniger als 134 %, nämlich 5847 km. Darunter war der Zuwachs in Ostpreußen 195 % und in der Provinz Posen 275 %. Meine Herren, das ist nicht wunderbar aus dem Grunde, weil bis dahin, wo die preußische Staatseisenbahn die große Ära ihrer Entwicklung anfing, die Privattätigkeit sich auf den Bahnbau geworfen hatte, und da war es ja ganz natürlich, daß in dem stärker bevölkerten und industriereichen Westen mehr Privatbahnen entstanden als im Osten. Aber daß die Staatseisenbahnverwaltung, daß die preußische Staatsregierung es als ihre Pflicht anerkannt hat, den erwünschten Ausgleich zu bringen, das beweisen die Zahlen, die ich Ihnen gegeben habe."

„Sie sehen also, daß die Staatseisenbahnverwaltung sich ihrer Pflicht voll bewußt gewesen ist, für den Osten mehr zu tun als für den Westen, weil eben dem Osten mehr geholfen werden mußte, weil eben die Lebensbedingungen für den Osten nicht so glückliche waren, wie für den industriereichen Westen. Ich sehe, daß der eine oder der andere Abgeordnete mit dem Kopfe schüttelt nach der negativen Seite hin. Meine Herren, ich habe, wenn ich vom ganzen Westen gesprochen habe, die Eifel speziell nicht gemeint. (Heiterkeit.) In der Eifel ist noch sehr vieles zu tun, da haben wir auch noch manches nachzuholen."

„In den westlichen Provinzen betrug der Ausbau 66 % des Bestandes von 1880, nämlich 4303 km Neubau. Alle Bewilligungen, einschließlich der noch nichteröffneten Bahnen seit 1880, auf 10 000 Einwohner gerechnet, machen in ganz Preußen 9,11 km Bahn aus; davon kommen auf die sechs östlichen Provinzen 9,86 km, auf die sechs westlichen 8,42 km. Stellt man den Vergleich auf 100 qkm an, so sind die Vergleichszahlen natürlich etwas anders mit Rücksicht auf die verschiedenen Bevölkerungsdichtigkeiten im Osten bezw. im Westen. Auf 100 qkm kommen in ganz Preußen 9,39 km Bahnlinien, auf die 6 östlichen Provinzen 8,44, auf die 6 westlichen 10,71 km."

Im Durchschnitt wurden jährlich 498 km Bahnlinien neu bewilligt, also rund 500 km, natürlich in den einzelnen Jahren verschieden. . . . Aus Kreditgesetzen wurden von 1880 bis 1904 nicht weniger als 2 152 591 106 ℳ. bewilligt. Diese wurden verwendet zum Bau neuer Bahnen einschließlich der Betriebsmittel, zur Vervollständigung und besseren Ausgestaltung des Bahnnetzes, zur Beschaffung von Betriebsmitteln für bestehende Bahnen und zur Unterstützung neuer Bahnlinien. Außerdem wurden noch im Extraordinarium 953 110 870 ℳ. bewilligt, das ist also zum Ausbau des Bahnnetzes, sei es durch Neubau, sei es durch Ausgestaltung, eine Summe von 3 105 701 976 ℳ.

Die Verwendungszwecke für die bewilligten Gelder unterschieden sich in folgender Weise. An neuen Hauptbahnen wurden 810 km bewilligt mit einem Gesamtbetrage von 178 858 000 ℳ. Zweite und weitere Gleise wurden ausgeführt auf 4905 km mit einem Kostenaufwande von 278 458 000 ℳ. Bahnhofsumbauten, Ausgestaltungen von Bahnhofsanlagen in Einzelbeträgen über 1 Million Mark — kleinere Beträge erscheinen in dieser Rechnung nicht — fanden statt mit einem Kostenaufwande von 545 790 000 ℳ. Betriebsmittel wurden beschafft für 550 Millionen Mark. Neue Bahnen einschließlich der Betriebsmittel wurden durchschnittlich jährlich bewilligt im Betrage von 55 700 000 ℳ., in den letzten Jahren aber: 1903: 72 476 000 ℳ.; 1904: 100 464 000 ℳ. und 1905: 111 137 000 ℳ.

Der Minister ging nun auf die jährlich verwendeten Beträge näher ein: „In den letzten zehn Jahren wurden tatsächlich aus den verschiedenen Quellen, die der Staatseisenbahnverwaltung zur Verfügung stehen, 1146 Millionen verausgabt, durchschnittlich also jährlich 114,6 Millionen Mark. Die Steigerung ist fast stetig gewesen; ich werde sie von 1895 ab bis 1904 anführen, ohne die einzelnen Jahre nochmals zu erwähnen. Im Jahre 1895 haben wir ausgegeben 73,7 Millionen, dann 78,4, — 94,5, — 91,5, — 100, — 121,9, — 139,4, — 141,3 Millionen, im Jahre 1903: 146,8 Millionen; 1904 werden wir voraussichtlich nicht weniger als 158 Millionen für unsere Bautätigkeit bei der Staatseisenbahnverwaltung ausgeben, ohne Betriebsmittel. Meine Herren, diese Ausgaben im Inlande machen sich wie ein befruchtender Regen auf viele, viele Erwerbszweige geltend, und ich glaube kaum, daß sich Erwerbszweige, wenn man die indirekte Wirkung mitrechnet, finden lassen, die von den gewaltigen Ausgaben der Staatseisenbahnverwaltung nicht mit befruchtet werden. Daß bei der Auswahl der neuen Bahnlinien nicht die uns so oft vorgeworfene Fiskalität die Oberhand gehabt hat, mögen Ihnen zwei Zahlen beweisen. Bis höchstens 2,5 % rentieren sich 54 % der neuen Bahnlinien und über 2,5 % nur 46 %. Ich darf noch hinzufügen, daß unter den Bahnen, die sich nach den stattgehabten Berechnungen mit mehr als 2,5 % rentieren, viele sind, die höchstens eine Rente von etwa 3 % abwerfen. Nun haben wir aber nicht lediglich Staatsbahnen gebaut, sondern wir sind auch mit der Konzessionierung von Privatbahnen vorgegangen, und zwar sind in den letzten 10 Jahren 56 Privatbahnen mit 1792 km Bahnlänge und mit fast 128 Millionen Baukapital konzessioniert worden. Das Konzessionsverfahren schwebt noch bei 5 Bahnen, und bei 6 Bahnen ist die Erlaubnis zu den allgemeinen Vorarbeiten erteilt worden. Außerdem hat der Staat sich an Privatbahnen seit dem Jahre 1880 mit mehr als 15 Millionen Kapital beteiligt, davon in den letzten Jahren mit 5 218 000 ℳ. Gerade in neuerer Zeit habe ich die Konzessionen für Privatbahnen in einer Anzahl von Fällen deshalb gegeben, weil ich den Interessenten sagen mußte, daß im Hinblick auf die große Zahl der vorhandenen dringlicheren Bahnprojekte ihre Wünsche sich voraussichtlich erst in einigen Jahren verwirklichen würden. Ich habe den Herren deshalb den Rat gegeben, die Privatbahnen selbst zu bauen, aber dem Staat in der Konzessionsurkunde das Recht vorbehalten, daß er nach einem gewissen Zeitraum, in der Regel nach 10 Jahren, die Möglichkeit hat, die Privatbahnen zu erwerben. Ich glaube, daß es auf diese Art möglich ist, den Ausbau im Interesse der beteiligten Gegenden zu beschleunigen."

„Für Kleinbahnen, für die ja auch in diesem Gesetz wieder 5 Millionen vorgesehen sind, haben wir im ganzen 79 Millionen Mark seit dem Jahre 1895 bewilligt erhalten; das sind also mit den 5 Millionen, die jetzt beantragt sind, 84 Millionen innerhalb 10 Jahre. Aus diesem Fonds sind an Staatsbeihilfen für einzelne Kleinbahnen bis Ende 1904 zusammen 64 875 000 ℳ. bewilligt worden, und zwar à fonds perdu 334 500 ℳ., als niedrig verzinsliche Darlehne 16,3 Millionen, durch Beteiligung mit Aktien und Stammeinlagen 33,5 Millionen und durch sonstige Beteiligung 14,7 Millionen. Also auch die kleinste Art der Bahnen, die Kleinbahnen, sind in angemessener Weise von der Staatseisenbahnverwaltung unterstützt worden. Meine Herren, ich überlasse nun dem hohen Hause, zu beurteilen, ob die Grundsätze, die in Ihren Resolutionen niedergelegt sind, in den 25 Jahren, in denen die Staatseisenbahnverwaltung als Großunternehmen besteht, befolgt sind oder nicht. Ich kann nur die Versicherung aussprechen, daß die Staatseisenbahnverwaltung sich auch fernerhin angelegen sein lassen wird, nach Möglichkeit und nach der wirtschaftlichen Bedeutung der Linien oder nach dem Bedürfnis der einzelnen Gegenden in dem ruhigen, bisher bewährten Tempo weiter fortzuschreiten." (Beifall.)

Die nun folgenden Reden der Abgeordneten bewegten sich fast ausnahmslos auf dem Boden örtlicher Eisenbahnwünsche. Die meisten Redner zollten dem Vorgehen der Staatsbahnverwaltung im allgemeinen volle Anerkennung. Der Abg. Macco (natl.) meinte, der Ausbau unserer Eisenbahnen habe mit der wirtschaftlichen Entwicklung nicht gleichen Schritt gehalten. Es werde nicht schnell genug gebaut. „Es sind für manche Linien, die vor 6 oder 7 Jahren beschlossen sind, noch nicht einmal die Vorarbeiten erledigt. Das liegt in der schroffen Stellung unserer Finanzverwaltung in der Frage der Aufbringung der Grunderwerbskosten. Bei den Bauten in den letzten 15 Jahren haben sich die Herren von der Verwaltung doch recht getäuscht; die Westerwaldbahn hat z. B. eine Entwicklung genommen, die niemand vorausgesehen hat. Man sollte doch bei der Eisenbahnverwaltung die Rentabilitätsberechnungen richtiger anzustellen wissen. Die Vollbahnen, die uns die Regierung vorschlägt, haben eine wesentlich militärische Bedeutung, und sie werden im wirtschaftlichen Interesse vorgeschlagen. Es fragt sich, ob wir hier auf dem richtigen Wege sind. Wir müssen auch nach wirtschaftlichen Bedürfnissen Hauptbahnen bauen; namentlich brauchen wir kürzere Wege nach dem Süden."

Bei der Fortsetzung dieser Beratung am 1. d. M. kamen fast nur noch örtliche Eisenbahnwünsche zur Sprache, deren sorgfältige Prüfung Unterstaatssekretär Fleck zusagte; er versicherte, wie sehr auch der Regierung die beschleunigte Inangriffnahme und Durchführung der Bahnbauten am Herzen liege; es möchten nur auch die beteiligten Anlieger und Gemeinden ihrerseits zur dieser Beschleunigung beitragen, was sie oft so sehr in der Hand hätten.

Die Vorlage wurde schließlich der Budgetkommission überwiesen.

Mehrerfordernisse für die neuen österreichischen Alpenbahnen.

(Schluß aus Nr. 26.)

Ein Abgeordneter (Polenklub) erkannte zwar an, daß trotz aller Verwarnungen die Tücken des Baca- und des Karawankentunnels nicht genügend vorausgesehen werden konnten, meinte aber, daß es Pflicht der Regierung gewesen wäre, schon im Jahre 1902 und 1903 einen Bericht an das Parlament zu machen, daß das genehmigte Bauprogramm in den finanziell gegebenen

Grenzen nicht einzuhalten sei und daß teilweise eine andere Bahn mit anderen Mitteln gebaut werden müsse. Redner habe gefunden, daß ein zu großer Personenverkehr bei der Ertragsberechnung für die neuen Linien in Rechnung gezogen sei. Nach seiner Rechnung gelangt man zu einem Erträgnisse von 0,65 % aus der gesamten Bausumme oder von etwa 1 % des ursprünglichen Baukapitals und zu gar keiner Verzinsung der Nachtragskredite. Redner betone aber, daß die von ihm angenommenen Brutto-, infolgedessen auch die Nettoergebnisse besondere Intelligenz, Fleiß und Betriebsamkeit der Staatsbahnverwaltung voraussetzen. Gegen eines möchte sich aber Redner verwahren, daß nämlich der Fehlbetrag, den die neuen Bahnen dem Staatsschatze unbedingt bringen werden, durch allgemeine Tariferhöhungen hereingebracht werden soll. Die österreichische Produktion und die österreichische Industrie seien noch zu schwach, um das Opferlamm abgeben zu können. Auch diese Bahn werde, wie die erworbenen Privatbahnen, zu hoch zu Buch stehen.

Der Obmann des Ausschusses bemerkte, daß bei der Beurteilung der vorliegenden Frage zwei Momente: das technisch-ökonomische und das verfassungsrechtliche, in Betracht kommen. Man müsse zunächst fragen, ob das generelle Projekt geeignet war, die sichere Grundlage für die Aufstellung des Bauprogramms und für den zu den Alpenbahnen bewilligten Baukredit zu bilden. Ferner, welches die Gründe waren für die Aufstellung eines geänderten, weit über den Rahmen des Gesetzes hinausgehenden Bauprogramms bei Verfassung des Detailprojekts. Wiewohl bei der Vorlage nicht ausschließlich wirtschaftliche Gründe maßgebend waren, sondern in bezug auf den Bau der Alpenbahnen auch politische Momente hineinspielten, so hätte die Regierung doch die Pflicht gehabt, vor Einbringung der Vorlage genau alle auf den Bau und Betrieb bezüglichen Voraussetzungen zu prüfen. Sie hätte ein vollkommen zweckentsprechendes Betriebsprogramm aufstellen müssen, denn sie sei im Besitze von neuartigen, leistungsfähigen Lokomotiven und Fahrbetriebsmitteln gewesen und es mußte deshalb über das Betriebsprogramm schon im Jahre 1900 im Eisenbahnministerium volle Klarheit geherrscht haben. Daß die Erhöhung der Leistungsfähigkeit von 50- auf 70 achsige Züge auf der Pyhrnbahn, von 70- auf 80 achsige Züge auf der Tauernbahn und von 70- auf 100 achsige Züge bei der Linie Rosenbach-Aßling-Görz-Triest-S. Andrea größere Anlagekosten der betreffenden Bahn erheischen werde, mußte schon vor Feststellung des Bauprogramms im Jahre 1900, demnach wenigstens ein Jahr vor der Behandlung des Gesetzes, bekannt gewesen sein. Es sei daher die Pflicht der Bauleitung gewesen, das Eisenbahnministerium auf diesen Zustand rechtzeitig aufmerksam zu machen, und die Pflicht des Eisenbahnministeriums, den beanspruchten Kredit etweder entsprechend zu erhöhen oder die Vorlage des betreffenden Gesetzentwurfes bis nach Vollendung des Detailprojektes und nach Abhaltung der politischen Begehungskommission zu verschieben. Aber auch wenn es dem Eisenbahnministerium nicht möglich gewesen wäre, in das Gesetz vom Jahre 1901 den endgültigen Aufwand für die Alpenbahnen aufzunehmen, sei es Pflicht der Regierung gewesen, gleich nach Fertigstellung des Detailprojektes, also Ende des Jahres 1902, im Hause die Indemnität für die Kreditüberschreitung anzusprechen, ohne Rücksicht darauf, ob das Haus arbeitsfähig ist oder nicht. Statt dessen sei, ohne sich um die verfassungsmäßige Bedeckung zu kümmern, fortgebaut worden, und das sei verfassungsmäßig nicht zulässig. Redner verweist darauf, daß die außerordentlichen Verkehrseinrichtungen auf den Alpenbahnen, insbesondere in dem schwierigen Bacatale, riesige Unterbauarbeiten und große Überschreitungen der veranschlagten Bausumme zur Folge hatten, und betont, daß dies alles nicht jetzt schon notwendig gewesen wäre. Man hätte sich mit einer bescheideneren Ausstattung der Bahn begnügen und die weitere Ausgestaltung nach Maßgabe der Verkehrsentwicklung vornehmen sollen. Weitere Entschuldigungsgründe der Überschreitungen seien schwieriger Bau, hohe Arbeitslöhne und hohe Materialpreise. Und in der Tat seien diese Überschreitungen sehr groß. Man sehe aber daraus, wie programmlos die Kredite für die Alpenbahnen im Gesetze des Jahres 1901 eingesetzt wurden. Gesamtstaatliche, also militärische Rücksichten konnten eine solche Steigerung des Erfordernisses nicht hervorgebracht haben. Die Steigerung des Bauaufwandes für die Alpenbahnen betrage gegenüber dem Vorprojekte 58 %; bei der Arlbergbahn betrage die Erhöhung gegen das ursprüngliche Projekt nur 16 % und bei dem überaus schwierigen Simplontunnel nur 10,9 %. Redner führt weiter aus, daß es für die gezahlten übermäßig hohen Preise nur die eine Erklärung gebe, daß man den Bau beschleunigen wollte und hierdurch in die Lage kam, zu zahlen, was verlangt wurde. Die Beschleunigung des schwierigen Baues der südlichen Linien scheine auch nicht ohne Einfluß auf die Überschreitungen gewesen zu sein. Schon im Jahre 1858 habe Hofrat Stur auf bedeutende Bauschwierigkeiten im Bacatale aufmerksam gemacht, desgleichen die Geologen Teller und Koch. Die Außerachtlassung der Warnungen habe sich recht unangenehm in den Verlängerungen zahlreicher Streckenabteilungen und in der Ersetzung offener Strecken durch zahlreiche kostspielige Tunnel bemerkbar gemacht. Auch mußten dort kolossale Stütz- und Futtermauern hergestellt werden. Rücksichtlich der Tunnelbauten sei besonders beim Karawankentunnel auf die ungünstigen geologischen Verhältnisse aufmerksam gemacht worden; trotzdem sei zur Tunnelmauerung ursprünglich Bruchsteinmauerwerk beantragt worden; später haben sich die stärksten Quadertunnelringe als kaum ausreichend erwiesen. Daß die österreichische Eisenbahnbaudirektion imstande sei, große, schwierige Bahnbauten auszuführen, stehe außer Frage. Aber man dürfe hierbei auch die Wirtschaftlichkeit nicht außeracht lassen. Um zu beurteilen, inwieweit das wirtschaftliche Prinzip berücksichtigt wurde, würden langdauernde, eingehende fachmännische Untersuchungen an Ort und Stelle erforderlich sein. Es könne aber nicht die Aufgabe des Unterausschusses sein, diese für die Höhe des Bauaufwandes gewiß wichtige Frage zu lösen, und es müsse die Fassung diesbezüglicher Beschlüsse dem Eisenbahnausschusse und dem Hause überlassen werden.

Der dem Unterausschuß angehörende Abgeordnete der sozialdemokratischen Partei stellte folgenden (bei der nachfolgenden Abstimmung mit geringer Mehrheit angenommenen) Antrag: „Die Regierung hat 1. bei Einbringung der Vorlage im Jahre 1901 dem Reichsrate eine vollkommen klare Darstellung der zu erwartenden Bauschwierigkeiten und -kosten vorenthalten und dies trotz den seit dem Jahre 1894 wiederholt lautgewordenen Warnungen der Geologen und Techniker; 2. die Grundlagen und den Charakter des vom Abgeordnetenhause bewilligten Bauprogrammes nachträglich völlig geändert und damit der Absicht des Gesetzgebers in bezug auf die Ausgestaltung der Alpenbahnen offen zuwidergehandelt; 3. das Abgeordnetenhaus nicht rechtzeitig von den beabsichtigten, ja den schon vollzogenen Abänderungen des Projektes und den Überschreitungen der bewilligten Kredite in Kenntnis gesetzt, ihm dadurch die Gelegenheit zu deren Kontrolle und Kritik entzogen und somit das verfassungsmäßige Recht des Reichsrates auf die Bewilligung von Krediten und auf die Bestimmung ihrer Verwendungsart verletzt. Mit Rücksicht jedoch auf die große volkswirtschaftliche Gefahr sowie insbesondere die Rechtsfolgen, die aus der Unterbrechung des Bahnbaues für den Staat und die an den Alpenbahnen interessierten Kronländer erwachsen würden, sieht sich das Subkomitee in der Zwangslage, dem Ausschusse die Annahme des vorliegenden Gesetzentwurfes zu empfehlen. Dagegen hält es das Subkomitee für ausgeschlossen, daß der Reichsrat dem gegenwärtigen Eisenbahnminister, dessen eigenmächtiges Vorgehen eine große Gefahr für die Staatsfinanzen und die Staatswirtschaft heraufbeschworen hat und den Grundbegriffen des Konstitutionalismus zuwiderläuft, weiterhin das Vertrauen entgegenbringe."

Der Eisenbahnminister besprach zunächst die Frage, inwiefern der Motivenbericht die Regierung verpflichte. Es handle sich hier um die in der juristischen Doktrin vielerörterte Frage, inwieweit den Materialien des Gesetzes eine über dessen Inhalt hinausgehende Bedeutung beizulegen sei. Die herrschende Meinung gehe dahin, daß nur der kundgemachte Gesetzestext die Grundlage der Auslegung bilden könne und selbständige Bedeutung besitze, gegenüber welcher die Motive und parlamentarischen Verhandlungen in den Hintergrund treten. Es gehe nicht an, eine Abweichung von den im Motivenberichte enthaltenen technischen Einzelheiten als eine Abweichung vom Gesetze aufzufassen.

Nach der von einem Abgeordneten geäußerten Meinung hätte die Regierung den Bau schon im Jahre 1902 einstellen müssen, und hätte sich für sie dann der Pflichtenstreit ergeben, ob sie dem ihr von der Gesetzgebung sowohl hinsichtlich des Bauobjektes als der Baufrist übertragenen Auftrag nachkommen wolle oder, ohne Rücksicht auf die schweren materiellen Nachteile der Einstellung des Baues und die großen mit dem letzteren verbundenen volkswirtschaftlichen Interessen, mit der Fortführung des Baues so lange warten wolle, bis sie in die Lage gesetzt würde, auf Grund konkreter Ziffern von dem Parlament die weiteren Mittel in Anspruch zu nehmen.

Was den von einer Seite hervorgehobenen Unterschied in der Ausstattung der neuen Bahnen gegenüber den bestehenden betrifft, so dürfe nicht vergessen werden, daß man bei Herstellung der neuen Linien in der Lage sei, die modernsten Bauarten und neuesten Erfahrungen benutzen zu können, während die bestehenden Linien seit 20 bis 30 Jahren im Betriebe stehen und größtenteils dem privaten Bau ihre Entstehung verdanken. Wenn namentlich über die Ausstattung der Stationen in Böhmen Klage geführt werde, so müsse er feststellen, daß gerade gegenwärtig in umfassendem Maße an deren Ausgestaltung, speziell jener in Prag, Pilsen und Budweis, gearbeitet werde.

Die Überschreitungen bieten seines Erachtens keinen Anlaß, von dem System des Staatsbaues bei öffentlichen Ar-

beiten abzugehen, da auch in diesem Falle die Nachteile des Privatbausystems vermieden würden. Es sei nicht gerecht, nur nach dem materiellen Gebarungserfolge zu urteilen, ohne zwischen dem, was begründeterweise den Verwaltungsorganen zur Last gelegt werden könne, und jenen Momenten zu unterscheiden, welche unabhängig von dem Streben und Willen dieser Organe die Gebarung beeinflußten.

Der Vorstand der kommerziellen Sektion des Eisenbahnministeriums Sektionschef Dr. Liharzik erläuterte die Grundlagen, auf welchen die Berechnung der zu gewärtigenden Frequenz und der Einnahmen für den Personen- und Güterverkehr der neuen Alpenbahnen aufgestellt worden ist, und begründete insbesondere die Höhe des für den Triester Güterverkehr in Rechnung gestellten Einheitssatzes. Der Güterverkehr sei hinsichtlich Triests auf Grund der Statistik der Triester Börsendeputation für das Jahr 1904 unter Einrechnung der bis zur Eröffnung der Tauernbahn zu gewärtigenden Verkehrssteigerung ermittelt worden. In den aufgestellten Berechnungen sei demnach noch nicht auf jene Verkehrssteigerung Rücksicht genommen, welche als Wirkung der Ausführung des ganzen in Frage stehenden neuen Bahnnetzes mit Sicherheit zu gewärtigen sei und aller Voraussicht nach für den Ertrag der neuen Linien wesentlich ins Gewicht fallen werde. Der Personenverkehr wurde unter Berücksichtigung aller einschlägigen Umstände mit einer Ziffer veranschlagt, welche unter dem auf den österreichischen Staatsbahnen sich ergebenden kilometrischen Durchschnitte bleibe, wobei auf die verhältnismäßig geringe Bevölkerungszahl der von den neuen Bahnen durchzogenen Gegenden, zugleich aber auf den zu gewärtigenden Touristenverkehr entsprechend Rücksicht genommen wurde.

Der Eisenbahnbaudirektor führte aus, daß die geologischen Berichte dem Abgeordnetenhause keineswegs verschwiegen worden seien, sondern daß von ihm selbst im Einvernehmen mit den beteiligten Geologen, insbesondere auch Professor Koch, zur Beurteilung der Bauschwierigkeiten geeignete Auszüge zur Kenntnis des Abgeordnetenhauses gebracht worden sind. Es sei unrichtig, daß der Eisenbahnminister den Technikern die Freude an dem großen Werke vergällt habe. Dies widerspreche gänzlich den Tatsachen, und er selbst müsse sogar dem Minister den wärmsten Dank für die stetige Förderung der Techniker bei der Erfüllung ihrer Pflichten aussprechen. Der Motivenbericht zum neuen Gesetzentwurfe sei von ihm, dem Baudirektor, verfaßt und hauptsächlich deswegen in so knapper Form gegeben worden, weil sehr viele der Ziffern, welche zur Beurteilung der Sachlage notwendig seien, wohl dem Unterausschuß vorgelegt werden konnten, sich aber nicht zur Veröffentlichung eigneten. Ein Vergleich mit der offenen Strecke der Simplonbahn sei schon deswegen unzulässig, weil deren Südrampe nur 18 km, die Nordrampe aber gar nur einige hundert Meter lang sei. Die Ausführung des Zwillingstunnels am Simplon geschah nicht wegen geologischer Schwierigkeiten, sondern mit Rücksicht auf Lüftungsbedürfnisse.

Ein Ministerialvertreter wies unter Bezugnahme auf die Bemängelung des Betriebskostenanschlages darauf hin, daß weder der Betriebskoeffizient, noch die anderwärts für das Bahnkilometer oder die Leistungseinheit erzielten Ergebnisse eine verläßliche Grundlage für den Kostenanschlag für eine neu zuwachsende Bahn bieten, weil diese Angaben von mannigfachen Umständen beeinflußt werden und nur beim Vorhandensein ganz gleichartiger Verhältnisse verwendet werden können. Die Staatseisenbahnverwaltung konnte demnach bei der Ermittlung der Betriebskosten diese statistischen Angaben nicht verwerten und sei gezwungen gewesen, eine ins einzelne gehende, ganz den individuellen Verhältnissen angemessene Kostenberechnung aufzustellen, deren Ergebnis im technisch-kommerziellen Berichte vom Jahre 1901 enthalten sei. Daß sich daraus für die Leistungseinheit geringere Kosten als die Durchschnittsergebnisse bei den Staatsbahnen überhaupt ergeben, sei voll begründet, weil durch den Hinzutritt der neuen Alpenbahnen die Betriebskosten nicht in allen Titeln erhöht werden und nur der wirkliche Zuwachs an Selbstkosten in Anschlag gebracht werden dürfe. Es entspreche auch den wirklichen Verhältnissen, wenn für den nachträglichen Verkehrszuwachs mit einem Einheitssatze von 5 Kr. für 1000 Bruttotonnenkilometer gerechnet werde, weil die Selbstkosten des Betriebes nur um die eigentlichen Traktionskosten vermehrt werden, wobei allerdings nur eine solche Vermehrung des Verkehrs in Betracht kommen könne, welche innerhalb der Grenzen der durch die ursprünglichen Verkehrsmengen gebotenen Betriebseinrichtungen, Personalbesetzungen und baulichen Anlagen bleibe. Es könne daher selbstverständlich ein solcher Verkehrszuwachs, der über diese Grenze hinausgehe, nicht nach dem Einheitssatze von 5 Kr., sondern er müsse mit der der erforderlichen Vermehrung der Betriebseinrichtungen entsprechenden Kostenquote in Anschlag kommen.

Die Abstimmung über die dem Unterausschuß vorliegenden Anträge wird geheim vorgenommen. Es wurden acht Stimmzettel abgegeben, von denen einer leer war. Der erste Punkt der Resolution des Abg. der deutschen Volkspartei, lautend: „Die Regierung wird aufgefordert, die gesetzliche und finanzielle Sicherstellung größerer Staatsbauten in Hinkunft nur mehr unter Zugrundelegung von verläßlichen, unter Bedachtnahme auf das Ergebnis ausreichender Untersuchungen verfaßten Detailprojekten und Detailkostenvoranschlägen einzuleiten“ — wird einstimmig angenommen. Die an früherer Stelle angeführte Resolution des dem Ausschusse angehörenden sozialdemokratischen Abgeordneten wird mit vier gegen drei Stimmen angenommen.

Nach der Wahl des Berichters für den Vollausschuß spricht der Obmann den Mitgliedern des Unterausschusses, dem Minister und den Regierungsvertretern den Dank für ihre Mühewaltung aus, worauf die Sitzung geschlossen wird.

Der preußische Etat der Eisenbahnverwaltung im Herrenhause.

Die Beratung fand am 29. März statt und förderte zunächst nur einige Klagen wegen Überfüllung der Vorortzüge, Rechtsanspruchs auf den angewiesenen Platz, Anbringung der Stationsnamen auf den Laternen u. a. zutage. Staatsminister v. Budde ging auf die einzelnen Beschwerden ein und bemerkte insbesondere dem Prof. Dr. Löning gegenüber, er könne ihm darin nicht folgen, daß das Recht auf eine höhere Wagenklasse dadurch erreicht würde, daß ein Schaffner zufälligerweise aus Gutmütigkeit dem betreffenden Reisenden eine höhere Wagenklasse angewiesen habe, als ihm nach seiner Fahrkarte zukam. Es komme z. B. vor, daß in einem D-Zuge die II. Klasse vorübergehend besetzt sei; dann habe der Reisende zweifellos keinen Anspruch auf Mitfahrt. „Wenn nun der Schaffner weiß, auf der nächsten Station verlassen eine Anzahl Reisende die II. Klasse, so wird er zu dem Reisenden sagen: bitte, wollen Sie vorläufig in der I. Klasse Platz nehmen, ich kann Ihnen erst nachher einen Platz in der II. Klasse anweisen. Ich glaube nicht, daß das eine Ungerechtigkeit gegen den betreffenden Reisenden wäre.“ Es könnten nun nicht für alle solche Fälle Vorschriften herausgegeben werden, das würde bureaukratische Dienstvorschriften geben, die die Schaffner nicht lernen und befolgen könnten. „Ein bißchen christliche Menschenliebe und ein bißchen Wohlwollen der Reisenden untereinander — dann werden sie sich schon in den Eisenbahnzügen vertragen, und die Beamten werden ihre Schuldigkeit tun.“ (Beifall.) „Wenn ich dagegen protestiere, daß ein Recht konstruiert werden soll, daß einer in einer höheren Klasse fahren darf, als in der, auf die er nach seiner Fahrkarte einen Anspruch hat, so geschieht dies namentlich auch deshalb, weil ich das reisende Publikum nicht der Willkür der Fahrbeamten preisgeben will; das kann ich auch im Interesse der Unterbeamten nicht. Ich muß also daran festhalten, daß die Rechtsfrage über die Benutzung der Wagenklassen durch nichts verschoben werden darf. Vielfach verlangt der Eisenbahnreisende von der Verwaltung etwas, was niemand leisten kann. Wir haben nun einmal verschieden gebildete Menschen, mit verschiedenem Geldbeutel, mit verschiedenen Bedürfnissen, mit verschiedenem Gesundheitszustand; alle diese Menschen kommen auf einem Bahnsteig zusammen und wollen auf kürzere oder längere Zeit in einem engen Raum, nämlich dem Eisenbahnzuge, miteinander untergebracht werden. Dabei möchte sich nun jeder so glücklich und so wohl fühlen, wie er es zu Hause gewöhnt ist. Das kann kein Eisenbahnminister, das kann niemand auf der ganzen Welt leisten. Es muß eben jeder, der auf die Eisenbahn geht, von seinen Eigentümlichkeiten, von seinen Gewohnheiten einen Teil abwerfen, und nur wenn jeder das tut und jeder sich sagt: der andere hat auch seine Rechte und Gewohnheiten, die man bis zu einem gewissen Grade berücksichtigen muß, dann wird ein erträglicher Zustand für das Zusammenreisen erreicht. Der Umstand, daß wir verschieden gebildete Menschen mit verschiedenen Ansprüchen haben, weist uns darauf hin, daß wir nicht nur eine Klasse haben können, sondern daß es richtig ist, eine IV. und auch eine I. Klasse zu haben, für welche verschieden bezahlt wird. (Sehr richtig!) Wollten wir heute einführen, daß alle Menschen in einem und demselben Gasthause und Restaurant verkehren sollen, so würde das allen Menschen unangenehm sein; ein jeder ist eben etwas anderes gewöhnt. So ist es auch im Eisenbahnzuge.“ Ich muß daher ablehnen, für alle Einzelfälle, die vorkommen können, Bestimmungen zu treffen.“

Über die bisweilen bedauerlichen Zustände in den Berliner Vorortzügen äußerte der Minister: „Ich kann selbst sagen, daß ich manchmal nicht in der Lage gewesen bin, einen Platz zu

finden, und daß ich aus einem Abteil mit 15 bis 20 Menschen im Interesse eines anderen herausging und im Packwagen stehenden Fußes nach Berlin fuhr. Eine Abhilfe kann im wesentlichen nur vom Publikum kommen, indem sich jeder sagt: hier sind schon zu viele Menschen im Abteil, weshalb ich nicht mehr einsteigen darf. Würden mehr Wagen eingestellt, so würden diese ebenso gestürmt werden. Das Publikum weiß genau: die Staatseisenbahnverwaltung fährt so lange aus Grunewald, Potsdam und den anderen Vororten Züge zurück nach Berlin, wie noch Menschen draußen sind. Es wird nachmittags auf den Hauptstationen die Zahl der Menschen festgestellt, die ins Freie fahren — was sich aus den abgenommenen Fahrkarten feststellen läßt — und dann werden die Züge danach disponiert, nötigenfalls bis tief in die Nacht hinein. Wer nicht in einem überfüllten Abteil fahren will, muß eben auf den nächsten Zug warten. Das ist keine reine Freude — das gebe ich gern zu —, aber ich weiß nicht, wie es anders gemacht werden soll. Die Bahnsteigschaffner versuchen wohl das Publikum zurückzuhalten, aber sie werden einfach überwältigt. Die Hauptabhilfe liegt beim Publikum selbst."

In bezug auf die vom Grafen Mirbach angeschnittene Frage der Staffeltarife erwähnte der Minister, daß sich die Holztarife in Untersuchung befänden, und wenn neue Anträge auf Einführung der Staffeltarife kämen, werde die Staatseisenbahnverwaltung den vorgeschriebenen und bewährten Weg gehen, indem sie zunächst den Bezirkseisenbahnräten und dem Landeseisenbahnrat die Anträge zur Prüfung zuweise. Dadurch erhalte die Eisenbahnverwaltung Gutachten, die die Interessen der Gesamtheit ins Auge fassen. An und für sich sei schon öfter von seinem Amtsvorgänger ausgesprochen worden, daß die Staffeltarife vom reinen Eisenbahnstandpunkt aus durchaus verständig seien, daß aber die verschiedenen Interessenten in den einzelnen Landesteilen sie nicht immer haben wollen. Wenn aber Graf Mirbach der Staatsregierung vorgeschlagen habe, die Wasserstraßenvorlage wegen ihrer bisherigen Stellung zu den Eisenbahnstaffeltarifen zurückzuziehen, dann bemerke er, daß der Ausbau des Wasserstraßennetzes, soweit der Vergleich mit den Staffeltarifen in Frage komme, von der Staatsregierung bereits fallen gelassen sei, indem auf die Kanalstrecke Hannover-Elbe verzichtet wurde. Die Staatsregierung habe das Kanalprojekt Hannover-Elbe ausgeschieden, weil es von weiten Kreisen im Osten als wirtschaftlich schädlich erachtet wurde, wie anderseits weite Kreise in der Mitte und im Westen der Monarchie gewisse Eisenbahnstaffeltarife aus wirtschaftlichen Gründen nicht wünschen. Mit der Beschränkung auf die jetzt beantragten Wasserstraßen habe also die Staatsregierung eigentlich den Wunsch des Grafen Mirbach auf Zurückziehung der Kanalvorlage aus Anlaß der Frage der Eisenbahnstaffeltarife bereits erfüllt. (Beifall.)

Aus den weiteren Äußerungen des Ministers über örtliche Wünsche ist noch zu erwähnen, daß er dem Oberbürgermeister Dr. Bender auf die Frage wegen der Verbindungen mit Polen erwiderte, er habe sich im Verkehrsinteresse der beiden befreundeten Nachbarstaaten gefreut, daß es gelungen sei, zwei neue Anschlüsse zwischen preußischen und russischen Bahnen zu erreichen: den schon erwähnten Anschluß von Lodz-Kalisch und dann den Anschluß bei Herby. Er hoffe, daß die Breslau-Warschauer Bahn nun auch endlich das Ziel ihres Namens erreichen werde. „Im übrigen haben wir ja erst im Vorjahre die Bahn verstaatlicht, und bis heute ließ sich der Anschluß an das russische Bahnnetz noch nicht erreichen."

Der Minister ging nun noch auf den von uns in voriger Nummer erwähnten Prozeß wegen Veruntreuung von Altmaterial ein. „Es könnte aus den fetten Überschriften, die ich in der Presse über diesen Prozeß gefunden habe, der Schluß gefolgert werden, als ob das Korps der preußischen Eisenbahnbeamten zu einem allgemeinen Mißtrauen Veranlassung gebe, und daß die Veruntreuungen in der Werkstätte zu Lauban, die ich bedauere, an vielen Orten vorkämen. Vor etwa Jahresfrist hatte ich Veranlassung zu dem Verdacht, daß Altmaterial veruntreut würde, und ich entsandte einen der tüchtigsten Geheimrevisoren aus dem Ministerium, um eine eingehende Untersuchung über den Fall anzustellen. Ich bin deshalb in der glücklichen Lage, mitzuteilen, daß es durch das Eingreifen der Zentralstelle in Verbindung mit der zuständigen Eisenbahndirektion gelungen ist, die Unterschleife zu entdecken. Im ganzen sind im Jahre 1900 nach den Feststellungen, die gemacht sind, in der Werkstätte Lauban 28 Wagenladungen befördert worden, für die ein Entgelt von dem betreffenden Empfänger nicht gezahlt worden ist. Im Jahre 1901 waren es 20 Wagenladungen, im Jahre 1903: 7 Wagenladungen, im ganzen also 55 mit Alteisen beladene Wagen im Werte von etwa 36 000 ℳ. Ferner sind in dem gleichen Zeitraume 13 802 kg Abfälle wertvollen Materials veruntreut worden, Kupfer, Rotguß und dergleichen, im Werte von 11 500 ℳ. Alle diese Sendungen sind an eine Firma Nathan Friedeberg in Breslau gegangen. (Hört! hört!) Der eine Teilhaber dieser Firma ist jener Viktor Friedeberg, der in dem Prozesse, der sich in Görlitz abgespielt hat, Angeklagter war."

Der Minister schilderte nun, daß der Vorfall zu einer allgemeinen Untersuchung Anlaß gegeben habe, ob auch sonst irgendwo Veruntreuungen vorgekommen seien. „Die Untersuchung hatte das Ergebnis, daß zwei Bahnmeister belastet sind mit dem Vorwurf, alte Schienen in Danzig verkauft zu haben. Sie behaupten, daß diese Schienen ihnen von Privaten zum Verkaufe überwiesen wären, und daß die Altschienen herrührten von privaten Anschlußgleisen. Jedenfalls haben die Bahnmeister solche Geschäfte nicht zu übernehmen. (Sehr richtig!) Die Sache ist von der Eisenbahnverwaltung dem zuständigen Staatsanwalte übergeben worden. Sonstige Veruntreuungen oder Unredlichkeiten sind nicht festgestellt worden. Es ist den Herren ja auch wohl bekannt, daß verschiedentlich darüber geklagt worden ist, daß die Materialienverwalter von der Staatseisenbahnverwaltung zu oft versetzt würden. Die Verwaltung hat auf die Klagen, die namentlich im Abgeordnetenhause gelegentlich erhoben werden, nicht gehört, sondern sie hält daran fest, daß die Materialienverwalter nicht zu lange an einem Orte bleiben (sehr richtig!), vielmehr von Zeit zu Zeit versetzt werden, damit die Beziehungen, die sich unter Umständen angeknüpft haben könnten, gestört werden. (Sehr gut!) Meine Herren, ich hoffe — und ich spreche das von dieser Tribüne an die Beamten der Staatseisenbahnverwaltung aus —, daß weitere ‚räudige Schafe' sich in der preußischen Staatseisenbahnverwaltung nicht finden, sondern ich erwarte von den Staatseisenbahnbeamten, daß sie den alten lauteren Ruf der preußischen Beamten wahren und sich nicht durch Bestechungen von ihrem rechten Wege abbringen lassen. (Bravo!) Auf das schärfste möchte ich aber diejenigen Leute verurteilen — und, wenn es richtig sein sollte, daß der Angeklagte Friedeberg schuldig ist, speziell diesen Mann. Er soll sich in günstiger Vermögenslage befinden und hat sich nicht geschämt, Beamte unglücklich zu machen, für das ganze Leben unglücklich zu machen durch Bestechungen, die er vorgenommen hat und wodurch die Leute zu den Veruntreuungen veranlaßt wurden. (Sehr richtig!) Dies ist um so bedauerlicher, als die Firma Nathan Friedeberg mit zu den Gesellschaftern der Eisenhandelsgesellschaft in Berlin gehört, die von den oberschlesischen Stahlwerken begründet worden ist (hört! hört!), um Altmaterial namentlich auch von der Eisenbahnverwaltung einzukaufen. Diese Eisenhandelsgesellschaft hat mir schon mehr Sorge bereitet, indem sie eine Monopolisierung dieses Handels bewirkt und die übrigen Althändler im wesentlichen ausschließt. Die oberschlesischen Werke haben sich, soweit mir bekannt, verpflichtet, lediglich von dieser Eisenhandelsgesellschaft zu kaufen, deren Gesellschafter auch der Herr Nathan Friedeberg ist. Wenn der Herr Nathan Friedeberg für seine Person nun dazu übergeht, daß er Beamte besticht, um Altmaterial von der Eisenbahnverwaltung umsonst zu beziehen, so ist das eine überaus bedauerliche Tatsache, die sehr zu denken gibt. Ich hoffe, daß die großen Firmen, mit denen wir zu tun haben, auch solche ‚räudigen Schafe' aussondern werden, damit die Staatseisenbahnverwaltung nicht nötig hat, mit derartigen Persönlichkeiten zu arbeiten. (Lebhaftes Bravo!) Durch Monopolisierung des Altmaterialgeschäfts werden die Alteisenpreise natürlich gedrückt und die Einnahmen der Staatseisenbahnverwaltung aus dem Alteisenverkaufe wesentlich vermindert, zum Schaden des Staats. Ich gehe mit dem Gedanken um, möglichst mit den großen Werken direkt zu verkehren, von denen ich die Schienen und Schwellen beziehe, um dann durch ein direktes Verhältnis derartigen Veruntreuungen vorzubeugen. (Beifall.) Ich hielt mich für verpflichtet, diese Sache von dieser Stelle aus zu berühren, da dies die erste Gelegenheit für mich ist, im Parlament im Interesse der Beamten zu betonen, daß im allgemeinen solche Veruntreuungen in der großen Verwaltung Gottlob bis jetzt nicht vorgekommen sind."

Zum Schluß gab der Minister einen Rückblick auf die Finanzlage. In den 10 Jahren seit der Neuordnung (1. April 1895) haben sich die Eisenbahneinnahmen, die damals zuerst eine Milliarde überstiegen, um mehr als 50 % erhöht. Das laufende Jahr setzte diese Entwicklung zunächst in der glücklichsten Weise fort. Bislang war es möglich, die Einnahmen des laufenden Jahres auf 1588 Millionen Mark zu schätzen. Das war wiederum eine Vermehrung der Einnahmen um etwa 68 Millionen Mark gegenüber dem Etatsjahr 1903; es würden die Einnahmen noch um 12—13 Millionen Mark höher sein, wenn der Streik der Bergarbeiter nicht ausgebrochen wäre und die Interessen des Staats in so gewaltiger Weise geschädigt hätte. Es sei ja möglich, daß diese Ausfälle sich in den nächsten Monaten noch etwas ausgleichen werden, aber in diesem Etatsjahre werden sie doch belastend bleiben. „Es entstehen dann der Staatseisenbahnverwaltung in neuerer Zeit erhebliche Ausgaben dadurch, daß die Verbesserungen im Zugverkehr ja vorschußweise geleistet werden müssen. Im vorigen Jahre sind für etwa 7 Millionen Mark Zugkosten mehr aufgewendet worden, und im Etatsjahr 1905 beabsichtige ich, etwa 6 Millionen Mark Zugkosten

mehr aufzuwenden. Diesen Kosten steht nicht unmittelbar die Gegeneinnahme gegenüber, sondern die kommt erst später, wenn der Verkehr sich weiter entwickelt hat. Außerdem habe ich für meine Pflicht gehalten, in denjenigen Gegenden, in denen sich hauptsächlich Nebenbahnen befinden, mit einer Beschleunigung der Züge vorzugehen. Diese wird dadurch erreicht, daß zum Teil der Güterverkehr von dem Fernverkehr getrennt wird, daß also nicht alle Züge auf den Nebenbahnen als gemischte Züge verkehren, wodurch natürlich die Fahrpläne ungünstig beeinflußt werden. Eine zweite Maßnahme ist die, daß ich von der Ermächtigung Gebrauch mache, welche die neue Betriebsordnung gibt, die am 1. Mai eingeführt wird, wonach wir unter gewissen Voraussetzungen auch auf Nebenbahnen mit 50 km Grundgeschwindigkeit fahren dürfen. Ich glaube, daß dadurch manche Klagen beseitigt werden und wir davon absehen können, eine Anzahl von Nebenbahnen in Hauptbahnen umzubauen, was unendlich viel Kosten verursachen würde, wie z. B. die Linie von Königsberg nach Allenstein, über deren langsamen Zugverkehr mehrfach geklagt worden ist. Alle solche Verbesserungen im Zugverkehr kosten aber Geld, Geld und nochmals Geld. Nachdem der Streik beendet ist, hat sich der Verkehr im allgemeinen wieder in günstige Bahnen gelenkt. Die Wagengestellung ist eine bessere geworden, hat sich aber nicht so entwickelt, wie wir vermutet hatten; nur in Oberschlesien sind die Verhältnisse wesentlich günstiger als im Vorjahre. Dort beträgt die Gestellung der offenen Wagen vom 1. bis 27. März 10,8 % mehr als im Vorjahre, während im Ruhrrevier nur eine Steigerung von 1,2 % vorhanden ist. Ursprünglich war die Steigerung in den gedeckten Güterwagen eine ziemlich gute im Monat März, namentlich weil die Landwirtschaft plötzlich sehr viel Düngemittel zu befördern hat. Es sind denn auch eine Anzahl von Klagen über Wagenmangel entstanden. Meine Herren, ich möchte an dieser Stelle nicht unterlassen, die Herren von der Landwirtschaft zu bitten, daß sie, wenn irgend möglich, etwas voraus disponieren; es ist für die Staatseisenbahnverwaltung ganz unmöglich, sämtliche Wagen rechtzeitig zu stellen, wenn die ganze Landwirtschaft an einem Tage oder an wenigen Tagen Wagen für Düngemittel bestellt, sogar zu bestimmten Stunden.“

Den Überschuß, der trotz des Streiks voraussichtlich gegen das Vorjahr zu erwarten sei, schätzte der Minister nach den neuesten Berichten auf noch einige Millionen mehr, als im Abgeordnetenhause von ihm angegeben (27,6 Millionen über den Etatsansatz). Er schloß mit folgenden Worten: „Jedenfalls sind wir aber in der glücklichen Lage, daß wir auf das Etatsjahr 1904 mit Genugtuung zurücksehen können, indem die Staatsbahnverwaltung jedenfalls mehr abliefern wird, als der Etat von ihr fordert. Die Staatsbahnverwaltung ist durch die Entwicklung, die sie bekommen hat, ein wesentlicher, vielleicht der wesentlichste Faktor im gesamten Haushalt des preußischen Staates geworden, denn in dem vorliegenden Etat sind nicht weniger als 206,7 Millionen für andere Ressorts aus dem Säckel der Eisenbahnverwaltung abgegeben, das sind 20 Millionen mehr als die gesamte Einkommensteuer, deren Ergebnis auf 187 Millionen Mark geschätzt ist. Meine Herren, ich glaube, wir haben alle Ursache, die Staatseisenbahnverwaltung in der bisherigen Weise nach jeder Richtung fortzuentwickeln, so daß sie das Erwerbsleben bedient, die Verkehrsbedürfnisse erfüllt, und daß sie auch der ganzen Staatsfinanzverwaltung das Rückgrat gibt, welches sie nach der historischen Entwicklung der preußischen Staatseisenbahnen tatsächlich darstellt.“ (Lebhafter Beifall.)

Gegenüber der Bemerkung des Dr. Wachler, daß die Eisenhandelsgesellschaft an den Schändlichkeiten der Firma Friedeberg keinen Anteil habe und daß sie auch kein Monopol anstrebe, bemerkte der Minister, es habe ihm natürlich gänzlich fern gelegen, anzunehmen, daß die Eisenhandelsgesellschaft in Berlin mit Herrn Friedeberg bezüglich seiner Unterschleife in irgend welcher Beziehung gestanden hat. Er sei auch überzeugt, daß es der Eisenhandelsgesellschaft selbst sehr unangenehm sei, daß ihr Gesellschafter derartige Veruntreuungen gemacht hat. Er habe dessen Beteiligung bei der Eisenhandelsgesellschaft hauptsächlich deshalb angeführt, weil es bei diesen geschäftlichen Beziehungen des Friedeberg um so unbegreiflicher und verwerflicher sei, daß er durch Bestechung von Beamten Veruntreuungen zum persönlichen Vorteil ausgeführt habe. Wenn der Herr Vorredner gesagt habe, die Eisenhandelsgesellschaft habe nicht die Absicht, ein Monopol zu bilden, dann freue er sich darüber, daß er falsch unterrichtet sei. Bis jetzt habe er die Sache so verstanden, daß die Eisenhandelsgesellschaft das alte Eisen aufkauft, was sie bekommen kann. „Die Staatsbahnverwaltung schreibt öffentlich aus, daß Altmaterial hier und dort öffentlich verkauft wird, wie es Vorschrift ist. Dann kommen die Händler und bieten. Da nun aber ein großer Teil der Althändler durch die Eisenhandelsgesellschaft tot gemacht ist, weil sämtliche Werke sich verpflichtet haben, nur von dieser zu kaufen, so haben die Althändler im allgemeinen nicht mehr die Möglichkeit, gekauftes Alteisen, wie früher, wieder zu verkaufen. Es ist also im wesentlichen nur ein Käufer da, und inwiefern unter solchen Umständen eine Ausschreibung überhaupt noch Zweck hat, überlasse ich dem Urteil des hohen Hauses. Ich habe geglaubt, sie hätte keinen Zweck mehr, denn die Gesellschaft schreibt schließlich in gewissem Sinne den Preis vor, den sie zahlen will. Sind diese Informationen, die ich erhalten habe, richtig, so liegt zweifellos ein Monopol vor, und es hat sich, soviel mir bekannt, auch ein Sinken der Preise bemerkbar gemacht, weil eben der Wettbewerb aufgehoben ist. So liegt die Sache nach meiner Kenntnis. Sollte ich mich geirrt haben, so würde mich das im Interesse der Staatsbahnverwaltung freuen; ich will die Sache noch näher untersuchen.“

Der Etat wurde genehmigt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verleihung des Schwarzen Adlerordens an den Staatsminister v. Budde.** Aus Gibraltar hat am 1. d. M. der Kaiser an den Staatsminister v. Budde folgendes Telegramm gerichtet:

„Nachdem die wasserwirtschaftliche Vorlage nunmehr auch die Zustimmung des Herrenhauses gefunden hat, drängt es Mich, Ihnen Meinen Dank auszusprechen für die aufopfernde Tätigkeit, welche Sie diesem für die wirtschaftliche Zukunft des Vaterlandes hochbedeutsamen Werke gewidmet haben. In voller Anerkennung Ihrer treuen Dienste, welche so wesentlich zur Lösung der Aufgabe beigetragen haben, habe Ich Ihnen den hohen Orden vom Schwarzen Adler verliehen und Meinen Geheimen Kabinettsrat beauftragt, Ihnen die Ordensabzeichen zu behändigen. Wilhelm R.“

— **Über den Verkehr außerdeutscher Auswanderer über die preußisch-russische Grenze** sind von den preußischen Ministern des Innern und für Handel und Gewerbe unterm 26. Februar d. J. die nachstehenden Vorschriften erlassen worden:

„Der Eintritt in das preußische Staatsgebiet ist nur dann zu gestatten, wenn die Auswanderer einen ordnungsmäßigen Paß, einen mit einer in Deutschland konzessionierten Schiffahrtsgesellschaft abgeschlossenen Passagevertrag zur Fahrt nach einem außerdeutschen Ausschiffungshafen, eine Eisenbahnfahrkarte bis zum Einschiffungshafen und ausreichende Barmittel besitzen, welche ihre Aufnahme an dem Reiseziele oder im Falle ihrer dortigen Zurückweisung die Rückbeförderung in die Heimat gewährleisten. Hierzu ist bei gesunden und nicht gebrechlichen Personen von mehr als 10 Jahren eine Summe von je 400 ℳ, bei jüngeren Personen eine Summe von je 100 ℳ für erforderlich zu halten. Alle außerdeutschen Auswanderer, welche beim Überschreiten der preußisch-russischen Grenze diese Bedingungen nicht erfüllen, haben eine Kontrollstation zu passieren, wie solche zur Zeit in Bajohren, Tilsit, Eydtkuhnen, Insterburg, Prostken, Illowo, Ottlotschin, Posen und Ostrowo bestehen. Die Einrichtung und der Betrieb dieser Kontrollstationen richtet sich nach den hierüber ergangenen besonderen Anordnungen. Die vorstehenden Bestimmungen treten unter Aufhebung aller entgegenstehenden früheren Anordnungen für alle außerdeutschen Auswanderer, welche die preußisch-russische Grenze überschreiten, in Kraft, ohne Unterschied, ob sie von inländischen oder ausländischen Schiffahrtsgesellschaften befördert werden.“

Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten teilt diese Vorschriften den nachgeordneten Eisenbahndirektionen mit und bemerkt dazu: Die neuen Vorschriften beziehen sich auf alle außerdeutschen Auswanderer, welche über die preußisch-russische Grenze kommen. Die Vorschriften behalten zwar mit Rücksicht auf die Kaiserliche Verordnung vom 14. Juni 1879 die Paßpflicht bei, lehnen sich aber im übrigen an die mit dem Erlasse vom 18. Oktober 1904 übersandten Vorschriften über den Verkehr der übrigen außerdeutschen Auswanderer über die preußische Grenze an. Insbesondere ist von der Forderung von Kajütfahrkarten abgesehen. Von einer Differenzierung der nach England und der nach Amerika auswandernden Personen hinsichtlich der zu fordernden Barmittel ist Abstand genommen, weil es für die Frage, welche Kosten durch Erkrankung oder Verarmung der Auswanderer dem Staate oder den Gemeinden erwachsen können, im wesentlichen ohne Bedeutung ist, ob die Auswanderung nach England oder nach Amerika stattfinden soll. Die Kontrollstation Ruhleben ist in den Vorschriften nicht erwähnt, weil sie lediglich als Sammelstelle funktioniert.

— **Eisenbahnunfall bei Liegnitz.** Laut amtlicher Meldung fuhr am 2. d. M. früh gegen 5 Uhr eine Lokomotive auf den in der Einfahrt in die Station Liegnitz begriffenen Güterzug, der drei Wagen mit Auswanderern beförderte; ein Schaffner tot, vier schwer, etwa 30 leicht Verletzte. Entgleist 2 Lokomotiven, 3 Personen- und 5 Güterwagen. Sämtliche Wagen stark beschädigt. Schnellzug 6 nach Berlin erlitt 79 Minuten Verspätung. Personenverkehr wird durch eingleisigen Betrieb zwischen Spittelndorf-Liegnitz aufrechterhalten. Die gesperrten Hauptgleise werden voraussichtlich bis heute abend wieder frei. Infolge Ausströmens und Inbrandgeratens des Leuchtgases geriet ein Spirituswagen in Brand und entzündete die Trümmer sowie das Stellwerk Otm, das ausbrannte. — Nach späteren Nachrichten ist auch ein sechsjähriges Mädchen getötet, eine Reisende wird vermißt, eine ist ihren Verletzungen erlegen.

— **Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.** Auf der Tagesordnung der am 29. März d. J. abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft stand als erster Punkt die Beschlußfassung über die vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten zur Konzessionierung der Weiterführung der Bahn gestellten Bedingungen. Diese gehen dahin, daß gemäß dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 der Staat berechtigt sei, die neue Strecke Bramstedt-Neumünster, ebenso wie die alte Strecke nach Ablauf einer Frist von 30 Jahren übernehmen zu dürfen. Dies Gesetz sieht bekanntlich vor, daß die Eisenbahn zum 25fachen Betrage ihrer letzten fünfjährigen Durchschnittsdividende übernommen werden kann. Der Punkt wurde anstandslos ohne Debatte genehmigt. Der zweite Punkt betraf Änderung der §§ 1, 8 und 13 des Statutenentwurfs. Materielle Änderungen waren nur in § 8 vorzunehmen und zwar die Vermehrung des Reservefonds von 25 000 auf 40 000 ℳ. Die anderen Änderungen ergaben sich aus der Änderung der Firma in „Südholsteinische Eisenbahn" und aus der Vergrößerung der Bahnstrecke. Auch diese Änderungen wurden genehmigt.

— **Betrieb der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn.** Am 1. d. M. hat die Zentralverwaltung für Sekundärbahnen H. Bachstein in Berlin den gesamten Betrieb der Dessau-Wörlitzer Eisenbahngesellschaft übernommen. Alle auf den Verkehr und Betrieb dieser Bahn bezüglichen Schriftstücke sind von diesem Zeitpunkte ab an die genannte Zentralverwaltung zu richten.

— **Gernrode-Harzgeroder Eisenbahn.** Am 1. d. M. ist die Gesamtverwaltung und der Betrieb dieser bisher an die Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft in Berlin verpachteten Nebenbahn auf die Direktion der Gernroder-Harzgeroder Eisenbahngesellschaft in Gernrode am Harz übergegangen.

— **Berliner Hoch- und Untergrundbahnprojekte.** Die Verkehrsdeputation der Stadt Berlin hat bekanntlich den Aufsichtsbehörden ein aus fünf Linien bestehendes Netz von Hoch- und Untergrundbahnen behufs Erteilung der prinzipiellen Zustimmung eingereicht, um zunächst über die Frage Klarheit zu schaffen, in welcher Weise ein Netz von Schnellbahnen anzulegen wäre, welches dem Verkehrsbedürfnis der Stadt für absehbare Zeit Rechnung tragen würde. Polizeipräsident v. Borries hat nun, wie die Blätter berichten, die Verkehrsdeputation dieser Tage dahin beschieden, daß der Entwurf, soweit der Gemeindebezirk Berlin in Frage stehe, „als den Verkehrsverhältnissen entsprechend angesehen und unter der Voraussetzung gebilligt werden könne, daß er die notwendige Ergänzung durch eine etwa im Zuge der geplanten Schwebebahn verlaufende Linie vom Gesundbrunnen nach dem Innern der Stadt erhalte". Natürlich könne sich dieser Bescheid nur auf die allgemeine Gestaltung des Liniennetzes beziehen; er solle späteren, aus der Entwicklung der Berliner Verkehrsverhältnisse sich ergebenden anderweiten Entschließungen und überhaupt dem eigentlichen Genehmigungsverfahren des Kleinbahngesetzes nicht vorgreifen. Über die Weiterführung der Bahnlinien in die Vororte Berlins könnten sich die Aufsichtsbehörden jetzt nicht äußern, da von diesen Gemeinden noch keinerlei Erklärung vorliege. Jedenfalls gäben sich angesichts der fortgesetzt steigenden Schwierigkeiten in der Abwicklung des Verkehrs im Stadtinnern die Staatsbehörden der festen Hoffnung hin, daß Magistrat und Stadtverordnete im Interesse des Gemeinwesens den immer unaufschiebbarer werdenden Ausbau eines Schnellbahnnetzes fördern und nunmehr mit Entschiedenheit wenigstens den Ausbau der schon so lange geplanten Nord-Südlinie herbeiführen würden.

Was die oben erwähnte Schwebebahn anlangt, so handelt es sich um die von der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen geplante Schwebebahn vom Gesundbrunnen über den Alexanderplatz nach Rixdorf.

— **Schlesische Kleinbahn-Aktiengesellschaft in Kattowitz.** Nach dem Geschäftsbericht für 1904 haben die umfassenden Verbesserungen der Betriebsanlagen und sonstigen Betriebseinrichtungen den gehegten Erwartungen entsprochen. Die Einnahmen betrugen 2 020 417 ℳ (1 799 466 ℳ im Vorj.), die Betriebsausgaben 1 361 826 (1 345 227) ℳ. Die mit Dampf betriebene Strecke Gleiwitz-Ratibor läßt für das Jahr 1905 infolge Fertigstellung von Anschlüssen an einige große industrielle Werke und an die staatliche Schmalspurbahn eine Besserung des Ergebnisses erwarten. Die Verlängerung der Konzession für das Unternehmen auf 99 Jahre ist gesichert. Das Enteignungsverfahren wegen der für den Anschluß an die fiskalische Schmalspurbahn erforderlichen Grundstücke ist durchgeführt. Der Bau ist begonnen und wird voraussichtlich in den ersten Monaten des neuen Geschäftsjahres beendet werden. Nach Deckung der Obligationenzinsen und Rücklagen ergibt sich ein Reingewinn von 22 589 ℳ; hiervon sind dem gesetzlichen Reservefonds 1129 ℳ und dem Spezialreservefonds der Nebengesellschaften 113 ℳ zuzuwenden: den verbleibenden Rest von 21 347 ℳ beantragt der Vorstand auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Bekanntgabe von Betriebsunfällen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gibt ihrem Personal auch für das IV. Vierteljahr des verflossenen Jahres in einer Zusammenstellung die durch eigenes Verschulden oder durch Unvorsichtigkeit des Personals vorgekommenen tödlichen oder schwereren Verletzungen als Mahnung zur Vorsicht bekannt. Nach dieser Übersicht haben sich innerhalb dieses Zeitraumes 24 derartige Fälle ereignet, und zwar wurden hierbei a) 8 Personen getötet, b) 7 tödlich und c) 9 größtenteils schwer verletzt. Die Gesamtzahl gedachter Fälle im Laufe des Jahres 1904 beziffert sich bei a) auf 18, bei b) auf 17 und bei c) auf 27, zusammen auf 62 Fälle.

— **Ministerwechsel in Baden.** An Stelle des ausgeschiedenen Staatsministers v. Brauer hat der zum Minister des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ernannte Freiherr v. Marschall die Leitung der Eisenbahnangelegenheiten übernommen. Der Köln. Ztg. entnehmen wir über seine Person folgende Mitteilungen: Er ist ein Vetter des deutschen Botschafters in Konstantinopel und hat seine Laufbahn 1875 als Staatsanwalt begonnen. Schon nach zwei Jahren wurde er als Legationsrat ins Ministerium, in die Abteilung für Reichs- und auswärtige Angelegenheiten, berufen und im Jahre 1881 zum Kollegialmitglied ernannt. 1893 trat er als Geh. Legationsrat in das neugebildete Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ein und wurde vor kaum zwei Jahren daselbst zum Ministerialdirektor befördert. Politisch gilt Freiherr v. Marschall als der konservativen Partei nahestehend, ohne freilich öffentlich hervorgetreten zu sein. Ebenso wie Minister v. Dusch ist Freiherr v. Marschall Protestant.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die Geheimen Bauräte Matthes, bisher in Magdeburg, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Breslau, und Alfred Meyer, bisher in Breslau, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Magdeburg; — die Regierungs- und Bauräte Komorek, bisher in Glatz, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Königsberg i/Pr., Holtmann, bisher in Cöln, als Mitglied (auftrw.) der preußischen und hessischen Eisenbahndirektion nach Mainz, Röthig, bisher in Halberstadt, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Altona, Johannes Müller, bisher in Halberstadt, nach Goslar als Vorstand der daselbst errichteten Eisenbahnbetriebsinspektion, Klimberg, bisher in Limburg a. d. Lahn, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Kreuznach, Rothmann, bisher in Crefeld, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 nach Cöln, Eberlein, bisher in Bremen, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Berent, Capelle, bisher in Konitz, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 nach Aachen, Elten, bisher in Dirschau, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 nach Halberstadt, Wehner, bisher in Altena, als Vorstand einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte 1 nach Berlin, v. Bichowsky, bisher in Neiße, als Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion nach Görlitz, und Glimm, bisher in Hannover, nach Stendal als Vorstand der von Hannover dorthin verlegten bisherigen Eisenbahnmaschineninspektion 2; — der Eisenbahndirektor Gelbcke, bisher in Ratibor, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Limburg a. d. Lahn; — die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Lauer, bisher in Wittenberge, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Stettin, Beermann, bisher in Lennep, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cöln, Ortmanns, bisher in Osnabrück, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Münster i/W., Alfred Sachse, bisher in Kreuznach, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach St. Johann-Saarbrücken, Wächter, bisher in Bochum, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Cöln, Stuhl, bisher in Cöln-Deutz, nach Cleve als Vorstand der von Crefeld dorthin verlegten bisherigen Eisenbahnbetriebsinspektion 3, Groß-

johann, bisher in Berent, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 nach Bremen, Hansen, bisher in Aachen, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 6 nach Berlin, Grimm, bisher in Dortmund, nach Betzdorf als Vorstand der von Cöln-Deutz dorthin verlegten bisherigen Eisenbahnbetriebsinspektion 2, Karl Hartwig, bisher in Hameln, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 1 nach Konitz, Lewin, bisher in Oberhausen, nach Hamm als Vorstand (auftrw.) der von Dortmund dorthin verlegten bisherigen Eisenbahnbetriebsinspektion 2, Raabe, bisher in Lünen, nach Recklinghausen als Vorstand (auftrw.) der daselbst errichteten Eisenbahnbetriebsinspektion, Krzyzankiewicz, bisher in Hannover, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Wittenberge, Brieger, bisher in Gleiwitz, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 nach Dirschau, Laise, bisher in Elberfeld, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Lennep, Gaßmann, bisher in Mayen, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Bochum, Czygan, bisher in Verden, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion 1 nach Osnabrück, Wittke, bisher in Sorau, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 nach Ratibor, Böttrich, bisher in Schleusingen, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Glatz, Schiefler, bisher in Schweidnitz, zur Eisenbahndirektion nach Kattowitz, Springer, bisher in Kattowitz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld, und Karl Lemcke, bisher in Duisburg, zur Eisenbahndirektion nach Essen a. d. Ruhr; — der Großherzoglich hessische Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Fritz Horn, bisher in Mainz, zur Eisenbahndirektion nach Elberfeld; — die Eisenbahnbauinspektoren Fritz Wolff, bisher in Kattowitz, als Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion nach Neiße, Bredemeyer, bisher in Frankfurt a/O., als Vorstand der Eisenbahnwerkstätteninspektion nach Posen, Lehners, bisher in Harburg, als Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion nach Halberstadt, Beeck, bisher in Oppum, nach St. Wendel als Vorstand der daselbst errichteten Eisenbahnmaschineninspektion, Diedrich, bisher in Essen — früher der Kaiserlichen Botschaft in Washington zugeteilt —, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnmaschineninspektion nach Altena, Höfinghoff, bisher in Mainz, nach Bremen als Vorstand (auftrw.) der daselbst errichteten Eisenbahnmaschineninspektion, Ihlow, bisher in Erfurt, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnwerkstätteninspektion nach Osnabrück, Schwarzer, bisher in Hamburg, zur Eisenbahnwerkstätteninspektion nach Opladen, Kleitsch, bisher in Duisburg, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnmaschineninspektion nach Thorn, Engelke, bisher in Magdeburg-Buckau, als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte nach Oppum, Kiehl, bisher in Stettin, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnwerkstätteninspektion nach Harburg, Jung, bisher in St. Johann-Saarbrücken, nach Jena als Vorstand (auftrw.) der daselbst errichteten Eisenbahnwerkstätteninspektion, de Neuf, bisher in Witten a. d. Ruhr, nach Cöln-Nippes als Vorstand (auftrw.) einer neu eingerichteten Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte daselbst, und Henkert, bisher in Gleiwitz, als Vorstand (auftrw.) einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte nach Frankfurt a/O.; — die Regierungsassessoren Halm, bisher in Hannover, nach Ülzen als Vorstand (auftrw.) der von Hannover dorthin verlegten bisherigen Eisenbahnverkehrsinspektion 2, Irgahn, bisher in Münster i/W., als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Kiel, Dr. Meinicke, bisher in Magdeburg, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Oppeln, Herrmann, bisher in Hannover, zur Eisenbahndirektion Altona, und Arnold, bisher in Erfurt, zur Eisenbahndirektion Magdeburg; — die Eisenbahnverkehrsinspektoren Büttner, bisher in Wiesbaden, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Guben, Nordmann, bisher in Gießen, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Münster i/W., Paul Schmidt, bisher in Kiel, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Wiesbaden, Spandau, bisher in Düsseldorf, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Gießen, Klemm, bisher in Frankfurt a/M., als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Düsseldorf, Edelbüttel, bisher in Tilsit, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Thorn, Grimm, bisher in Weißenfels a/S., nach Gera als Vorstand der von Weißenfels dorthin verlegten Eisenbahnverkehrsinspektion, Schoedler, bisher in Guben, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion 2 nach Stettin, Albrecht, bisher in Kattowitz, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Frankfurt a/M., Prochhaska, bisher in Oppeln, als Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion nach Kattowitz, und Stein, bisher in Stendal, nach Halberstadt als Vorstand der von Stendal dorthin verlegten Eisenbahnverkehrsinspektion; — der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Scheel, bisher in Berlin, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Bromberg; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Hasse, bisher in Breslau, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Elberfeld, Adler, bisher in Cassel, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Magdeburg, Rosenfeldt, bisher in Erfurt, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Stettin, Adalbert Wagner, bisher in Halle, und Alfred Müller, bisher in Frankfurt a/M., in den Bezirk der Eisenbahndirektion Essen a/R.

Der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor v. Zabiensky in Berlin ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Mitglieds der Eisenbahndirektion daselbst beauftragt; — dem Eisenbahnbauinspektor Flume in Kattowitz ist die Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstandes der Eisenbahnmaschineninspektion daselbst übertragen; — der Regierungsassessor Hövel, bisher Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnverkehrsinspektion in Münster i/W., ist der Eisenbahndirektion daselbst überwiesen.

Zu Regierungsbaumeistern sind ernannt: die Regierungsbauführer Oswald Wirth aus Schmachtenhagen, Kreis Niederbarnim, und Wilibald Oeser aus Gera, R. j. L. (Eisenbahnbaufach); — Georg Iltgen aus Montabaur, Reg.-Bez. Wiesbaden, und Eugen Hendrichs aus Euskirchen, Reg.-Bez. Cöln (Maschinenbaufach).

In den Ruhestand sind getreten: der Regierungs- und Baurat Ruppenthal, Mitglied der Eisenbahndirektion in Kattowitz; — die Eisenbahndirektoren Suck, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion in Görlitz, Claasen, Vorstand der Eisenbahnwerkstätteninspektion in Osnabrück, und Reinert, Vorstand der Eisenbahnmaschineninspektion in Flensburg; — der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor August Staud bei der Eisenbahndirektion in Cöln; — der Eisenbahnverkehrsinspektor Kaltschmidt, Vorstand der Eisenbahnverkehrsinspektion Stettin 2; — der Geheime Regierungsrat z. D. Magnus in Berlin, zuletzt Abteilungsdirigent der Eisenbahndirektion in Berlin, und der Baurat z. D. Liedel in Breslau, zuletzt bei der Eisenbahndirektion Berlin.

Die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste ist erteilt: dem Regierungs- und Baurat Schittke, bisher Vorstand der Eisenbahnwerkstätteninspektion in Posen, und dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Kurt Becker in Fritzlar.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung ist der Betriebsinspektor bei der Betriebsdirektion Leipzig I, präd. Eisenbahndirektor Winter, in den Ruhestand getreten. — Ernannt ist der technische Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion, Baurat Oehme zum etatsmäßigen Finanz- und Baurat und Mitglied der Generaldirektion; er führt die Geschäfte als Vorstand des Elektrotechnischen Bureaus bis auf weiteres fort. — Verliehen ist dem technischen Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion, Baurat Thieme-Garmann sowie dem Vorstande des Baubureaus Leipzig, Baurat Toller der Titel und Rang als Finanz- und Baurat. — Versetzt sind: Baurat Täubert von der Bauinspektion Leipzig I als Bau- und Betriebsinspektor zur Betriebsdirektion Leipzig I, Baurat Winter von der Bauinspektion Döbeln II zur Bauinspektion Leipzig I, die Regierungsbaumeister Heidrich von der Bauinspektion Leipzig I zur Betriebsdirektion Leipzig I, Michauck von der Maschineninspektion Chemnitz zur Maschineninspektion Dresden-N. und Schneider vom Baubureau Borna zum Baubureau Crimmitschau. — Angestellt ist der Assessor Schieck als juristischer Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion. — Mit der Leitung der Bauinspektion Döbeln II ist für den Monat April der Bauinspektor Götze daselbst beauftragt. — Gestorben ist der Finanzrat Dr. jur. Großmann, Mitglied der Generaldirektion.

Österreich.

— **Die Schienen der österreichischen Schnellzuglinien.** Aus Anlaß von zwei Schienenbrüchen, welche in der letzten Zeit auf österreichischen Bahnen vorgefallen sind, wurde in der Öffentlichkeit vielfach eine Verstärkung des Oberbaus der österreichischen Hauptlinien zur Erhöhung der Betriebssicherheit gefordert. Regierungsrat Ast, ein bekannter Fachmann, unterzieht diese Frage in einer in der „Neuen Freien Presse" erschienenen Abhandlung einer eingehenden Erörterung. Der Verfasser weist unter Vorführung statistischer Angaben darauf hin, daß die vorgekommenen Unfälle die Verwaltungen allerdings zu erhöhter Vorsicht anspornen müssen, daß sie aber, im Lichte der Statistik besehen, nicht geeignet seien, eine Beunruhigung des Publikums zu rechtfertigen oder etwa die Forderung nach einer allgemeinen Erhöhung des Schienengewichts und die Einführung einer Schiene mit dem Gewicht von 40—45 kg/m statt der bisher in den meisten österreichischen Schnellzugstrecken verlegten Schienen von 35,4 kg/m zu begründen. Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe auf ihren Schnellzugstrecken im Jahre 1872 Schienen von letzterem Gewicht in Bessemerstahl eingeführt, da damals der Beschluß des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, den zulässigen Raddruck von 6 auf 7 t zu erhöhen, eine Verstärkung der Gleise notwendig gemacht hatte.

Sie habe seither den steigenden Fahrgeschwindigkeiten, dem steigenden Lokomotivgewichte, der mächtig anwachsenden Verkehrsdichte und der Forderung nach immer rationellerer Oberbauerhaltung durch Verbesserung und Verstärkung der Schotterlage, durch deren wirksame Entwässerung, durch eine größere Form der Schienen und engere Lage der Schwellen, durch kräftigere Verlaschung und wirksamere Befestigung der Schienen Rechnung getragen. Das Schienenprofil aber, das seit dem Jahre 1886 in Martinflußstahl ausgeführt werde, sei mit unwesentlicher Änderung beibehalten worden. Unterziehe man einen solchen Oberbau mit 35,4 kg/m schweren Schienen in jener Ausführung, in der er auf den Schnellzugstrecken der Nordbahn in Verwendung stehe, der rechnerischen Untersuchung, und zwar nach jenem Verfahren, welches zuerst in Deutschland geübt und in Österreich weiter ausgebildet wurde, so zeige es sich, daß die Schienen unter einer ruhenden Last von 7 t eine Inanspruchnahme des Materials erfahren, die unter dem Drittel jener liege, welche das Material ohne jede bleibende Formänderung, also ohne Überschreitung seiner Elastizität, aufzunehmen vermöge; ziehe man außerdem die dynamischen Zusatzkräfte in Betracht, welche durch die Ungleichmäßigkeiten in der Bewegung zur ruhenden Belastung der Räder hinzutreten, so bleibe auch diese höchste Inanspruchnahme noch genügend hinter der genannten Elastizitätsgrenze zurück und erreiche nicht die Hälfte jener Beanspruchung, die notwendig wäre, um eine Reißung, einen Bruch herbeizuführen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn wende dem Verhalten ihrer Schienen außerordentliche Aufmerksamkeit zu und habe in einer Statistik den Lebenslauf der Schienen, den Zeitpunkt ihrer Verlegung und Entfernung und die von ihnen aufgenommene rollende Last niedergelegt. Es habe sich nun gezeigt, daß die Gebrauchsfähigkeit der Schienen in den Schnellzugstrecken, das heißt die Möglichkeit, sie in einem tadellosen Zustande zu erhalten, ihre Grenze finde, wenn die Zahl der wegen Bruchs oder Verschleißes — das ist infolge Verdrückung, Spaltung des Schienenkopfes u. dergl. — ausgewechselten Schienen eine gewisse Höhe erreicht habe. Auf diese Weise trete die Notwendigkeit, eine Gleisstrecke auszuwechseln, in einem Zeitpunkte ein, in welchem noch lange nicht jene Abnutzung der Schienenköpfe erreicht sei, welche der Tragfähigkeit und Verwendbarkeit der einzelnen Schienen eine Grenze setzen würde.

Da also in letzter Linie die Mängel des Materials die Auswechslung bedingen, diese also nicht von der Abnutzungshöhe des Schienenkopfes bestimmt werde, so leuchte es ein, daß eine Vergrößerung des Schienenprofils, also eine Vermehrung des Schienengewichts für die Lebensdauer der Schienen nicht von der Bedeutung sein könne, die man erwarten sollte. Nur in langen Tunneln, wo die Tunnelgase eine Verrostung und Aufzehrung und daher eine Schwächung des ganzen Profils hervorrufen, werde eine Verstärkung des Schienenprofils eine wirksame Erhöhung der Schienendauer herbeiführen können. Die Statistik der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zeige, daß die nach dem Jahre 1872 verlegten Stahlschienen im Mittel — nach Aufnahme einer Last von 135 000 000 t, das entspricht in den betreffenden Strecken einer Dienstdauer von etwa 25 Jahren — einer streckenweisen Auswechslung unterzogen werden. Da nun die Schienen im Mittel durch je 30 000 000 t gerollter Last um einen Millimeter Kopfhöhe abgenutzt werden, so hatten sie bei ihrer Auswechslung im Durchschnitt erst 4–5 mm an ihrer Höhe eingebüßt. Nun zeige aber die Berechnung, daß selbst bei einer Abnutzung von 10 mm die Inanspruchnahme der Schiene unter der bewegten Last nur etwa um 10 % über jene hinausgehe, welche sich für neue Schienen ergebe, und daß also für die Sicherheit der stark abgenutzten Schiene der früher angeführte Spielraum fast in gleichem Umfang verfügbar bleibe.

Die Schiene, die Schwelle und die Bettung bilden zusammen ein Ganzes, dessen Teile in bestimmten, durch theoretische Untersuchungen feststellbaren Maßverhältnissen stehen müssen, welche auch bei dem in Rede stehenden Oberbau der Nordbahn ziemlich genau eingehalten seien.

Die Vernachlässigung eines dieser Teile würde sich in den Kosten der Bahnerhaltung ebenso rächen, wie sich die übermäßige Ausbildung eines anderen Teiles als unwirtschaftlich erweisen müsse. Schon aus diesem Gesichtspunkte müßte eine übermäßige Ausbildung der Schiene gegenüber der durch die Natur des Materials begrenzten Leistungsfähigkeit des Schotters als nicht ratsam erkannt werden.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn habe daher niemals einseitig die schwere Schiene bevorzugt. Die großen Vorteile, welche dem Oberbau mit schweren Schienen nachgerühmt wurden, erschienen bei kühlerer Erwägung nicht so unbestreitbar. Daß die Einführung einer schwereren Schiene als der bisher verwendeten vom Standpunkte der Sicherheit nicht geboten sei, ergebe sich daraus, daß bei der vorhandenen Schiene die Sicherheitsgrenzen schon genügend weit gesteckt werden können. Daß der schweren Schiene infolge längerer Lebensdauer eine wirtschaftliche Überlegenheit gegenüber der bisherigen unbedingt zukomme, mußte bezweifelt werden. Auch sei es nicht die schwere Schiene, die allein eine ruhige Lage des Oberbaues und daher ein bequemes Fahren verbürge, weil anerkannt wurde, daß sich dieser Erfolg auch bei einer schwächeren, aber trotzdem genügend starken Schiene durch eine sehr wirksame Schienenbefestigung, durch eine entsprechende Unterschwellung und durch eine kräftige Verlaschung ebenso erzielen lasse. Damit erschien es aber auch sehr zweifelhaft, ob der oft betonte Vorteil der schweren Schiene, eine billigere Erhaltung der Schnellzuggleise zu ermöglichen, sich auf die Dauer bewähre, und ob denn dieser Vorteil imstande sei, die Mehrkosten der Anlage zu rechtfertigen. Es bleibe daher nur noch ein Grund, der für die schwere Schiene ins Treffen geführt wird, nämlich die davon abhängige Möglichkeit der künftigen Erhöhung des Raddruckes infolge Steigerung des Verkehrs.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen habe bereits im Jahre 1900 eine Erhöhung des Raddruckes von 7 auf 8 t angebahnt. Während nun im Jahre 1872, wo die Erhöhung von 6 auf 7 t erfolgte, äußerst kostspielige Umgestaltungen der baulichen Anlagen notwendig wurden, dürfte sich der jetzt geplante Übergang viel einfacher gestalten. Es sind nämlich in den letzten Jahren im Bau der Lokomotiven eine Reihe von Maßnahmen getroffen worden, mit welchen eine wesentliche Schonung des Oberbaues verbunden ist und durch welche die bereits genannten Zusatzwirkungen der bewegten Radlast gegenüber der ruhenden wesentlich eingeschränkt werden. Hierher gehören die Vergrößerung des Radstandes, die verringerte Belastung des führenden Räderpaares, die Einschränkung der Fliehkraft an dem Gegengewicht der Triebräder, die Einführung beweglicher Achsen und Drehgestelle. Indem nun der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen solche Maßnahmen, teils verbindlich, teils empfehlend, in die Vereinbarungen aufnahm, ist ihre allgemeine Verbreitung in den kommenden Jahren und damit eine verhältnismäßige Einschränkung in der Beanspruchung des Gleises gesichert. Diese Einschränkung in der Lastwirkung sei jedenfalls genügend, um die Erhöhung der Inanspruchnahme um 15 % wettzumachen, welche eine Steigerung des Raddruckes von 7 auf 8 t mit sich bringen würde.

Regierungsrat Ast ist sonach vollkommen überzeugt, daß ein Gleis mit Schienen von 35,4 kg/m Gewicht und mit einer Durchbildung bezüglich Schwellen, Bettung und Befestigung, wie sie einem modernen Gleis für Schnellzuglinien entspreche, in Zukunft auch Lokomotiven von 8 t Raddruck mit dem früher berechneten Sicherheitsgrade tragen werde, und daß daher kein Anstand obliege, für Lokomotiven, welche die genannten konstruktiven Maßnahmen aufweisen — auch auf diesen Schienen — schon jetzt die geplante Raddruckerhöhung zur Tat werden zu lassen. Die 35,4 kg-Schienen würden also für die Entwicklungsfähigkeit der Lokomotiven kein Hindernis bedeuten. Freilich würde sich aber der sofortigen Einführung solcher Lokomotiven auf den österreichischen Strecken ein anderes Hindernis entgegenstellen: die Brücken, welche heute noch nicht für solche Lasten berechnet sind. Da aber alle neuen Brücken bereits dem künftigen erhöhten Raddruck von 8 t genügen müssen, werde heute der Boden vorbereitet, auf welchem auch die schweren Maschinen sich unbehindert werden bewegen können.

Das Gleis mit Schienen von 35,4 kg/m Gewicht werde sonach nicht nur heute, sondern auch auf absehbare Zeiten den steigenden Verkehrsanforderungen genügen. Denn eine weitere Erhöhung des Raddruckes über 8 t, die ja auch über das vom Verein gesetzte Ziel hinausginge, sei wohl nicht vorauszusehen. Die 8 t bieten ja dem Lokomotivbau und daher dem Verkehr eine genug große Entwicklungsfähigkeit, und es sei fraglich, ob eine weitere Steigerung nicht durch ganz andere Fesseln, als sie das Gleis mit den 35,4 kg/m-Schienen bietet, gehemmt werde. Man denke dabei an das Profil des lichten Raumes, zu dessen Änderung wegen der ungeheuren Kosten kaum je geschritten werden dürfte.

Aus dem Gesagten folgert Regierungsrat Ast, daß bei den österreichischen Oberbauverhältnissen die Frage der schweren Schiene weder heute, noch in absehbarer Zukunft als Frage der Sicherheit, sondern höchstens als Frage der Wirtschaftlichkeit in Betracht kommen könne. Wirtschaftliche Fragen müssen aber in jedem Lande nach den herrschenden Verhältnissen gelöst werden.

Für den Wert eines Oberbaues sei die Güte des Schienenmaterials von so bestimmendem Einfluß, daß der Einfluß des Schienenprofils, also des Schienengewichtes, in zweite Linie rücke. Mit Genugtuung dürfe es gesagt werden, daß Österreich über ein vorzügliches Schienenmaterial verfüge. Dieser Umstand trage mit dazu bei, daß man bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bis heute noch nicht die Notwendigkeit erkannt habe, von dem jetzigen Schienenprofil abzugehen.

— **Zahnradbahn auf den Ritten.** Am 24. März d. J. hat sich die Gemeindevertretung von Bozen mit dem Plan einer Zahnradbahn auf den Ritten beschäftigt und den Beschluß ge-

faßt, sich nicht nur um die Konzession zu bewerben, sondern auch für die Prioritätsobligationen die Zinsengarantie zu übernehmen. Die Gesamtkosten für den Bahnbau belaufen sich auf 1 600 000 Kr. Die Etschwerke, welche der Bahn die elektrische Kraft liefern sollen, haben 500 000 Kr. in Stammaktien gezeichnet. Das Berggebiet, welches die Rittenbahn erschließen soll, der Ritten, ist eine interessante, aussichtsreiche Hochebene; auf ihm liegen die uralten Sommerfrischorte Oberbozen (1193 m Seehöhe) und Klobenstein (1159 m).

— **Verhütung einer Zugentgleisung.** Wie aus Budweis berichtet wird, war ein zwischen dem dortigen Bahnhof und dem Artilleriezeugdepot in Bergstadtl verkehrender Zug kürzlich von einer Entgleisung bedroht, die nur durch die Geistesgegenwart des Lokomotivführers rechtzeitig verhütet wurde. Von ruchloser Hand war nämlich eine alte Schiene quer über das Gleis gelegt worden, welches bald darauf ein mit 30 000 Patronen beladener Lastzug befahren sollte. Glücklicherweise wurde das Hindernis vom Maschinenführer rechtzeitig bemerkt und der Zug zum Stehen gebracht, nachdem dieser die Schiene noch etwa 30 Schritte mit fortgeschleppt hatte. Die Täter wurden ausfindig gemacht und verhaftet.

— **Eisenbahnschematismus für Österreich-Ungarn.** Der 31. Jahrgang (1905/06) dieses in Eisenbahnkreisen sehr beliebten und auch für alle mit dem Eisenbahnwesen in engerer Beziehung stehenden unentbehrlichen Nachschlagebuches ist soeben erschienen und beim Redaktionskomitee, Wien, II/2 Nordbahnstraße 50, sowie in allen größeren Buchhandlungen erhältlich.

Ungarn.

— **Rustikalbahn Géza-Tótkomlós.** Der ungarische Handelsminister hat der Ersten Alfölder Agrarbahn-Aktiengesellschaft die Bewilligung zum Bau und Betrieb einer von der Station Géza ihrer Linie Kovácsháza-Csaba ausgehenden und diese in der Station Tótkomlós mit der Lokalbahn Mezötur-Tótkomlós-Mezöhegyes des Staatsbetriebes verbindenden schmalspurigen Lokal- (Rustikal-) Bahn (70 cm Spurweite) mit Motorwagenbetrieb erteilt.

— **Mietung von Leihwagen für die ungarischen Staatsbahnen.** Der ungarische Handelsminister hat die Genehmigung erteilt, daß mit Rücksicht auf den starken Verkehr, der im Bereiche einiger Betriebsleitungen der ungarischen Staatsbahnen sich entwickelt, die von der allgemeinen und internationalen Wagenleihgesellschaft bereits angemietet gewesenen Lastwagen bis Ende Juni d. J. in Miete gehalten werden dürfen. Mit Rücksicht darauf jedoch, daß Verhandlungen zwischen dem Staat und den Wagenleihgesellschaften betreffend die käufliche Übernahme der Leihwagen im Zuge sind, wurde die Bestimmung getroffen, daß, im Falle der Staat die Wagen der Leihgesellschaften käuflich erwirbt, die als Mietbeträge gezahlten Gebühren mit in den Kaufpreis einzurechnen sind.

— **Motorwagenverkehr.** Auf der die Hauptlinien Budapest-Kaposvár-Dombovár-Agram-Fiume der Staatseisenbahnen und Budapest-Fonyód-Fürdötelep (auch Plattensee-Dampfschiffahrtsstation)-Kanizsa-Pragerhof der Südbahngesellschaft verbindenden Lokalbahn Kaposvár-Fonyód-Fürdötelep werden vom 1. Mai d. J. an je stündlich nach beiden Richtungen Motorwagen verkehren.

Übrige europäische Länder.

— **Explosion einer Lokomotive in Paris.** Voriges Jahr erregte die Explosion einer Lokomotive auf einem Pariser Bahnhof einiges Aufsehen, und es fand eine lange Untersuchung über die Ursachen statt. Jetzt hat sich der Vorfall wiederholt. Die Lokomotive des um 6 Uhr 18 Min. abends vom Bahnhof am Quai d'Orsay abgegangenen Vorortzuges explodierte um 7 Uhr 6 Min. in dem Augenblick, wo sie auf dem Bahnhof Savigny-sur-Orge anhielt. Riesige Eisenstücke wurden, wie der „Temps" berichtet, gegen die Gebäude des neuen Bahnhofs geschleudert, Menschenleben sind aber nicht zu beklagen. Der Lokomotivführer, der Heizer sowie ein Bahnhofbediensteter wurden nur leicht verwundet; die Wagen des Zuges wurden nicht beschädigt, aber die Gleise waren bis 3 Uhr morgens gesperrt und der Zugdienst erlitt große Störung.

— **Eisenbahnunfall in Frankreich.** Über den schon in voriger Nummer kurz erwähnten Unfall zwischen Arcueil und Bourg-la-Reine ist folgendes Nähere zu berichten: Die Entgleisung des von Paris nach Limours gehenden Zuges erfolgte auf offener Strecke 9½ Uhr morgens an einem Punkt, wo die Eisenbahn einen ziemlich starken Bogen beschreibt. Die Gleise bezw. ihre Unterlage ruhen dort auf Tonboden und werden seit einiger Zeit ausgebessert. Die Maschine entgleiste und fiel gegen den Eisenbahndamm; von ihr verbreitete sich das Feuer auf den Zug, von dem mehrere Wagen vollständig verbrannten. In diesem Augenblick kam ein anderer Zug heran, der aber noch rechtzeitig aufgehalten werden konnte. Drei halbverbrannte Tote wurden gefunden: der Obermaschinenführer Leduc, der Maschinenführer Renard und ein Handelsreisender Laurent. Außerdem wurden drei Reisende schwer und sechs leicht verwundet. Der Eisenbahnminister Gauthier, der Minister des Innern Etienne, der Polizeipräfekt Lépine mit mehreren Kommissaren, der Untersuchungsrichter usw. begaben sich an Ort und Stelle. Um 11 Uhr, als man die Leichen schon weggeschafft hatte, fand man bei der Aufräumung der Maschine den verkohlten Arm des Obermaschinenführers Leduc, der vom Körper abgerissen war und dessen Hand noch an dem eisernen Griff lag. Der „Temps" äußert, das Unglück scheine durch den schlechten Zustand der Strecke veranlaßt zu sein. In der amtlichen Mitteilung der Orléansbahngesellschaft heißt es, die Ursache der Entgleisung sei bisher unbekannt. Der Verkehr war auf beiden Gleisen den ganzen Tag unterbrochen.

— **Höchstgeschwindigkeiten für die Züge der schweizerischen Hauptbahnen.** Der schweizerische Bundesrat hat in einer Verordnung die Höchstgeschwindigkeit für Personenzüge mit durchgehender Bremse, die nicht mehr als 40 Achsen führen, auf 90 km in der Stunde festgesetzt. Bis zu 50 Achsen vermindert sich die Höchstgeschwindigkeit auf 75 km, bis zu 60 Achsen auf 65 km. Personenzüge ohne durchgehende Bremse bis zu 60 Achsen dürfen nicht mehr als 45 km in der Stunde zurücklegen. Für Güterzüge bis zu 120 Achsen ist die Höchstgeschwindigkeit auf 45 km festgesetzt. Diese Ansätze gelten für gerade Strecken ohne Gefäll; für Gefällstrecken von 10—12,5 ‰ fällt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 80 km, für Gefällstrecken von 27,5—30 ‰ geht die Höchstgeschwindigkeit bis auf 45 km herab; für gekrümmte Strecken mit einem Halbmesser von 500—450 m ermäßigt sich die Höchstgeschwindigkeit auf 85 km und bei einem solchen von 200—180 m auf 50 km. Für Gefälle über 30 ‰ oder Krümmungen von weniger als 180 m Halbmesser werden von der Aufsichtsbehörde besondere Vorschriften aufgestellt.

Diese Verordnung tritt am 1. Mai d. J. in Kraft. Wenn auf einer bestehenden Bahnlinie eine Höchstgeschwindigkeit über 75 km eingeführt werden soll, ist hierfür eine besondere Bewilligung der Aufsichtsbehörde einzuholen. Das Eisenbahndepartement kann bei besonderen Verhältnissen Ausnahmen von den Bestimmungen zulassen. Die Lokomotiven müssen mit Geschwindigkeitsmessern zur Kontrolle versehen sein.

— **Personalvertretung bei den schweizerischen Bundesbahnen.** Im schweizerischen Nationalrat ist aus dem Hause angeregt worden, „ob nicht aus dem Personal der einzelnen Dienstzweige der Bundesverwaltung und der Bundesbahnen Vertretungen bestellt werden sollen, welchen die Aufgabe zufiele, Anregungen und Wünsche allgemeiner Natur, welche dienstliche Verhältnisse betreffen, desgleichen Klagen oder Wünsche einzelner Angehöriger der Dienstzweige den vorgesetzten Amtsstellen zu unterbreiten". Der Antrag soll in der nächsten Tagung zur Verhandlung kommen.

— **Niesenbahn.** Für eine Bergbahn auf den Niesen, den „Rigi" des Berner Oberlandes, von Mülinen im Kandertal nach Niesen-Kulm, hat sich ein Ausschuß mit Nationalrat Bühler-Frutigen an der Spitze gebildet. Die Kosten für die Bahn und ein Wirtschaftsgebäude auf dem Berge sind mit 1 800 000 Fr. veranschlagt.

— **Brienzer Seebahn und Brünigbahn.** Der schweizerische Ständerat hat fast einstimmig die Regierungsvorlage betreffs Baues einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken angenommen. Vom Kanton Bern und vom Berner Oberland war eine lebhafte Bewegung zur Herstellung einer vollspurigen Bahn, gegebenenfalls mit Umbau der Brünigbahn usw., ausgegangen. Der Präsident des Verwaltungsrates der Bundesbahnen v. Arx wandte sich scharf gegen solche großen und kostspieligen Projekte; in den nächsten Jahren würden die Bundesbahnen, deren Millionen nicht wild wüchsen, mit Ausgaben sehr zurückhaltend sein müssen. Besonders die Rhätische Bahn habe den Beweis erbracht, daß eine Schmalspurbahn recht großen Verkehr bewältigen könne. Die Brünigbahn, so wurde weiter erklärt, sei auch als Schmalspurbahn noch leistungsfähiger zu betreiben. Die Schmalspur siegte mit 27 gegen zwei Stimmen. Die Bundesbahnen lehnen auch eine bestimmte Verpflichtung betreffs Einführung der Bahn in Interlaken unter den dortigen Bahnhofsverhältnissen ab.

— **Vorarbeiten für den Berner Alpendurchstich.** Nach einem Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen sind die vom kommerziellen Departement unternommenen Vorarbeiten betreffs einer Lötschbergbahn soweit gediehen, daß der mutmaßliche Personenverkehr festgestellt wurde. Die Ermittlung des Güterverkehrs soll im Laufe des nächsten Vierteljahres zu Ende geführt werden. Dann könnte an die Ermittlung der Rente der Bahn und ihrer Einwirkung auf Verkehr und Einnahmen der Bundesbahnen gegangen werden.

— **Simplontunnel.** Die Einweihung des Simplontunnels hat am 2. d. M. programmäßig stattgefunden. Um 12¼ Uhr mittags wurde das eiserne Tor in der Mitte des Tunnels geöffnet. Näheres in nächster Nummer.

— **Der neue italienische Eisenbahnminister.** Das erstemal waren die Bemühungen Fortis', ein Ministerium zu bilden, hauptsächlich an der Schwierigkeit der Wahl des Ministers der öffentlichen Arbeiten gescheitert. Diesen Posten hat in dem nun von Fortis gebildeten Ministerium Carlo Ferraris erhalten, der nicht mit dem Abgeordneten Maggiorino Ferraris zu verwechseln ist. Der Minister ist als Politiker homo novus und hat sich in letzter Zeit nur bei der Beratung der Eisenbahnvorlagen bemerklich gemacht, für welche er zum Berichter gewählt worden war. Der Agitationsausschuß der italienischen Eisenbahner hat in einer zu Mailand abgehaltenen Tagung einen Beschluß gefaßt, welcher mit dem Ausstand droht, falls die zu gunsten des Personals geforderten Reformen bis auf nächstes Jahr aufgeschoben würden.

— **Die italienischen Eisenbahnen und die Ministerkrise.** Im Anschluß an unsere Mitteilungen in Nr. 25 S. 385 wird nachstehender Überblick über die letzten italienischen Vorgänge zur Aufklärung dienen: Die italienische Ministerkrise hat wesentlich mit der Eisenbahnfrage zusammengehangen. Giolitti, obwohl selbst weit links stehend, hatte voriges Jahr gegen den allgemeinen Ausstand und gegen die Sozialisten die Kammer aufgelöst; die Neuwahlen vom vorigen November brachten in die Kammer noch mehr nicht recht einheitliche Gruppen. Wegen des Eisenbahngesetzes und des Eisenbahnerstreiks trat dann der allerdings zur Zeit kranke Giolitti plötzlich zurück. Nach lebhaften Kämpfen hat sich aber jetzt die alte Mehrheit doch wieder zusammengefunden und nach einer neuerlichen, sehr beifällig aufgenommenen Rede Fortis' ist ein Kabinett Fortis-Tittoni wieder wahrscheinlich (inzwischen zur Tat) geworden. Indessen hatten die Eisenbahner in Mailand, Florenz usw. Versammlungen mit Kundgebungen gegen die Streikartikel 71 und 72 der Eisenbahnvorlage abgehalten. Die bürgerliche Presse hatte zum Teil ein Nachgeben angeraten. Der „Messagero", der während des jüngsten Obstruktionsrummels noch sehr energisch aufgetreten war, schrieb nun, das Ministerium möge sich vor jeder verhängnisvollen Zwangsmaßregel hüten. „Giornale d'Italia" meinte schon, die Verwirrung werde den Eisenbahngesellschaften bezw. einer Verlängerung ihrer Konventionen zugute kommen. Schließlich hat aber Fortis in seiner ausschlaggebenden Programmrede am 24. März d. J. neuerdings erklärt, daß die Übernahme des Betriebs durch den Staat eine Notwendigkeit geworden sei. Für die Eisenbahnen solle alles mit der wirtschaftlichen Lage Vereinbare geschehen, Ausstand und Obstruktion aber dürfe bei einem dem öffentlichen Interesse dienenden Betriebszweig nicht zugelassen werden; das sei ein Anschlag auf die Rechte anderer, ausgeführt von einer kleinen Minderheit. Doch machte Fortis das Zugeständnis an die äußerste Linke, die schwer angefochtenen Artikel 71 und 72 des Entwurfs einer Änderung zu unterziehen, da sie nicht den Absichten des Gesetzgebers entsprächen.

— **Sardinische Nebenbahnen.** In dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft für 1905 werden zwei wichtige Tatsachen besonders beleuchtet: Die Schwierigkeiten, die mit der Stilllegung derjenigen Stationen verbunden waren, die über ein Jahrfünft nicht mehr als höchstens 3000 L. im Jahre Gewinn brachten. Es handelte sich um eine vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten versprochene Maßregel, die dem Betrieb durchaus nicht schädlich war. Bald jedoch herrschten am Sitze der Regierung andere Anschauungen vor, so daß sie vorschrieb, die Stationen wieder neu in Stand zu setzen, wodurch die Notwendigkeit eintrat, sich dem zu fügen, was die Behörden auferlegten. Die Verwaltung enthält sich eines Kommentars dieser Anordnungen und hofft, man werde ihre Zurückhaltung würdigen und verstehen. — Weiter ist nach langen und eingehenden Studien mittels Verfügung vom 19. Januar d. J. die Vereinigung der Tarife und Transportbedingungen für Güter auf dem Bahnnetz der Gesellschaft der Nebenbahnen und dem der Königlichen Gesellschaft bewilligt. Man begünstigte durch den neuen Tarif und die neuen Bedingungen den Transport der verschiedensten Waren und namentlich den Transport der billigen Waren und der landwirtschaftlichen Güter. Man bewilligte überdies Erleichterungen in betreff der Arbeiter, Kohlenzieher und Landbauer und fügte die billigere Rückfahrkarte für alle Reisenden hinzu. — Der Betriebsüberschuß stellt sich auf 877 597 L. gegen 843 297 L. im Vorjahre, ist mithin um 34 300 L. gestiegen. Die Beisteuer der Regierung beträgt 5 896 317 L., und mit dem Vortrag aus 1903 (9892 L.) und den Einnahmen an Zinsen usw. (5252 L.) ergibt sich eine Gesamteinnahme von 6 789 058 L. Nach Zahlung der Zinsen, der Betriebskosten usw. verbleibt ein Überschuß von 654 442 L. Die zur Auszahlung gelangende Dividende beträgt 13,50 L. für die Aktie.

— **Elektrisierung der Untergrundbahn in London.** Die (von uns bereits mehrfach erwähnte) Umwandlung der ganzen Untergrundbahn in eine elektrische findet, wie man der Münch. Allg. Ztg. schreibt, allgemeinen Beifall. Die Metropolitan-Eisenbahngesellschaft hat jetzt ihr ganzes Netz in ein elektrisches umgeändert und die Probefahrt war durchaus zufriedenstellend. Auch die Distrikteisenbahn soll für den elektrischen Verkehr fertig sein, doch fanden auf ihr noch keine Probefahrten statt. Die neuen Wagen sind geräumig, sehr luftig, bequem eingerichtet, reichlich erleuchtet und werden im Winter elektrisch erwärmt. Jeder Wagen kann mit Bequemlichkeit 50 Fahrgäste aufnehmen. Die bisherigen Lokomotivführer haben einen Kursus durchgemacht, der ihnen die Leitung der elektrischen Züge ermöglicht. Die II. Wagenklasse kommt in Fortfall, so daß in Zukunft nur noch Wagen I. und III. Klasse bestehen. Durch den ganzen Zug hindurch führt ein Gang. Der Brand auf der Untergrundbahn in Paris hat Veranlassung dazu gegeben, die ganzen Züge aus nicht brennbarem Material herzustellen. Die Wagen sind aus Stahl und Eisen und das Dach aus Asbest. Der Boden ist mit feuerfestem Zement bedeckt; die Polster aus Büffelfell sind unverbrennbar und ebenso die den Boden bedeckenden Teppiche. Während des Sommers sorgen Lüftungseinrichtungen für kühle Luft. Jeder Zug besteht aus sechs Wagen. Eine Lokomotive ist nicht vorhanden. Der Motor befindet sich in einem kleinen Raum am vorderen Ende des vordersten Wagens. Die Züge können nicht nur von beiden Enden des Zuges, sondern auch von den beiden mittleren Wagen aus gesteuert werden. Sollte es notwendig werden, so kann der Zug sofort in zwei Teile geteilt werden, von denen jeder seine eigene Bewegungsfähigkeit besitzt. Sobald sämtliche Züge in elektrische umgewandelt worden sind, sollen die Tunnel gründlich gereinigt werden und einen weißen Anstrich erhalten. Die Motoren werden von der British Westinghouse Company geliefert.

Fremde Weltteile.

— **Anatolische Bahnen.** Türkische Zeitungen veröffentlichen die Ernennung des Herrn Huguenin, bisher Beirat (Adjoint) des Geheimerats Zander, zum Generaldirektor der Anatolischen Bahnen.

— **Kanton-Hankau.** Die Frage des Rechts zum Bahnbau der Linie Kanton-Hankau ruft, wie der „Hamb. Korresp." mitteilt, eine heftige Erregung in der Bevölkerung Chinas hervor, die durchaus die Rückgängigmachung der den Amerikanern erteilten und von diesen an Belgier weiter verkauften Konzession sowie die Übergabe des Baues an die Chinesen fordert. Unlängst telegraphierte der Generalgouverneur Tschangtschitung, die Bevölkerung sei nicht gesonnen, auf die Konzession zu verzichten, da die Amerikaner den den Belgiern verkauften Teil der Aktien zurückkauften. Tschangtschitung erhielt vom chinesischen Auswärtigen Amt die Weisung, die Frage des Bahnbaues aufmerksam zu verfolgen.

— **Eisenbahnbau in Französisch-Hinterindien.** Die Franzosen haben in ihren vor noch nicht 25 Jahren erworbenen hinterindischen Besitzungen den Eisenbahnbau als wichtigstes wirtschaftliches und politisches Machtmittel gebührend gepflegt. Vor etwa vier Jahren bewilligte das französische Parlament ohne jede Schwierigkeit auf 200 000 000 Fr. staatliche Zinsgewähr für Eisenbahnbauten in Tongking. Jetzt ist das letzte Stück der Eisenbahnlinie von Vinh nach Hanoi beendigt und die ganze 327 km lange Linie, welche eine höchst wertvolle Verbindung zwischen Annam und Tongking herstellt, vom Generalgouverneur Beau feierlich eröffnet worden.

— **Der Plan einer mittelafrikanischen Querbahn** wird in der französischen Kolonialzeitung „l'Europe Coloniale" erörtert und von M. Schlagintweit in der Deutschen Kolonialzeitung befürwortet. Die französische Zeitung, die für ein Zusammengehen Deutschlands und Frankreichs auf kolonialem Gebiet eintritt, nennt die Bahn „le vrai Transafricain"! Die Bahn soll von Libreville am Atlantischen Ozean, der Hauptstadt des französischen Kongogebiets, ausgehen, den Kongo selbst etwa am Einfluß der Kassai übersetzen, dann den Kongostaat durchqueren

und Udjidji gegenüber das Westufer des Tanganjikasees erreichen. Auf dem deutschen Ostufer würde dann die ostafrikanische Mittellandbahn über Tabora nach Dar=es=Salam die Fortsetzung bilden, deren östlichstes Ende Mrogoro-Dar=es=Salam bekanntlich schon im Bau ist. Die Entfernung Libreville-Dar=es=Salam beträgt rund 3500 km.

Schlagintweit hält diese Bahn für viel aussichtreicher, wichtiger und leichter ausführbar, als die Kap-Kairobahn. Dies ist ohne weiteres zuzugeben; wir sind auch überzeugt, daß diese Querbahn im Laufe der Zeit mit der weiteren Entwicklung der betreffenden Kolonien in ihren einzelnen Gliedern notwendig werden wird; aber als Querbahn zum Durchgangs-Gütertransport zwischen Atlantischem und Indischem Ozean messen wir ihr keine Bedeutung bei. Diese wird in dem Verkehr zwischen dem Innern und der Küste und umgekehrt liegen. Auch auf die deutsche Strecke Tanganjika-Dar=es=Salam kann es nur befruchtend wirken, wenn dieser große Binnensee nach dem Kongostaat Anschluß erhält und so ein Güteraustausch auch mit dessen Innerem möglich ist. Die Seestrecke über den Tanganjika (rund 70 km) wird man natürlich auf Dampfern, vielleicht von Anfang an mit Dampffähren zurücklegen. Durchaus verfehlt ist es, wenn in der Verbindung mit dem belgischen Kongostaat eine Gefahr für deutsche Interessen gesehen wird, denn für die ostafrikanische Eisenbahn auf deutschem Gebiet kann es nur vorteilhaft sein, wenn sie als Durchgangsbahn für Waren von und nach dem Kongostaat benutzt wird. Die Erbauung der ostafrikanischen Bahn bis zum Tanganjika und mit Abzweigung zum Viktoriasee sollte aufs eifrigste angestrebt werden; sie bleibt das einzige sichere Mittel zur Aufschließung des Landes und zur Beseitigung des Wettbewerbs, der unserer Kolonie durch die Ugandabahn schon bereitet wird, die in steigendem Maße den Verkehr aus dem Norden unserer Kolonie an sich zieht. In einem Aufsatz, den der Engländer A. Johnston kürzlich im „Journal of the African Society" veröffentlicht hat, weist er auf die Fortschritte, die die Aufschließung Afrikas im Jahre 1904 durch das Vordringen der Eisenbahnen von allen Seiten gegen das Innere gemacht hat. Er hält es für dringend nötig, daß die gesunden Hochlande Innerafrikas auf diesem Wege noch weiter der Besiedelung durch Europäer geöffnet werden. Dies gilt auch besonders von dem Innern Deutsch-Ostafrikas, und wir sollten nicht zögern, auf diesem Wege so rasch wie möglich vorzugehen!

— **Die Eisenbahnen in Neu=Caledonien.** Auf dieser 400 km langen und nur 50 km breiten Insel hätte eigentlich nach „Journ. d. tr." eine die Insel der Länge nach durchziehende Eisenbahn kein Daseinsrecht. Aber der Gouverneur Feillet wollte sie dennoch haben und erlangte trotz der Warnung sämtlicher zuständigen Kommissionen eine Anleihe von 5 000 000 Franken. Im August 1901 wurden dann ohne genügende Vorstudien die Arbeiten für eine Eisenbahn begonnen. Mit diesen 5 000 000 Fr. sollte der erste Abschnitt dieser Bahn, die 54 km lange Linie von Nouméa nach Bourail, gebaut werden, man hat aber mit diesem Gelde nur 16 km vollendet. Das Kubikmeter Erdarbeit hat statt 1 Fr. 5 Fr., das Bahnkilometer statt 87 000 Fr. 258 812 Fr. gekostet. Jetzt kann die Kolonie keine neue Anleihe machen und bleibt mit ihren 16 km, die keinen Verkehr haben, sitzen. Man müßte drei neue Millionen ausgeben, um zu den „noch zweifelhaften" Bergwerken zu gelangen, die vielleicht der unbesetzten Bahn einige Tonnen Mineral und Kohle zuführen werden.

— **Der Eisenbahnbetrieb in den Vereinigten Staaten von Amerika im Betriebsjahre 1904 (bis 30. Juni 1904).** Über diesen teilen wir aus dem Bericht der Interstate Commerce Commission einige in „Railr. Gaz." veröffentlichte Ziffern mit:

Die durchschnittlichen Einnahmen der amerikanischen Bahnen beliefen sich, auf die Meile berechnet, für das Betriebsjahr 1904 auf 6952 D. aus dem Güterverkehr, auf 2581 D. aus dem Personenverkehr und auf 237 D. aus anderen Quellen, mithin auf 9410 D. gegen 9258 D. durchschnittlicher Einnahme im Jahre 1903. Diese Ziffern beziehen sich für das Betriebsjahr 1904 auf 209 002 Meilen Eisenbahn, für das Jahr 1903 auf 205 314 Meilen Eisenbahn. Die Betriebsausgaben betrugen, auf die Meile berechnet, 6375 D. im Jahre 1904, 6125 D. im Jahre 1903, so daß das Jahr 1904 einen Betriebsreingewinn von 3035 D. gegen 3133 D. Reingewinn des Jahres 1903 aufzuweisen hat. Die Gesamtroheinnahmen werden auf 1 966 633 821 D. angegeben; davon fallen 1 377 684 976 D. auf den Güterverkehr und 539 428 374 D. auf den Personenverkehr. Die gesamten Betriebsausgaben betrugen 1 332 382 948 D., die Reineinnahmen mithin 634 250 873 D. Die Roheinnahmen im Betriebsjahre 1903 beliefen sich auf 1 900 846 907 D. Die Dividenden erreichten im Betriebsjahre 1904 die Höhe von 184 450 446 D. gegen 160 856 307 D. im Jahre 1903.

— **Explosion eines Lokomotivkessels.** In der Nähe von Utica, N. Y., ist kürzlich, wie die Zeitschr. des V. D. Ing. mitteilt, der seltene Fall der Explosion eines Lokomotivkessels vorgekommen. Infolge niederen Wasserstandes ist die Decke der Feuerbüchse nach unten durchgedrückt worden, wobei sich die Stehbolzen herausgezogen haben. Es handelte sich somit nicht um eine eigentliche Explosion, denn eine Trennung der Kesselwände hat nicht stattgefunden; die Folgen waren aber nicht minder verheerend. Der ganze Kessel wurde von dem Lokomotivgestell losgerissen und in die Luft geschleudert, wobei er infolge der ihm als einem Teil des fahrenden Zuges innewohnenden lebendigen Kraft weit nach vorwärts flog. Lokomotivführer und Heizer wurden getötet, während sonst glücklicherweise kein Verlust an Menschenleben zu beklagen war.

Rechtspflege.

— **Ist ein Ausstand vis major?** Eine Sendung geschlachteter Kälber wurde am 20. April 1904 in N. nach Budapest aufgegeben. Bevor das Gut von der Aufgabestation abgegangen war, wurde der Bahnbetrieb infolge des ausgebrochenen Ausstandes eingestellt. Die Aufgabestation verständigte den Absender und forderte ihn zu anderweitiger Verfügung über das Gut auf. Mit Rücksicht auf den Umstand, daß der Absender die Kälber in N. nicht verwerten konnte, erteilte er keine Verfügung. Infolgedessen veräußerte die Aufgabestation das Gut und stellte den Erlös dem Absender zur Verfügung. Der Absender belangte die Bahn auf Schadenersatz. Das Gericht erster Instanz wies die Klage ab, weil der Schaden durch höhere Gewalt entstanden war und der Absender, trotzdem ihm die Sendung ordnungsmäßig zur Verfügung gestellt worden war, nicht das geringste zur Abwehr des Schadens einleitete, sonach der bei der Versteigerung erzielte geringe Kaufpreis seiner eigenen Unterlassung zuzuschreiben war.

Die Berufungsinstanz bestätigte das Urteil der ersten Instanz. In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß am 20. April 1904 bekanntermaßen der Gesamtverkehr auf den Linien der ungarischen Staatsbahnen unerwarteterweise und durch Zufall eingestellt wurde, ein Ereignis, das selbst mit der größten Sorgfalt nicht abgewendet werden konnte. Dieser Umstand berechtige die Bahn im Sinne des Betriebsreglements, das Gut dem Absender zur Verfügung zu stellen, und zwar umsomehr, als die Bahn in Gemäßheit des § 75 Betriebsreglements für den durch höhere Gewalt herbeigeführten Schaden nicht zu haften habe. Die Königliche Tafel in Kaschau bestätigte als Revisionsinstanz das Urteil des Appellgerichts unter Hinweis auf die allgemein bekannte Tatsache, daß am Tage der Aufgabe des in Rede stehenden Gutes der Verkehr auf sämtlichen Linien der ungarischen Staatsbahnen infolge Arbeitsverweigerung der Eisenbahnbediensteten stockte, und daß die Behebung dieses Verkehrshindernisses nicht in der Macht der Beklagten stand. Das Berufungsgericht habe daher nicht allein aus den im Betriebsreglement, sondern auch aus den in den §§ 698—700 des Handelsgesetzes enthaltenen Rechtsregeln ganz richtig die Rechtsfolgerung abgeleitet, daß die Bahn für derartige durch höhere Gewalt herbeigeführte Schäden nicht aufzukommen habe.

Eine weitere Entscheidung zu dieser Rechtsfrage in dem Sinne, daß der Ausstand nicht als vis major zu betrachten sei, hat neuerdings ein anderer ungarischer Gerichtshof gefällt. Es wird folgender Fall berichtet:

Am 19. April 1904 wurden in einer Station der ungarischen Staatsbahnen 15 lebende Kälber zur Beförderung aufgegeben. Die Sendung konnte infolge der durch den Ausstand der Bediensteten der ungarischen Staatsbahnen hervorgerufenen Einstellung des Eisenbahnverkehrs nicht weiter befördert werden und wurde, da der Aufgeber nicht am Aufgabeorte wohnte, ohne Benachrichtigung des Absenders verkauft. Dieser klagte auf Schadenersatz. Das Gericht erster Instanz verurteilte die Bahn ohne Eingehen in die Frage, ob die Verkehrseinstellung durch höhere Gewalt verursacht worden sei, mit der Begründung, daß nach dem Frachtbriefe der Empfänger zugleich Aufgeber war, daß es daher Pflicht der Station gewesen wäre, an Stelle des Absenders den Empfänger zu benachrichtigen, und zwar, da auch der Postverkehr ruhte, auf telegraphischem Wege.

Vor dem Berufungsgerichte führte die Bahn aus, daß sie nicht imstande gewesen sei, den Ausbruch der Bewegung vom April 1904 zu verhindern und die schädlichen Wirkungen des eingetretenen Ereignisses aufzuheben. Sie brachte vor, daß die höhere Gewalt nach der sogenannten subjektiven Theorie wesentlich auf der Unabwendbarkeit beruhe, und daß im vorliegenden Falle sämtliche Merkmale der Unabwendbarkeit vorhanden seien.

Der Gerichtshof bestätigte das Urteil der ersten Instanz mit der Begründung, daß das Stocken des Verkehrs durch die Bahnbediensteten herbeigeführt worden sei. Im Sinne des § 9 des Betriebsreglements hafte die Bahn für ihre Leute gerade so, als ob die Tathandlungen der Bediensteten ihre eigenen Tathandlungen wären. Diese Haftpflicht sei nicht eine solche Haftpflicht wie die eines anderen Unternehmers, sie sei vielmehr eine bedingungslose und unbeschränkte.

Im Sinne des § 9 des Betriebsreglements werde der Frachtvertrag in der Voraussetzung geschlossen, daß aus Verschulden der Bahnbediensteten kein Schaden für den Verfrachter herbeigeführt werden könne; sonach könne sich die Bahn mit der Arbeitsverweigerung ihrer Leute ebensowenig als mit der Unfähigkeit ihrer Bediensteten zum Versehen des Dienstes verteidigen. Ihre Verantwortung sei sogar noch eine schwerere, da ihre Leute absichtlich den Schaden verursachten. Vom Standpunkte der Haftpflicht sei es gleichgültig, ob sämtliche oder nur einzelne Leute der Bahn den Dienst verweigerten.

Aus dem Vorangeführten ergebe sich, daß im vorliegenden Fall nicht höhere Gewalt angenommen werden könne, da als höhere Gewalt nur durch Naturkräfte oder durch dritte Personen herbeigeführte, von dem Willen der in Verpflichtung stehenden Partei unabhängige Ereignisse betrachtet werden können; dagegen könne ein Ereignis, welches durch die haftpflichtige Partei selbst heraufbeschworen wurde, nicht als vis major angesehen werden.

Bücherschau.

— **Lebendige Kräfte.** Sieben Vorträge aus dem Gebiete der Technik von Max Eyth. Mit in den Text gedruckten Abbildungen. Berlin, Verlag von Julius Springer. 1905. Preis 4 ℳ, geb. 5 ℳ.

Die technische Literatur ist reich an Abhandlungen und Werken, deren Lesbarkeit erschwert ist durch eine Schreibweise, die sich nicht genügend freizumachen weiß von der einseitigeren Art des Fachmannes. Allgemeinverständliche, flott geschriebene Werke technisch belehrenden Inhalts sind immer noch im Verhältnis zu anderen Zweigen des Wissens bedauerlicherweise in der Minderzahl. Und doch wird, wer den weitesten Kreisen Belehrung schafft, auch dem Ansehen des Faches am meisten nützen.

Das vorliegende Buch dürfte wohl vorbildlich sein für die Art und Weise, wie man die Herzen eines großen Publikums für technische Fragen erwärmen und sein Verständnis wecken und fördern kann für die „lebendigen Kräfte, die unsere Zeit bewegen und die in tausendfacher Erscheinung und an allen Enden der Erde das Leben der Menschheit bestimmen, bald scheinbar nur dem materiellen Fortschritt dienend und gleichzeitig ihre geistige Entwicklung aufs tiefste beeinflussend, bald auf geistigem Gebiet sich bewegend und dabei mit der Welt des Stoffes ein gewaltiges Spiel treibend“. Die Vorträge berichten von Arbeiten und Werken, die teils der Geschichte angehören, teils das heutige Dasein bewegen. Sie behandeln Fragen verschiedener Art, verbreiten sich über die Wasserfrage im alten und neuen Ägypten, die Frage der Binnenschiffahrt und Landwirtschaft wie über die Entwicklung des landwirtschaftlichen Maschinenwesens in Deutschland, England und Amerika. Der Verfasser weilt mit seinen Gedanken mit Vorliebe in Ägypten, indem er weiter das Ergebnis eigener Forschungen an der Cheopspyramide mitteilt, soweit sich diese auf nachweisliche Tatsachen mathematischer, astronomischer oder physikalischer Natur stützen, und die Riesenausführungen des modernen „Pharao im Jahrhundert des Dampfes“, Ismail Pascha, mit seinen ebenso großartigen wie vielfach leichtfertigen Projekten schildert. Auch den Quellen technischen Schaffens geht der Verfasser nach, indem er den in der Geisteswerkstatt des Erfinders tätigen Kräften nachspürt und schließlich oder vielmehr am Eingange seiner Vortragsreihe den Philosophen sprechen läßt, der den Zusammenhang festzustellen sucht zwischen der Technik, die dem menschlichen Wollen körperliche Form gibt, und der Poesie, die uns den geistigen Gehalt der uns umgebenden Körperwelt offenbart.

Diese kurze Inhaltsangabe muß hier zur Kennzeichnung des Buches genügen. Es zu lesen, ist ein großer Genuß.

— **Elektrische Eisenbahnwagen - Beleuchtung System Stone.** Akkumulatoren- und Elektrizitätswerke Aktiengesellschaft, vormals W. A. Boese & Cie. Berlin 1904/05. Heft 1: Zusammenfassende Darstellung; Heft 2: Dynamomaschine Bauart D; Heft 3: Dynamomaschine Bauart C. R.; Heft 4: Akkumulatorenbatterien.

Die ausführende Firma hat in den vorliegenden Heftchen alles wesentliche über diese Zugbeleuchtungsart, die sich ein immer weiteres Gebiet erobert, in gedrängter Weise zusammengestellt. Einrichtung und Wirkungsweise des Systems sind kurz, aber bei seiner Einfachheit doch erschöpfend beschrieben und über die Wartung und Instandhaltung der Einrichtungen ausführliche Weisungen gegeben. Die ganze Ausstattung der Drucksachen weist darauf hin, daß ein aus dem Versuchszustande längst herausgekommenes fertiges Ganzes vorliegt, wie sich auch nur bei Einrichtungen, die bis in die kleinsten Einzelheiten wohl durchgearbeitet sind, so kurz und bestimmt gefaßte Dienstanweisungen aufstellen lassen, wie sie hier vorliegen, die gleich zweckentsprechend sind für das gleichmäßig anzulernende Dienstpersonal wie für die Betriebsbeamten und Techniker, die sich ein Urteil bilden wollen auch über die Gründe, die zur Ausgestaltung der Einzelheiten geführt haben, welche an sich wieder das Ergebnis zum Teil langjähriger Betriebserfahrungen sind. Es zeugt von der vollen — und, wie wir hinzufügen dürfen, berechtigten — Zuversicht der ausführenden Firma zu diesem System, wenn sie dessen Einrichtungen so rückhaltlos, wie hier geschehen, offenlegt.

Die neuesten Mitteilungen aus England lassen darauf schließen, daß jährlich 2000 bis 2200 Dynamomaschinen für die Stonesche Zugbeleuchtung die Londoner Werkstätten verlassen. Auch die Vertretungen in Belgien, Frankreich und der Schweiz sind dauernd mit reichlichen Aufträgen versehen. In Deutschland hat die Zahl der Einzelwagenbeleuchtungen die Ziffer 100 inzwischen überstiegen.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 10. April d. J. wird die Neubaustrecke Nordenham-Blexen mit den Stationen Blexen, Einswarden und Kabelstraße dem Verkehr übergeben.

Die Station Blexen wird für den Personen- und Gepäckverkehr und für den Wagenladungsverkehr des Anschlußwerkes, die Station Einswarden für den Gesamtverkehr (einschließlich Tierverkehr) eröffnet. Güter, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, werden vorläufig auf beiden Stationen nicht angenommen und ausgeliefert. Sprengstoffe bleiben ebenfalls von der Abfertigung ausgeschlossen.

Der Haltepunkt Kabelstraße dient nur dem Personenverkehr.

Die im Binnenverkehr für Blexen und Einswarden in Kraft tretenden Tarifsätze sind aus den zum Personen- und Gütertarif herausgegebenen Nachträgen VI bezw. VII zu ersehen. Bezüglich der Sätze für Kabelstraße ist näheres auf den Stationen zu erfahren.

Über die Tarifsätze für Blexen und Einswarden im Güterverkehr über die oldenburgischen Bahnstrecken hinaus geben die Stationen und unser Verkehrsbureau Auskunft.

Oldenburg, den 30. März 1905. (867)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

2. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der an der Strecke Jarotschin - Kreuzburg zwischen Jarotschin und Kotlin gelegenen Station Witaszyce wird vom 1. Mai d. J. ab in „Witaschütz“ abgeändert.

Posen, den 27. März 1905. (868)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Stationsnamen-Änderung.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. an wird die Benennung der auf unserer Linie Marburg=Hauptbahnhof-Franzensfeste gelegenen Station „Welsberg“ auf „Welsberg=Waldbrunn“ abgeändert.

Wien, am 28. März 1905. (869)

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Baistrup für den Güter- und Tierverkehr.

Am 10. April d. J. wird die an der Strecke Pattburg-Tingleff zwischen den Stationen Schafhaus und Tingleff gelegene Haltestelle Baistrup für den Eil-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Tierverkehr eröffnet werden und mit diesem Tage in den Gruppentarif III, die Wechseltarife mit der Gruppe III, den norddeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif, den Nordostsee-Verbandsgüter- und Tiertarif sowie den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist ausgeschlossen.

Sprengstoffe werden auf der Haltestelle nicht zugelassen.
Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.
Altona, den 31. März 1905. (870)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Die unterm 8. März d. J. bekannt gemachte Tariferhöhung für die unter lfd. Nr. 9 der Serie A des Ausnahmetarifs Nr. 3 genannten Werkzeuge tritt nur in der Abteilung b — (Sendungen von mindestens 3000 kg) — ein, indem die Frachtsätze dieser Abteilung in Zukunft nur für Werkzeuge für den Feldbau anzuwenden sind. Im übrigen wird die Tarifierung von Werkzeugen nicht geändert.
Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion.
Breslau, den 29. März 1905. (871)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Die in den direkten deutschen Güterverkehren mit Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen und der Station Reichenberg der k. k. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn und im Binnengüterverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen bestehenden Ausnahmetarife für Rohzucker jeder Art an Raffinerien erhalten vom 1. April d. J. an eine neue Fassung. Die Änderung besteht darin, daß die Nachweisungen der Raffinerien künftig die Rohzuckerbezüge in der Zeit vom 1. September des einen bis zum 31. August des folgenden Jahres zu umfassen haben und der Berechnung des Erstattungsbetrages für die Zeit vom 1. September 1905 an als Vorjahr der Zeitraum vom 1. September bis 31. August, zum erstenmal mithin der Zeitraum vom 1. September 1904 bis 31. August 1905, zugrunde gelegt wird. Die beteiligten Stationen geben auf Verlangen nähere Auskunft über die anderweite Fassung des Ausnahmetarifes.
Dresden, am 31. März 1905. (872)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Getreideverkehr nach österreichischen Grenzstationen.
Ausnahmetarif vom 1. August 1899.
Mit Gültigkeit vom 20. d. M. wird die Station Guhrau des Eisenbahndirektionsbezirks Posen in den oben bezeichneten Ausnahmetarif einbezogen.
Die Tarifkilometer sind von diesen Stationen zu erfahren.
Breslau, den 2. April 1905. (873)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher, nordwestdeutsch-bayerischer und niederdeutscher Güterverkehr.
Die durch Nachtrag 1 zum gemeinsamen Heft II A der preußisch-hessischen usw. Staatsbahn-Gütertarife geänderten Anwendungsbedingungen zu Ausnahmetarif 14a (Rohzucker an Raffinerien) treten auch für obengenannte Verkehre mit sofortiger Gültigkeit in Kraft.
Hannover, den 1. April 1905. (874)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Zu den allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation der schweizerischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1905, die nach Maßgabe der Tarife auch für den Verkehr Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz bad. Bahn-Schweiz Anwendung finden, wird auf 5. April 1905 der I. Nachtrag ausgegeben.
Er enthält neben verschiedenen Änderungen und Ergänzungen geänderte Bestimmungen über die Frachtberechnung für Lokomotiven, Tender und Dampfwagen bei Beförderung auf Truks oder Lowries, durch die im Verkehr mit einigen schweizerischen Privatbahnen Frachterhöhungen eintreten. Soweit sich Frachtverteuerungen ergeben, bleiben die bisherigen Bestimmungen noch bis 5. Juli 1905 in Kraft.
Weitere Auskunft erteilen die diesseitigen Stationen und unser Verkehrsbureau. Von letzterem kann der Nachtrag auch bezogen werden.
Karlsruhe, den 1. April 1905. (875)
Gr. Generaldirektion.

Staatsbahn-Gütertarif, Hefte II C, II J und II K, niederdeutscher Güterverkehr und ost-mittel-südwestdeutscher Güterverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. treten Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz nach einer Anzahl west- und südwestdeutscher Stationen, sowie für Stein- und Siedesalz nach gewissen Nord- und Ostseehafenstationen ab Weferlingen in Kraft. Über die Höhe dieser Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Magdeburg, den 1. April 1905. (876)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband. Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 10. April 1905 wird die Station Böckingen Güterbahnhof der württembergischen Staatsbahn in das Heft 5 des Ausnahmetarifs 6 für die Beförderung der Steinkohlen usw. einbezogen.
Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Essen, den 29. März 1905. (877)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Mai 1905 tritt im sächsisch-schweizerischen Güterverkehre über Lindau an Stelle des Tarifheftes 2 vom 20. September 1904 ein neues Tarifheft 2 in Kraft. Es enthält geänderte, zum Teil erhöhte Frachtsätze für die Beförderung von frischen Äpfeln und Birnen. Abdrücke dieses Tarifheftes können durch die beteiligten Dienststellen bezogen werden.
Dresden, den 31. März 1905. (878)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Gütertarif.
Mit Gültigkeit vom 15. April werden direkte Frachtsätze zwischen der Station Schönholz (Direktionsbezirk Berlin) einerseits und den Stationen Dlonic und Smolitz der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn anderseits eingeführt.
Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.
Breslau, den 29. März 1905. (879)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Juni 1901.
Ergänzung einer Kundmachung.
Der in Nr. 17 d. Ztg. vom 1. März 1905 unter fortlaufender Nummer (531) verlautbarte Frachtsatz für die Beförderung von Palmöl etc. (Ausnahmetarif 4) von 47,36 Fr. für 1000 kg im Verkehre zwischen Termonde B. St. B. und Wien findet ab 15. April 1905 auch auf den Verkehr zwischen Termonde B. St. B. einerseits und Floridsdorf K. F. N. B., Floridsdorf-Jedlesee Ö. N. W. B., Klosterneuburg-Weidling k. k. St. B., Korneuburg Ö. N. W. B., Nußdorf k. k. St. B., Penzing k. k. St. B., Stadlau St. E. G., Stockerau Ö. N. W. B., Wien-Lagerhaus k. k. St. B. und Wien-Praterkai k. k. St. B. anderseits Anwendung.
Wien, am 30. März 1905. (880)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. April 1905 wird ein Nachtrag XII zum Personen- und Gepäcktarife der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, Teil II, vom 1. Januar 1900, enthaltend besondere Bestimmungen, eingeführt. Der Nachtrag liegt auf allen Stationen des sächsischen Staatsbahnnetzes zur Einsicht aus und kann durch die Fahrkartenausgaben für 5 ₰ bezogen werden.
Dresden, am 31. März 1905. (881)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im Binnenverkehr sowie im direkten Verkehr mit Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen werden die für die Beförderung von Gütern aller Art als Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten bestehenden besonderen Bestimmungen zu §§ 32 und 33 der Verkehrsordnung am 1. April d. J. aufgehoben.
Die Abfertigung derartiger Sendungen erfolgt vom genannten Tage an nur noch nach den Bestimmungen für die Beförderung von Expreßgut.
Oldenburg, den 30. März 1905. (882)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

6. Verdingungen.

Dänische Staatsbahnen.
Für die dänischen Staatsbahnen soll die Lieferung von
ca. 12 400 t Schienen und Verbindungsteilen
vergeben werden.
Die Bedingungen nebst Zeichnungen sind gegen portofreie Einsendung von 5 ℳ vom Bureau des Unterzeichneten, I E, Gl. Kongevej, Kopenhagen B, erhältlich.
Bietungstermin am 12. April 1905, nachmittags um 2 Uhr, im erwähnten Bureau.
Kopenhagen, März 1905. (883)
Der Bahndirektor.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. April vorm. gemeldet.

Nummer 10. Berlin, am 5. April 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	Deutsche und niederländische Eisenbahnen.									
	A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:									
1	A B	150 u. 151	2	Fässer	leer —	48	1	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
2	A B	743	1	Ballen	Leim —	17	2	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
3	A ◇B◇ N	18468	1	Kiste	gefüllt —	31	3	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
4	A E	1841	1	Weinfaß	leer —	30	4	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
5	A F & C	5059	1	Kiste	Absatzstifte —	109	5	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf-Der. 11/3.
6	A G	255	1	„	Messing- u. Eisenwaren	56	6	Bamberg	Bayerische Stsb.	
7	A H S	3773	1	„	Fensterwinkeleisen —	28	7	Wiesbaden Süd	Direktion Mainz	
8	A J	I	1	Sack	rohes Baumwollgewebe	124	8	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
9	A K	3	1	Ballen	Sackleinen —	9	9	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
10	A K	1/4	4	Säcke	l. Säcke —	108	10	Rathenow	K. E.-D. Hannover	beklebt von Nauen v. 25/2.
11	Al	32683	1	Kiste	Porzellanbecken —	8	11	Strehlen	K. E.-D. Breslau	
12	A N	1630	1	„	Schokolade —	20	12	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
13	A R	251	1	Bund	3 Stangen Stahl —	27	13	Geithain	Sächsische Stsb.	
14	A W	6679	1	Faß	leer —	23	14	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
15	B	—	1	Paket	Gußteile —	7	15	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
16	B	1/2	2	Kisten	leer —	51	16	Duisburg	K. E.-D. Essen	
17	B	3	1	Kiste	leer —	98	17	Horstmar	K. E.-D. Münster	
18	B B	366	1	—	Treibriemenrad aus Eisen	65	18	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	beschr. „Dornach“.
19	B u. B	2029	1	Kiste	Holzleisten —	188	19	München H. B.	Bayerische Stsb.	
20	B C	—	1	„	Korinthen —	13	20	Wald	K. E.-D. Elberfeld	
21	B C	1085	2	Rollen	Drahtgeflecht —	45	21	Herford	K. E.-D. Hannover	
22	B C	1195	1	Korb	Eisenscheiben —	73	22	Worms	Direktion Mainz	
23	B C	1359	1	Rolle	Drahtgeflecht —	26	23	Blankenburg a/H.	Halberst.-Blankenb.	
24	B H	176	1	Ballen	Bindfaden in Rollen	57	24	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
25	B K	100	1	„	Packpapier —	50	25	Wülfrath	K. E.-D. Elberfeld	
26	B K	5002	1	Kiste	gefüllt —	14,5	26	Peine	K. E.-D. Hannover	
27	B M	9274	1	Faß	Anstrichpulver —	98	27	Barmen-Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
28	B & S	4110	1	Kiste	gefüllt —	95	28	Gevelsberg Nord	„	
29	C B	257	1	Tafel	Kupferblech —	53	29	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
30	C B	1177	1	Kiste	bemalte Gummibälle	46	30	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
31	C F	15893	1	„	gefüllt —	26	31	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Celle 23/3.
32	C G	118	1	—	Eisenfaß, leer —	100	32	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
33	C H	191 b	1	Bund	5 Kupferrohre —	22	33	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
34	C K	660/1	2	Säcke	Leim —	100	34	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
35	C P	6553	1	Ballen	Papier —	101	35	Aachen	K. E.-D. Cöln	
36	C S	6441	1	Kiste	Eisenwaren —	117	36	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Gevelsberg Nord 13/3.
37	C S S	—	1	Bund	lange Schrauben für Landfuhrwerke	30	37	Burbach	St. Johann-Saarbr.	
38	C W	53923	1	Kiste	kondens. Milch —	28	38	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
39	C W C	1044	1	Hobbok	Lack —	66,5	39	„	„	v. C. Walz, Mainz.
40	D	—	2	Kisten	Kandiszucker —	57	40	Elberf.-Varresb.		
41	D	—	2	„	Käse —	10	41	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
42	D	51	1	Kiste	Nähmaschine —	34	42	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
43	D R N & Co	—	1	Sack	gebr. Fruchtsäcke —	50	43	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
44	E	30	1	Ballen	Oberleder —	26	44	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Cöln-Ger.
45	E A	5398	1	Korb	Hackmesser —	21	45	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
46	E B	577	1	Kiste	Holzwaren —	5	46	Oberstein	St. Johann-Saarbr.	
47	EB	846	1	Blechbüchse	Sikkativ —	29	47	Norden	K. E.-D. Münster	
48	E D M	2215	1	in Leinen	2 Stahlrohre (4,80 m)	10	48	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Cöln-Ger. vom 10.3.
49	E D S	17242	1	—	Rundstahl	43	49	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
50	E F	159	1	Ballen	Leder —	27	50	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
51	E G	4006	1	Paket	Zigarren und Zigaretten	3	51	Ehingen	Württemberg. Stsb.	
52	E K	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	6,5	52	Pfalzdorf	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	E K	100	1	Korb	leer —	10	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	E L	443	1	Ballen	Tapetenborde —	4,5	54	Kwiltsch	K. E.-D. Posen	
55	E L	965	1	Kiste	Papier —	56	55	Lindern	K. E.-D. Cöln	
56	E M	—	1	Säckchen	Samen —	10	56	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
57	E N	10914	1	Stange	vierk. Stahl —	12	57	Böblingen	„	
58	E P	502	1	Kiste	Eisenblech, Drahtwaren	79	58	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	Hagen 14/3.
59	E R B	—	1	—	Waschmaschine —	51	59	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
60	E S	981	1	Kiste	Kaffee —	30	60	Mindelheim	Bayerische Stsb.	
61	F	79	1	Ballen	Säcke —	73	61	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	Berlin Ostb.
62	F C T	39	27	—	Pflugplatten —	54	62	Steinbach-H.	K. E.-D. Erfurt	
63	F D	7912	1	Kiste	Mäusefallen etc. —	45	63	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld 3/3.
64	F K	2045	1	„	Drucksachen —	23	64	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Magdeb 20/3.
65	F K & Co	922	1	„	Zollgut —	83	65	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	Berlin-Odessa.
66	F S	639	1	Ballen	Seil —	15	66	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
67	F T	54312	1	Kiste	ansch. Eisenwaren —	99	67	Neuß	K. E.-D. Cöln	
68	F Z	3858	1	Blecheimer	Adhäsionsfett —	11	68	Cöln-Ger.	„	von Werdau.
69	G	—	4	Stück	Eisen —	1200	69	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Grevenbroich.
70	G	451	1	Kiste	Korsettblanchetten —	112	70	München H. B.	Bayerische Stsb.	
71	G A 18	744	1	Ballen	rohe Wolle —	406	71	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
72	G B	4477	1	Bund	2 Stb. Flacheisen —	11	72	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
73	G B C	2632	1	„	5 Stg. Stahl —	22	73	Hagen i/W.	„	
74	G d	570	1	Korb	Eisenwaren —	39	74	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
75	G D	7300	1	Sack	Sämereien —	11	75	Gr.-Wartenberg	„	
76	G o. E C B	2	1	Verschlag	Holzwaren —	22	76	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	4 Stück.
77	G G	2855	1	Kiste	4 Glaskuppeln —	100	77	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
78	G M	—	1	Faß	leer —	34	78	Eystrup	K. E.-D. Hannover	
79	—	—	1	„	leer —	34	79			
80	G O	10	1	Stange	Rolladeneisen —	11	80	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
81	G P & Co	3284	1	Ballen	Tapeten —	12	81	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Oelde i/W.
82	G R	—	1	Bund	Draht —	22	82	Rastenburg	K. E.-D. Königsberg	
83	G S	8182	1	Zylinder	Kohlensäure —	52,5	83	Luxemburg	Reichsbahn	
84	G T	2900	1	Kiste	Schuhnägel, Werkzeug	50	84	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	Menden 10/3.
85	G W	93	1	Koffer	Kleider —	18	85	Vamdrup	K. E.-D. Altona	Hamburg-Frederikshavn 16/3.
86	H	1—4	1	Sack	Kartoffeln —	44	86	Wallwitz	K. E.-D. Magdeburg	
87	H	3	18	Fässer	leer —	186	87	Gevelsberg	K. E.-D. Elberfeld	
88	H	5	1	—	U-Eisen —	236	88	Hückeswagen	„	7,55 m lang.
89	H B	—	1	Korb	Kolonialwaren —	50	89	Drensteinfurt	K. E.-D. Münster	
90	H B	14	1	Ballen	Bettdrell —	21	90	Altona	K. E.-D. Altona	
91	H B	712	1	Kiste	Bild unter Glas —	43	91	Naumburg H.	K. E.-D. Erfurt	Düsseldorf-Der. 17/3.
92	H C	20900	1	Trommel	Kakao —	19	92	Kiel	K. E.-D. Altona	
93	H D	—	2	—	Wagenachsen —	94	93	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
94	H D	825	4 1	— Bund	Kinderwagen — Matratzen dazu —	80 5	94	Hagen	„	
95	H F	20	1	—	vernickeltes Rohr —	50	95	Düsseldorf-Der.	„	
96	H G C	8668	1	Eimer	Obstkonserven —	12	96	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	v. Gr.-Gerau.
97	H H	143	1	Sack	gebr. Kaffee —	15	97	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	Düsseld. B. 16/3.
98	H H	3356	1	Kiste	Eisenwaren —	20	98	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Hamburg H. 7/3.
99	H H	3397	1	„	Fischkonserven —	20	99	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
100	H P	46	1	Korb	l. Büchsen —	15	100	Hamm	K. E.-D. Essen	
101	H R	201	1	Kiste	Kleider eines Reitknechtes	13	101	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	J. Bausch, Mannheim.
102	H R	237	1	Glasballon	ansch. Säure —	74	102	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
103	H S	10	1	Korb	Kleider —	25	103	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
104	H T	3163	1	Faß	leer —	13	104	Eller a/M.	St. Johann-Saarbr.	
105	H Z	8002	1	Kiste	gefüllt —	20	105	Niederbiegen	Württemberg. Stsb.	
106	J	5	1	Verschlag	eis. Ofen —	123	106	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
107	J	8	2	—	Winkeleisen —	36	107	Großheringen	K. E.-D. Erfurt	
108	J	419	1	Ballen	Bettfedern —	11	108	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
109	J A	269	1	Kiste	Schweizer Käse und 6 Pack Backpulver	23,5	109	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
110	J B	860	1	„	Figur —	30	110	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	Eule darstellend.
111	J F	2407	1	„	pol. Regulatorgehäuse	78	111	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Aulendorf 16/3.
112	J G	639	1	Weidenkb.	Vorlegeringe, Schrauben etc.	74	112	Münden H.	K. E.-D. Cassel	
113	J H H	I	1	Verschlag	Kleiderschrank —	114	113	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
114	J H M	16308	1	Ring	Drahtgeflecht —	12	114	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
115	J L	40	1	Ballen	13 Schiefertafeln —	5	115	Carthaus	K. E.-D. Danzig	
116	J L	3056	22	Rollen	Bleirohr u. 2 Kisten	3000	116	Moabit	K. E.-D. Berlin	
117	J M J	9803	1	Kiste	Nudeln —	19	117	Honnef a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
118	J N	6674/5	1 1	Ballen	Papier —	149,5	118	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Cöln-G. 4/3.
119	J P	52520 52125 1880	3	Kisten	leer —	96	119	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
120	J R	1964	1	Faß	Wein —	21	120	Selters i/W.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Kreuznach St.
121	J S	9470	1	Büchse	Farbe —	153	121	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
122	K	—	1	—	eiserne Pflugwelle —	10	122	München H. B.	Bayerische Stsb.	
123	K	16/100	1	Eimer	Kraut —	13	123	Solingen N.	K. E.-D. Elberfeld	
124	K	1008	1	Sack	gebr. Kaffee —	13	124	Fulda	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
125	K & B	—	1	Bund	Spaten —	21	125	Bendorf Rh.	K. E.-D. Cöln	
126	K B	IIII	1	„	3 Gerüsthölzer —	21	126	Duisburg	K. E.-D. Essen	
127	K & Co.	1365	1	—	eis. Gitter —	17	127	Luxemburg	Reichsbahn	Berlin Anh. 11/3.
128	K D	1069	2	—	Eisenrohre —	35	128	Emmerich	K. E.-D. Essen	
129	K E	2394	1	Faß	? —	55	129	Flensburg	K. E.-D. Altona	Linden K. 10/3.
130	K & J	4345/6	2	Kisten	gefüllt —	33	130	Buchholz W.	Brölthaler E.	
131	K St	20690	3	Bund	5 Stg. Flachst. (77 kg), 16 Stg. Rundst. (24 kg), 10 Stg. Rundst. (52 kg)	—	131	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
132	L	5	1	Sack	Samen —	51	132	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
133	L	5305	2	Bund	Eisenteile —	49	133	Grimma ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	von Hagen.
134	L & B	5485	1	Ballen	Gewebe —	55	134	Gera	K. E.-D. Erfurt	
135	L E M	XVIII	1	Sack	4 Kalbfelle —	16	135	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
136	L F	6270	1	Faß	gefüllt —	70	136	Nidda	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	L H	6935	1	Bund	Rundstahl —	60	137	Straßburg i/E.	Reichsbahn	
138	L S	—	1	Korb	Tinte in Krügen —	77	138	Erdorf=B.	St. Johann=Saarbr.	
139	L T	1	1	in Leinen	ovale Tischplatte —	10	139	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Cöln=Ger.
140	M	872, 876	2	Pakete	Bettstellenfüße —	11	140	Vinzelberg	K. E.-D. Hannover	
141	M	8596	1	Eimer	ansch. Wagenfett —	6	141	Flensburg	K. E.-D. Altona	Abs. Gebr. Meyer.
142	M	1519	1	Kiste	gefüllt —	31	142	Mörs	K. E.-D. Cöln	
143	M	1678/9, 1686	3	Kisten	Käse —	94	143	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
144	M A R	593/4	2	„	leer —	22	144	Bamberg	Bayerische Stsb.	
145	M B	152	1	Kiste	leer —	31	145	Königsberg Ost.	K. E.-D. Königsberg	
146	M B	1026/33, 1036	9	Kisten	Küchenartikel —	650	146	München H. B.	Bayerische Stsb.	
147	M G	6664	1	Ballen	Leder —	81	147	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
148	M O	21	1	Kiste	Schreibmaschine —	11	148	Stettin Eilgut	K. E.-D. Stettin	
149	M P	3730	1	„	leer —	57	149	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
150	M St	2	1	Korb	Flaschenzug —	87	150	Düsseldorf=Der.	„	
151	M W S	2387	1	Ballen	Nessel —	58,5	151	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
152	N	176/15	1	Korb	— —	102	152	Bentheim	Niederländ. Stsb.	Thorn-Rtd.
153	N	2349	1	Kiste	Bücher —	103	153	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Crefeld 13/3.
154	N	24101	1	Ballen	Tuch? —	35	154	Carnap	K. E.-D. Essen	Cöln=Ger. 11/3.
155	O	145	1	Bund	20 Hufeisen —	10	155	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	[1]
156	O & C	2267	1	Kiste	Korinthen —	11,5	156	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
157	O G	236	1	„	Bügeleisen —	96	157	Hagen	„	
158	O L S	886	1	Faß	gefüllt —	234	158	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
159	O M M	18145	1	Bund	vierk. Stahl —	—	159	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	3 Stangen.
160	O T	2661	1	Kiste	Fleischextrakt —	17	160	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
161	P	—	1	Bund	2 Kistchen ger. Fische	8	161	Gemünden	Bayerische Stsb.	
162	P B	2628	1	„	2 Stühle, geb. Holz —	10	162	Hof Bf.	Sächsische Stsb.	
163	P H	—	1	Faß	Sardinen —	55	163	Essen N.	K. E.-D. Essen	
164	P J W	6047	1	Weinfaß	leer —	120	164	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
165	P M	VI	1	Ballen	1 Matratze, 1 Keilkissen, 1 Winterpaletot	24	165	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	
166	P N	7	2	Bund	kl. braune Flaschen —	16	166	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
167	P V U	7030	1	Ballen	Seilerwaren —	101	167	„	„	
168	P W	I/IV	4	Säcke	Hafer —	315	168	Erkrath	K. E.-D. Elberfeld	
169	P W 4	543	1	Faß	ansch. Öl —	190	169	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
170	P W C A	1415/16	1 1	„ Kiste	Wein — Etiketten —	45	170	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
171	R?	—	1	Bund	2 Stg. vierk. Stahl	30	171	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
172	R B	730	1	„	5 Jaucheschöpfer aus Zinkblech	5,5	172	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
173	R & K	1239	1	Kiste	Dichtung —	69	173	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Zollgut Gumboldskirchen 27/2.
174	R L F J	218 a	1	„	Lack in Paketen —	131	174	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
175	R M	I	1	Faß	leer —	195	175	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
176	R M	4232	1	Kiste	Makkaroni —	14	176	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
177	R N	7129/30	2	Körbe	Rohrverbindungsst. —	68	177	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
178	R S	58976	1	Kiste	Zuckerwaren —	64	178	Düsseldorf=Der.	„	
179	S	21/22	2	Bund	Pappen —	50	179	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
180	S	1261	1	Kiste	Korsettstäbe —	25	180	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
181	S A	885	1	„	Pfeffernüsse —	16	181	Spandau	K. E.-D. Berlin	Berlin Ost 17/3.
182	S B C	1383	1	„	Röhren —	157	182	Luxemburg	Reichsbahn	Appenweier 14/3.
183	S C	230	1	Reisekorb	leer, neu —	8	183	Leipzig Elb.	K. E.-D. Halle a/S.	
184	S C	3677	1	Zarge	Porzellan —	64	184	Kötzting	Bayerische Stsb.	
185	S C A G	7893	1	Kiste	Gummischläuche —	14	185	Bingen a/Rh.	Direktion Mainz	Brüggen Han. 6/3.
186	S G	641	1	Ballen	Plüschgewebe —	5,5	186	Soldin	K. E.-D. Bromberg	
187	S G K	1792	1	Kiste	Bleistifte —	52	187	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Nürnbg.-Rtd.
188	S J	532/3	2	Verschläge	Küchenbüfett —	120	188	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Neudamm 7/3.
189	S & K	110/114	5	Ballen	Drucksachen —	375	189	Altona	K. E.-D. Altona	
190	S K	966	1	„	Barchent u. Nessel —	32	190	Holdorf (Oldbg.)	Oldenburgische Stsb.	
191	S L & C	795	1	Eisenfaß	leer —	102	191	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
192	S S	29533	1	Kiste	Holz- u. Eisenwaren —	50	192	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
193	St Ch	200	1	„	leer —	75	193	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Aktiengesellschaft Meggener Walzwerk.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
194	St O	21/22	2	—	Schmiedestücke —	40	194	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	v. Osnabrück.
195	T B	533	1	Ballen	graues Leinen —	91	195	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
196	T H K L	28	1	Bierfaß	leer —	25	196	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
197	T K	1182	1	1 Ring i. L.	Messingdraht —	11	197	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
198	T N	37	1	Ballen	Papier —	47	198	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
199	U	72	1	Kiste	Patentabortsitze —	75	199	„	„	Dortmund B.M.
200	U X	—	7	—	Zinnrohre —	280	200	Greifswald	K. E.-D. Stettin	
201	V B	148	1	Kiste	gebr. Dienstjoppen —	50	201	Berlin Schg.	K. K. E.-D. Berlin	Breslau M. F.
202	V S	194	1	„	Umzugseffekten —	47	202	Wolgast	K. E.-D. Stettin	
203	W	33	1	Bund	neue gelbe Pappe —	25	203	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
204	W	60	1	„	Röhren —	17	204	Kiel	K. E.-D. Altona	
205	W B	7528	1	Ballen	Gewebe —	45	205	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	Cöln-Ger. 16/3.
206	W & Co	346	1	„	Leinwand —	70	206	Neudamm	K. E.-D. Bromberg	
207	W D	8	1	—	Holzgestell —	13	207	Essen H.	K. E.-D. Essen	
208	W & E	4858	1	Ballen	Bettwaren —	22	208	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
209	W & H	946	1	Paket	Papier —	29,5	209	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
210	W K	8381	1	Faß	weiße Farbe —	108	210	Duderstadt	K. E.-D. Cassel	
211	W Z	1377	1	„	Glas —	325	211	Deutz	K. E.-D. Cöln	
212	Z B	—	4	Bund	Flacheisen —	180	212	Böblingen	Württemberg. Stsb.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
214	Baum	—	1	Ballen	l. Säcke —	27	214	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
215	H. rot Berlin	—	1	—	Eisengußstück —	37,5	215	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
216	Ernst Borgwardt & Michael	—	1	Korb	Eisenwaren —	114	216	Gera	K. E.-D. Erfurt	
217	C. D. Brökin	—	14	Stangen	Stahlstäbe —	43	217	Cottbus	K. E.-D. Halle	
218	B. & J. R. G. Chemnitz	—	1	Kiste	Käse —	81	218	Oldenzaal	Niederländ. Stsb.	
219	A. Ehrich	—	1	Holzkoffer	gefüllt —	51	219	Peine	K. E.-D. Hannover	Pforzheim 11/3.
220	Freya	1571/a	2	Kisten	Schokolade —	59½	220	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
221	Güter-Abf. Düsseldorf	—	1	Kiste	Bohrer —	42	221	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Gleiwitz.
222	Güter-Abf. Hagen	—	1	Bund	leb. Pflanzen —	10	222	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
223	F. Happold	—	1	Bierfaß	leer —	20	223	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
224	Tomas Harms	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	224	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
225	M. Jacob Longwy	—	1	Rolle	Teppich —	20	225	Kurzel	Reichsbahn	
226	F. Jürgens	—	1	Faß	l. Bierfaß —	19	226	Wolfenbüttel	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
227	Kronprinzenst.	10	1	Sack	Hühnerfutter —	25	227	Ameln	K. E.-D. Cöln	
228	Herm. Lehmann	—	1	Reisekorb	Kleider —	11	228	Guhrau	K. E.-D. Posen	
229	Leistbräu	6468	1	Faß	leer —	27	229	Düsseldorf-Der.	E. E.-D. Elberfeld	
230	Mayer	—	1	Bierfaß	leer —	16	230	Würzburg	Bayerische Stsb.	
231	Petzold Podersam	—	6	Bund	leere Säcke —	145	231	Eger	„	
232	Paul Ritter	—	1	Sack	Betten u. Kleider —	22½	232	Wendessen	K. E.-D. Magdeburg	
233	W. Romberg	—	2	—	priv. Decken —	105	233	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
234	Schamberger	—	1	Koffer	Kleider —	38	234	München Südbhf.	Bayerische Stsb.	
235	S. S. Schuster Newyork	—	1	Kiste	feine Maschinenteile	72	235	Würzburg	„	
236	A. H. Schutte	—	1	„	3 Maschinenteile —	185	236	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	mit je drei Riemenschb.
237	Schwenk Blaubeuren	—	10	Sack	leere Säcke —	60	237	Neu-Ulm	Bayerische Stsb.	
238	Anton Johann Thundorf	—	1	Sack	Dürrobst —	89	238	Rottershausen	„	
239	Tororolzyk	15/16	2	Kisten	Zigarettenspitzen —	65	239	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt Schwentainen.
240	H. 6-50-95-4 Trier	—	1	—	Wagenfeder —	9	240	Trier Hpt.	St. Johann-Saarbr.	
241	Union	1157[2]	1	Kiste	Fruchtbonbons —	34	241	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
242	Pils. Urquell	90673	1	Faß	leer —	35	242	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
243	Walter, Bonekamp	—	1	Kiste	Zollgut —	31½	243	Barmen-R.	„	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
244	—	2	1	—	komplette Ofentür aus Eisen	10	244	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
245	—	13	1	Kiste	Lampenteile a. Majolika	52	245	Lünen	K. E.-D. Essen	
246	—	23	1	—	Decke, 4 m br., 17,7 m lg.	35	246	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
247	—	24	1	Kiste	Monteurhandwerkzeug	13	247	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	
248	—	24	1	„	Nährextrakt —	59	248	St. Avold	Reichsbahn	
249	—	29	1	—	Wagenachse —	20	249	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
250	—	126*)	1	—	Wellenlager —	132	250	Mochbern	K. E.-D. Breslau	*) eingegoss.
251	—	178	1	—	eis. Wendelbaum eis. Welle	34	251	Pfaffenhofen	Reichsbahn	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
252	—	217	1	Eisenfaß	leer —	75	252	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
253	rot	303	1	Sack	Saat —	100	253	Sommerstedt	K. E.-D. Altona	
254	—	999	1	—	Klavierstuhl —	3	254	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
255	—	3220	1	Kiste	Margarine —	18	255	Lintorf	„	
256	—	{4618 od.4678}	1	Paket	ansch. Metallwaren —	8	256	Solingen	„	Zollgut.
257	—	8494	1	—	Wagenfeder —	13	257	Hamm	K. E.-D. Essen	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
258	grüner Strich	—	5	Stangen	Rundeisen —	315	258	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
259	blauer Strich	—	1	Bund	Bandeisen —	26,5	259	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
260	grüner Strich	—	1	Stab	Flacheisen —	26	260	Coppenbrügge	K. E.-D. Hannover	
261	blau //	—	1	—	verzinkt. Rohr —	12,5	261	Zielenzig	K. E.-D. Posen	
262	„Tavart“	40272	1	—	Fahrrad —	20	262	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
263	△	469	1	Korb	Reis, Soda, Pflaumen etc.	52	263	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
264	✡	6919	1	Ballen	Leinwandsteife —	37	264	Emmerich	K. E.-D. Essen	
265	△ O / C S	661	1	„	bedruckte Leinenwaren	23	265	Weimar i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
266	△ 552	1043	1	Kiste	Kuppelringe —	35	266	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Lampenteile.
267	△ H	12418	1	„	Ölfarben —	16	267	Hamm	K. E.-D. Essen	{Nerchau=Trebsen.
268	△ G	01,30	1	„	Chlorkalk —	36,5	268	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
269	△ O	142	1	„	Kreissäge —	30	269	Emmerich	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
270	—	—	1	Reisekorb	Arbeiterkleider —	10,5	270	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
271	—	—	1	Ballen	Aufnehmer —	57	271	Cleve	K. E.-D. Cöln	
272	—	—	1	„	Auswandererreffekten	25	272	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
273	—	—	1	Korb	Balkennägel —	92	273	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
274	—	—	1	Bund	Bandeisen —	35	274	Volmarstein	K. E.-D. Essen	
275	—	—	1	„	Bandeisen —	36	275	Herdecke=V.	K. E.-D. Elberfeld	
276	—	—	1	„	Bandeisen —	39	276	Kamen	K. D.-E. Essen	
277	—	—	2	Ringe	Bandeisen —	98	277	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
278	—	—	1	Ballen	Barchent (rot) —	25	278	Solingen N.	„	
279	—	—	1	Bund	Bastmatten —	48	279	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
280	—	—	1	Ballen	Bäume in Stroh —	129	280	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
281	—	—	1	„	gestr. Bettbarchent —	25	281	Gevelsberg=H.	K. E.-D. Elberfeld	
282	—	—	1	Sack	Betten —	25	282	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
283	—	—	1	Korb	Betten, Bettwäsche etc.	33	283	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
284	—	2	1	Paket	Bettzeug —	35	284	Karlsruhe R.	Badische Stsb.	
285	—	—	1	Ballen	Bettzeug od. Betten —	16	285	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
286	—	—	1	Bierfaß	leer —	15	286	Augsburg	Bayerische Stsb.	
287	—	—	1	Pack	Birken-Sträucher —	10	287	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
288	—	—	12	—	durchl. Bleche —	40	288	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
289	—	—	6	—	verz. Bogenrohre —	24	289	Freiburg i/Br.	Badische Stsb.	
290	—	—	1	Paket	eis. Bolzen m. Schrauben	43	290	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	in Leinen.
291	—	—	1	Verschlag	{3 Büchsen Bratheringe, 1 Büchse Aalbricken, 1 B. Bismarck-Heringe}	31	291	Soest	K. E.-D. Cassel	
292	—	—	1	Bund	Bretter —	32	292	Herbesthal	K. E.-D. Cöln	{Kopenhagen; J.Möller&Co., Paris.
293	—	—	1	Sack	leb. Buchsbaum —	20	293	Flensburg	K. E.-D. Altona	
294	—	—	1	—	Coksofen —	23	294	Breslau Odert.	K. E.-D. Breslau	
295	—	—	1	Korb	10 Flaschen Cognac —	19	295	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
296	—	—	1	—	eis. Construktionsteil	39	296	Duisburg	K. E.-D. Essen	[1])
297	—	—	1	—	Decke —	9	297	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	für Schaubude.
298	—	—	1	—	priv. Decke —	38	298	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
299	—	—	1	Bund	8 Rollen Draht —	15	299	Warburg	K. E.-D. Cassel	
300	—	—	1	Rolle	Draht —	41	300	Rehbrücke	K. E.-D. Magdeburg	
301	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	13	301	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
302	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	17	302	Gelnhausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
303	—	—	1	—	alt. Drahtseil —	18	303	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
304	—	—	1	Ballen	grobe Drillichhemden	11	304	Sulzbach a/Saar	St. Johann=Saarbr.	
305	—	—	1	Kiste	Eier —	101	305	Duisburg	K. E.-D. Essen	
306	—	—	1	Bund	Eimer —	9	306	Gemünden	K. E.-D. Frankf. a/M.	

[1]) Anscheinend zur Telephon- oder Telegraphenanlage.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
307	—	—	1	Bund	10 Eimer —	25	307	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
308	—	—	1	Wagen	Eisen —	—	308	Königshütte	K. E.-D. Kattowitz	Essen 86947.
309	—	—	20	—	halbrunde Eisen —	44	309	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
310	—	—	1	Stab	Eisen —	57	310	Haiger	K. E.-D. Frankf. a/M.	
311	—	—	2 1	—	Eisenbahnschienen — Eisenbahnschwelle —	471 52	311	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
312	—	—	3	Stück	Eisenbleche —	10	312	Passau	Bayerische Stsb.	
313	—	—	1	Ring	vierkant. Eisendraht	25	313	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
314	—	—	1	Stück	Eisenguß —	4	314	Asch	Bayerische Stsb.	
315	—	—	1	—	Eisenkessel —	42	315	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Inhalt 100 l.
316	—	—	1	—	Eisenrohr, gebog. —	10	316	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	[1]
317	—	—	1	Bund	4 Eisenstangen —	75	317	Stadtlohn	Westfäl. Landes-E.	
318	—	—	1	„	15 Eisenstangen —	78	318	Freiburg i/Bad.	Badische Stsb.	
319	—	—	1	Korb	Eisenteile —	100	319	Rheine	K. E.-D. Münster	
320	—	—	1	„	Eisenwaren —	120	320	Osnabrück H.	„	
321	—	—	1	Wagen	67 Säcke Erdnußmehl	5000	321	Neuß	K. E.-D. Cöln	Kl. 19898.
322	—	—	1	Korbflasche	Essigsäure —	80	322	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	bogenförmig; gelocht.
323	—	—	1	—	Fassoneisen —	25	323	Hagen	„	
324	—	—	1	Bund	2 Fauteuils —	12	324	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
325	—	—	1	„	Fensterstangen —	16	325	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
326	—	—	1	Sack	Fettwaren —	25	326	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
327	—	—	1	Bund	3 gelochte Flacheisen	26	327	Külte-Wetterburg	K. E.-D. Cassel	
328	—	—	7	—	Flacheisen —	42	328	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
329	—	—	7	Stangen	Flachstahl —	94	329	Frankf. a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
330	—	—	1	Bund	24 Flanschen —	18	330	Waldenburg U.	K. E.-D. Breslau	
331	—	—	1	Ballen	Forstpflanzen —	26	331	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
332	—	—	1	„	Forstpflanzen —	34	332	„	„	
333	—	—	1	Sack	Frauenkleider —	19	333	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
334	—	—	1	Kiste	Frauenwäsche, Bettbezüge	23	334	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
335	—	—	1	Bund	Gardinenstangen mit Rolle und eis. Zugvorrichtung	ca. 10	335	Riesa	Sächsische Stsb.	
336	—	—	2	Pakete	eis. Gardinenstangen	42	336	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	in Leinen.
337	—	—	2	—	Gasdruckregler —	27	337	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	
338	—	—	3	—	Gasrohre und 1 eis. Schlüssel	21	338	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
339	—	—	1	Sack	ansch. Gemüsesamen	60	339	Arnstadt	K. E.-D. Erfurt	
340	—	—	1	„	Gerste —	56	340	Posen	K. E.-D. Posen	
341	—	—	1	„	ansch. Grassamen —	11	341	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
342	—	—	1	„	sog. Grude-Koks —	80	342	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
343	—	—	1	„	rundes Gußstück —	15,5	343	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	durchlocht.
344	—	—	1	Paket	6 Handsägen —	10	344	Höhr-Grenzhaus.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
345	—	—	1	—	Handwagen mit Rungen und ohne Wagenkasten	10	345	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
346	—	—	36	Harrasse	leer —	432	346	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Steglitz 22/2; Hedwig von Grumbkow.
347	—	—	1	Kiste	Hausrat —	60	347	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
348	—	—	1	Sack	Häute —	53	348	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
349	—	—	1	—	eis. Hebel —	23	349	Altona	K. E.-D. Altona	
350	—	—	1	Fäßchen	Heringe —	10	350	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
351	(Gepäck)	—	1	Lederkoffer	Herrenkleidung —	28	351	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	f. Perketing.
352	—	—	1	Ballen	Herrenstoffe —	33	352	Kamenz i/S.	Sächsische Stsb.	Crimmitschau.
353	—	—	2	—	neue Hobelbänke aus Hartholz	266	353	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
354	—	—	1	Sack	Hobelspäne —	10	354	Ülzen	K. E.-D. Hannover	
355	—	—	1	Bund	Hohlglas —	10	355	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
356	—	—	1	—	rotbrauner Holzkoffer, gefüllt	51	356	Flechtingen Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
357	—	—	2	—	Holzmodelle (zu Riemenscheiben?)	11	357	Wiesbaden	Direktion Mainz	
358	—	—	1	Sack	Holzpantoffeln —	49	358	Stolp	K. E.-D. Danzig	
359	—	—	1	Bund	buch. Holzstäbe —	27	359	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	Sack	Holzschuhe —	15	360	Mainz	Direktion Mainz	
361	—	—	1	Reisekorb	Holzw., Glasbilder etc.	12	361	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
362	—	—	1	Beutel	gebr. Kaffee —	15	362	Duisburg	K. E.-D. Essen	
363	—	—	1	Sack	Kainit —	40	363	Rheda Westpr.	K. E.-D. Danzig	
364	—	—	1	Paket	leere Kalksäcke —	482	364	Gera	K. E.-D. Erfurt	
365	—	—	1	—	Kandelaberlaterne —	6	365	Mainz	Direktion Mainz	
366	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	366	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
367	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	367	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
368	—	—	1	„	Kartoffeln —	58	368	Geismar	K. E.-D. Cassel	
369	—	—	1	„	Kartoffeln —	54	369	München H. B.	Bayerische Stsb.	
370	—	—	1	„	Kartoffeln, Kinderzeug	71	370	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	1	Paket	alte Kartoffelsäcke —	12	371	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
372	—	—	1	Sack	leere Kartoffelsäcke	21	372	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
373	—	—	1	Bund	hölz. Kehlleisten —	9	373	Soest	K. E.-D. Cassel	
374	—	—	1 1	— —	eis. Kette, 6 m l. eis. Kette, 5,70 m l.	23 21,5	374	Goch	K. E.-D. Cöln	

[1] Mit angebundenem Sack Eisenteile.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
375	—	—	1	Karton	17 Paar Kinderschuhe	9,5	375	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
376	—	—	1	Verschlag	Kinderwagen —	32	376	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	—	1	Sack	eis. Klammern —	40	377	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	
378	—	—	1	„	alte Kleider —	14	378	Dahmsdorf=M.	K. E.-D. Bromberg	
379	—	—	1	„	Kleider —	38	379	Schlawe	K. E.-D. Danzig	Karten für Josepha Stock
380	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	40	380	Bennigsen	K. E.-D. Hannover	
381	—	—	1	Sack	Kleider, Betten, Hausgeräte	31	381	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
382	—	—	1	—	neuer tann. Kleiderschrank	86	382	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
383	—	—	1	Lederkoffer	Kleider —	30	383	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
384	—	—	1	Holzkoffer	Kleidung —	45	384	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
385	—	—	1	—	gußeis. Kniestück —	18	385	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
386	—	—	1	Ballen	neue Kokosmatten —	17	386	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
387	—	—	1	Korbflasche	gefüllt —	20	387	Lommatzsch	Sächsische Stsb.	
388	—	—	1	in Leinen	Küchentisch —	40	388	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
389	—	—	1	Rolle	Kupferblech —	44	389	Mainz	Direktion Mainz	
390	—	—	2	—	Lagerhölzer —	153	390	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
391	—	—	1	Kiste	Lampe —	19	391	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
392	—	—	1	Ballen	Leder —	30	392	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	bekl. Hannover N. 16/3.
393	—	—	1	„	Leder —	46	393	Warstein	Westf. Landes-E.	
394	—	—	1	„	Leder —	51	394	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
395	—	—	1	Wagen	Lehm —	—	395	N.=Schönew.=Joh.	K. E.-D. Berlin	Mgd. 50103.
396	—	—	1	Korb	flüssiger Leim —	9,5	396	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
397	—	—	1	Ballen	weißes Leinen —	17	397	Iserlohn	„	
398	—	—	1	„	Linoleumteppich, alt	14	398	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
399	—	—	1	Koffer	Männerkleider —	8,5	399	Süchteln	Crefelder E.	
400	—	—	1	—	Marmorplatte, 36 cm lang, 42 cm breit	5	400	Posen	K. E.-D. Posen	
401	—	—	1	—	Maschinenteil —	12	401	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
402	—	—	1	—	Maschinenteil —	48	402	Soest	K. E.-D. Cassel	
403	—	—	1	Korb	Messingventile —	78	403	Malstatt	St. Johann=Saarbr.	
404	—	—	1	—	eis. Mörtelständer -	15	404	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
405	—	—	2	—	Mörtelträger aus Eisen	15	405	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
406	—	—	1	Kiste	Motorgußteile —	7,5	406	Altmünsterol	Reichsbahn	
407	—	—	1	„	ansch. Nudeln —	23	407	Brahlstorf	K. E.-D. Altona	
408	—	—	1	Ballen	Obstwildlinge —	123	408	Baiersdorf	Bayerische Stsb.	
409	—	—	1	Kanne	Öl —	19	409	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
410	—	—	1	Ballen	schwarzes Packpapier	31	410	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	einseitig.
411	—	—	1	Blechflasche	ansch. Petroleum oder Benzin	15	411	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	v. Herford 15/3.
412	—	—	1	Faß	Petroleum (Kaiseröl)	176	412	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
413	—	—	1	Paket	Pferdesch. . . ? —	12	413	Königszelt	K. E.-D. Breslau	
414	—	—	1	Bund	leb. Pflanzen (Ziersträucher, Blutbuchen, Kastanien)	48	414	Hünfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
415	—	—	1	Ballen*)	leb. Pflanzen —	71	415	Dieringhausen	K. E.-D. Elberfeld	*) in Leinw.
416	—	—	1	Wagen	Pflastersteine —	—	416	Eller	„	Essen 59525.
417	—	—	1	Bund	30 eis. Platten mit je 2 runden Löchern	34	417	Wissen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
418	—	—	1	—	eis. Platte —	136	418	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	
419	—	—	1	—	Pumpenrohr —	25	419	Alzey	Direktion Mainz	
420	—	—	1	Reisekorb	leer —	8	420	Dassel	K. E.-D. Cassel	
421	—	—	1	„	gefüllt —	28	421	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
422	—	—	1	—	eiserne Riemenscheibe	21	422	Schwindegg	Bayerische Stsb.	
423	—	—	1	Paket	gußeis. Riemenscheibe	22	423	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	in Leinen.
424	—	—	1	—	gußeisernes Rohr —	9	424	Augsburg	Bayerische Stsb.	
425	—	—	1	Bund	spanisches Rohr —	10	425	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
426	—	—	2	—	gußeis. Rohre —	13	426	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	Pumpenteile.
427	—	—	1	Bund	4 verz. Rohre —	24	427	Schlebusch	K. E.-D. Elberfeld	
428	—	—	6	—	eis. Rohre —	37	428	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
429	—	—	1	Bund	galvan. Röhre —	40	429	Oettingen=Rüm.	Reichsbahn	
430	—	—	1	„	3 Rohrschellen —	17	430	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
431	—	—	1	Stange	Rundeisen —	18	431	Edendorf	K. E.-D. Altona	
432	—	—	1	Bund	2 Stangen Rundeisen	53	432	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
433	—	—	1	„	9 Stangen Rundeisen	58	433	Finnentrop	„	
434	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	374	434	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
435	—	—	1	Stange	Rundstahl —	9	435	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
436	—	—	1	Bund	3 Stangen Rundstahl	45	436	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
437	—	—	1	Sack	Säcke —	27	437	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
438	—	—	1	Paket	leere Säcke —	36	438	Langenweddingen	„	
439	—	—	2	Säcke	Säcke —	64	439	Obermodern	Reichsbahn	
440	—	—	6	—	eis. Sägeangeln —	7	440	Remscheid=H.	K. E.-D. Elberfeld	bolzenförmig.
441	—	—	1	Sack	Salz —	100	441	Leipzig Thr. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
442	—	—	1	Ballen	rotbrauner Satin —	31	442	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
443	—	—	1	Korb	Sauerbrunnen —	57	443	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
444	—	—	1	Faß	Sauerkraut —	126	444	Birkenwerder	K. E.-D. Berlin	
445	—	—	1	Ballen	rohe, weiße Schafwolle	103	445	Frankfurt a/M. Hp.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
446	—	—	1	Bund	10 eis. Schaufeln o. Stiel	13	446	Esens	K. E.-D. Münster	
447	—	—	1	„	5 eis. Schienen —	22	447	Lohne	Oldenburgische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
448	—	—	1	Paket	eis. Schlittenstück zur Hobelmaschine	24	448	Hattingen R.	K. E.-D. Essen	
449	—	—	1	Bund	2 Schraubenzwingen	5	449	Bad Reichenhall	Bayerische Stsb.	
450	—	—	1	—	Schraubstock —	27	450	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
451	—	—	1	—	Schraubstock —	55	451	Duisburg	K. E.-D. Essen	
452	—	—	1	Verschlag	Schreibtischaufsatz —	25	452	Posen	K. E.-D. Posen	
453	—	—	1	Ballen	Spalierobst —	8	453	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
454	—	—	1	„	Speck —	49	454	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
455	—	—	1	Kiste	Sprengkapseln —	19	455	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
456	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	25	456	Emden	K. E.-D. Münster	
457	—	—	1	Bund	2 Stangen Stahl —	14	457	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
458	—	—	1	„	10 Stangen Stahl —	23	458	Löningen	Oldenburgische Stsb.	
459	—	—	1	Stab	Stahl —	35	459	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
460	—	—	10	—	schmiedeeis. Stangen	22	460	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
461	—	—	1	Bund	5 sechseck. eis. Stangen	25,5	461	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
462	—	—	1	Sack	Superphosphat —	86	462	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
463	—	—	1	Ballen	Tabak —	15	463	Essen Hpt.	K. E.-D. Essen	Burgsteinfurt.
464	—	—	1	„	Tannenbäume —	50	464	Osnabrück	K. E.-D. Münster	ca. 5 Jahre alt.
465	—	—	1	„	Tannenpflanzen —	11	465	Gensungen	K. E.-D. Cassel	
466	—	—	1	Faß	Teer —	235	466	Carnap	K. E.-D. Essen	
467	—	—	1	—	neuer Tisch mit 4 gedrehten Beinen	16	467	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
468	—	—	1	Kiste	16 Tischfüße od. Säulen	43	468	Straußfurt	K. E.-D. Erfurt	
469	—	—	1	—	5 spross. Trittleiter, 1,50 m lang	ca. 10	469	Pegau	K. E.-D. Halle a/S.	Streckenfund.
470	—	—	1	Korb	gußeis. Türschloßteile	40	470	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
471	—	—	1	Paket	Untergest. z. Druckerpr.	14	471	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	in Leinen.
472	—	—	1	„	kleine Ventile —	5	472	„	„	in Leinen.
473	—	—	5	—	Ventile —	110	473	Süchteln	Crefelder Eisenb.	
474	—	—	1	Bund	Viehmaulkörbe —	9	474	Morsb.=Waldbröl	K. E.-D. Frankf. a/M.	
475	—	—	1	—	Wagendeichsel zur landwirtsch. Maschine	23	475	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
476	—	—	1	Faß	Wagenfett —	55	476	Siemau=Schern.	„	
477	—	—	1	Bund	Waldpflanzen —	3,5	477	München H. B.	Bayerische Stsb.	
478	—	—	1	Karton	Wäsche —	—	478	Danzig H.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
479	—	—	1	Handtasche	Wäsche —	14	479	Hohensalza	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
480	—	—	1	Schließkorb	Wäsche —	34	480	Posen	K. E.-D. Posen	
481	—	—	1	Kiste	leere Weinflaschen —	44	481	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
482	—	—	1	Paket	1 eis. neue Welle —	96	482	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	in Leinen.
483	—	—	1	—	Werkzeug —	28	483	Luxemburg	Reichsbahn	[1])
484	—	—	2	—	Zahnräder —	13	484	Deutz	K. E.-D. Cöln	[2])
485	—	—	1	Sack	Zement —	85	485	Nienburg a. W.	K. E.-D. Hannover	
486	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	$9\frac{1}{2}$	486	Waldenburg o/B.	K. E.-D. Breslau	
487	—	—	1	Paket	Zollgut —	6	487	Strelno	K. E.-D. Bromberg	Steuerplombe Hohensalza.

[1]) Anscheinend Dienstgut; Werkzeug zum Ziehen von Schienennägeln.
[2]) Auf einer Seite 9 Zähne. Durchmesser $22\frac{1}{2}$ cm.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 28. | 8. April 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Stückgutbehandlung.

Vor kurzem haben an dieser Stelle Ausführungen für und wider den Nutzen der früher im Stückgutladedienste üblich gewesenen Ladelisten stattgefunden; während einerseits die Beseitigung dieser Listen als die Hauptursache der in neuester Zeit zahlreich hervorgetretenen Unregelmäßigkeiten in der Stückgutbeförderung angesehen wurde, wurde anderseits der Wegfall der Ladelisten als ein Fortschritt bezeichnet und die Vermehrung der Unregelmäßigkeiten in der Hauptsache den Wirkungen der Akkordlöhnung zugeschrieben. Lassen wir dahingestellt, was hinsichtlich der Listenführung richtig ist, wenden wir uns vielmehr der letztbezeichneten Anregung zu (die sich übrigens mit der Ansicht aller Praktiker deckt), indem wir prüfen, wie den schädlichen Folgen der Akkordarbeit zu begegnen ist.

Bei der Einrichtung des Akkordverfahrens auf Güterböden trat das natürliche Bestreben hervor, das Personal auf das geringste Maß einzuschränken. Hierbei ist man vielfach insofern etwas zu weit gegangen, als man das Aufsichtspersonal zu stark verminderte und dessen Aufgaben der Arbeitergemeinschaft mit überließ. Das war ein Fehler. In dem Artikel über die Stückgutbeförderung in Nr. 2 d. Ztg. ist dieses Umstandes schon Erwähnung getan und angedeutet, daß für ein ausreichendes Aufsichtspersonal außerhalb der Akkordgemeinschaft voraussichtlich gesorgt werden würde. Hierdurch wird zweifellos eine Besserung der Verhältnisse erreicht werden.

Aber das Aufsichtspersonal wird durch unmittelbare Beaufsichtigung allein den vielen Ladefehlern nicht in dem erforderlichen Umfange begegnen können, weil auf den großen Ladestellen nicht jede Handhabung der großen Zahl der Arbeiter überwacht werden kann; nach wie vor würde das Bestreben vorherrschend bleiben, zur Erhöhung der Tonnenzahl und dadurch zur Erzielung eines größeren Lohnanteiles so viel als möglich zu bewegen und das Gut so schnell als möglich wieder von der Karre los zu werden, natürlich ohne Rücksicht auf die ordnungsmäßige Behandlung der den Kolonnen anvertrauten Fracht. Die Zahl der Verfehlungen läßt leider den Schluß zu, daß die ordnungswidrige Abkarrung der Güter nicht nur in Flüchtigkeit oder Unachtsamkeit ihren Grund hat, sondern absichtlich geschieht, nur in dem Bestreben, durch Absetzung an nächstgelegenen Plätzen (oder Wagen) die Karre für andere Güter schnell wieder frei zu bekommen. Dieser Kehrseite der Akkordarbeit entgegen zu wirken, muß eine Hauptaufgabe aller Berufenen sein.

An Ermahnungen zur pflichtmäßigen Arbeit hat es sicher an keiner Stelle gefehlt; aber damit ist nicht geholfen, man muß schon zu anderen Mitteln greifen. Wir glauben, daß nur durch eine zweckmäßige und streng gehandhabte Schuppenordnung das Personal zu ordnungsmäßiger Arbeit gezwungen werden kann. Für die Stückgutannahme empfehlen sich unseres Erachtens folgende Maßnahmen:

Alle Frachtbriefe sind von einem bestimmten Lademeister zu prüfen und gemäß der vom Schuppenaufsichtsbeamten ihm zugeteilten Ladedisposition mit der Ordnungsnummer des Lagerplatzes bezw. des aufgestellten Versandwagens — also nicht Wagennummer — zu versehen. Die laufenden Nummern der Lagerplätze und der anzuladenden Wagen müssen übereinstimmen. Soll ein Stück direkt in den Wagen gekarrt werden, so ist der Ordnungsnummer ein besonderes Zeichen, z. B. ein „W", hinzuzufügen. Der Führer der Annahmekolonne, bei dem nunmehr das Gut angeliefert wird, versieht die Frachtbriefe mit Annahme- und Wiegestempel sowie mit seinem Namenszuge. Die Beklebezettel der Stückgüter erhalten die Versandstation aufgedruckt und werden mit dem Annahmestempel ver-

sehen, so daß in ihnen das Datum und die Nummer des Annahmestempels (zur Kennzeichnung der Annahmeluke) erscheinen. Hieraus ergibt sich bei regelmäßiger Besetzung der Annahmeluke auch die betreffende Annahmekolonne; andernfalls, insbesondere bei einem Wechsel während des Tages, muß auch die Kolonne auf dem Beklebezettel vermerkt werden. Der Führer der Annahmekolonne hat außerdem in dem Beklebezettel mit Blaustift die Ordnungsnummer des Lagerplatzes oder des aufgestellten Versandwagens, wie sie von dem ersterwähnten Lademeister im Frachtbrief vorgemerkt ist, zu notieren. Ein Niederlegen der Güter am Annahmeschalter ist zu vermeiden; anzustreben ist die direkte Verladung in bereitgestellte Wagen. Soweit dies nicht geht, sind die Güter sofort nach ihren Lagerplätzen zu karren. Zu Zeiten stärkerer Anlieferung, also besonders nachmittags, muß die Annahmekolonne entsprechend verstärkt werden. Werden Güter in größerer Menge für eine Station angeliefert, so muß dies dem disponierenden Lademeister gemeldet werden, damit nötigenfalls ein besonderer Wagen bereitgestellt werden kann.

Bei direkter Verladung sowohl von der Annahme wie von einem Umladewagen aus überbringt der karrende Arbeiter mit dem Gute auch die zugehörigen Begleitpapiere und legt diese in Frachtbriefkörbchen, welche an den Verladewagen anzubringen sind. Von der direkten Verladung können ausgeschlossen werden die Auslandsgüter sowie die bar zu frankierenden Güter. Die Aufsichtslademeister prüfen die in den Körbchen vorhandenen Papiere und versehen sie mit der Wagennummer; ein besonderer Bediensteter (Bote) sammelt in kurzen Zeitabschnitten die Frachtbriefe und bringt sie zur Abfertigung. Für die Verladung der Güter von der Lagerstelle ist der betreffende Kolonnenführer verantwortlich, der nach den gleichen Grundsätzen die Güterbewegung zu veranlassen hat.

Der Empfang wird wie folgt zu behandeln sein: Die Empfangspapiere werden alsbald nach Eingang des Zuges mit dem Empfangs- oder Umladestempel versehen. Die Empfangsgüter erhalten vor der Entladung die Nummer der Schuppenlagerstelle. Die Güter für den Rollfuhrmann und für die größeren Selbstabnehmer werden den vorzuhaltenden besonderen Plätzen zugeführt, die Güter für die übrigen Selbstabholer werden auf dem nächsten Lagerplatz für Selbstabholer eingelagert. Die Frachtbriefe zu den letztbezeichneten Gütern können erst je nach der Stellung des Wagens unmittelbar vor der Entladung mit der Platznummer versehen werden. Das Ausladen ist derart zu regeln, daß der Kolonnenführer die Güter nach den Papieren aussucht und die Ortsempfangsgüter durch Kreideanschrift mit der Nummer des Lagerplatzes, mit der Nummer der Kolonne und dem Datum der Entladung versieht. Die Frachtbriefe zu den Umladegütern erhalten nur die Nummer des Lagerplatzes, bei direkter Verladung mit besonderem Zusatz. Auf jeden Frachtbrief über Empfangsgüter hat der Führer der Entladekolonne seinen Namen sowie die etwa fehlende Wagennummer zu setzen. Die Ausgeber vermerken als Zeichen der erfolgten Auslieferung auf den Frachtbriefen gleichfalls ihren Namen.

Es möchte auf den ersten Blick scheinen, als würde das Abfertigungsgeschäft durch die angeführten Maßnahmen sehr verlangsamt; dies ist jedoch keineswegs der Fall, wie die Erfahrung gelehrt hat. Das Bodenpersonal wird dagegen, weil die Anschreibungen die genaueste Kontrolle ermöglichen, zu weit sorgfältigerer Arbeit veranlaßt, wodurch zahlreiche Unregelmäßigkeiten vermieden werden. Selbstverständlich darf bei stärkerem Güterandrang von den getroffenen Anordnungen nicht abgewichen werden; erforderlichenfalls ist das Personal so zu verstärken, daß auch unter den schwierigsten Verhältnissen die Schuppenordnung aufrecht erhalten werden kann.

Die Vorteile eines nach diesen Grundsätzen eingerichteten Geschäftsganges für den Güterboden springen in die Augen. Für den Versand sind sie zu suchen in der ständigen Freihaltung der Annahmeluken und der soweit als möglich durchzuführenden direkten Verladung, für den Empfang in der Möglichkeit der schnelleren Einlagerung und Auffindung sowie Auslieferung der Stückgüter. Dem Aufsichtspersonal obliegt es, die strenge Durchführung der Schuppenordnung ständig zu überwachen. Da sowohl aus den Frachtbriefen wie aus den Vermerken auf den Gütern die Bediensteten, welche damit Befassung gehabt haben, ersichtlich sind, so kann und muß jeder Ladefehler geahndet werden. Es muß zum strengen Grundsatz werden, von jedem zur Kenntnis gelangenden Ladefehler — sei es, daß er örtlich festgestellt wird oder daß er aus Anzeigen anderer Ladestellen oder aus Reklamationen und Beschwerden sich ergibt — Vermerk zu nehmen und die schuldige Ladekolonne dafür mit dem Sühnebetrage zu belasten. Dieser Betrag braucht nicht hoch zu sein; 5 oder 10 ₰ für jeden Fehler werden vollkommen ausreichen, die Kolonnen zu größerer Sorgfalt zu veranlassen. Damit aber die Schuldigen nicht nur bestraft werden, sondern die Arbeiter, die fehlerfrei arbeiten, auch Anerkennung finden, dürfte die Gewährung einer mäßigen Prämie am Platze sein für diejenigen Kolonnen, für die innerhalb eines angemessenen Zeitraumes — etwa eines Monats — keine Fehler notiert sind.

Bei Einführung der besprochenen Maßnahmen werden vielleicht zunächst Einwendungen oder Schwierigkeiten hervortreten, denn nicht jedem ist es recht, daß alle Bediensteten, die mit dem Frachtbrief oder dem Gute Befassung gehabt haben, ohne weiteres ermittelt werden können. Aber man lasse sich hierdurch von der strengen Durchführung nicht abhalten; die Erfahrung hat gelehrt, daß es geht. Macht auch die sorgfältigere Arbeit eine geringe Personalvermehrung und dadurch erhöhte Geldausgabe für die Eisenbahnverwaltung erforderlich, so wird der Erfolg doch einen vollen Ausgleich bieten, da bei allgemeiner Einführung — soweit nicht schon nach ähnlichen Grundsätzen gehandelt wird — die Unregelmäßigkeiten sicher erheblich abnehmen werden.

D—, den 20. März 1905. Sp—

Motordraisine für vollspurige Bahnen.

Eine auf der Automobilausstellung in Berlin vorgeführte neue Motordraisine der Firma Gebrüder Reichstein, Brennaborfahrradwerke zu Brandenburg, verdient besondere Beachtung. Sie ist für fünf Personen eingerichtet und hat leer ein Gewicht von etwa 350 kg, so daß sie auf freier Strecke bequem von zwei Mann aus dem Gleise gehoben werden kann. Die Draisine wurde auf den Strecken Brandenburg-Belzig und Brandenburg-Rathenow-Neustadt a/D. wiederholt durch Probefahrten geprüft; dabei zeigten sich folgende günstige Ergebnisse:

Die 70 km lange Strecke Brandenburg-N. bis Neustadt a/D. wurde von der mit fünf Personen besetzten Draisine hin und zurück in $4\frac{1}{2}$ Stunden ohne jede Störung abgefahren. Für die Zurücklegung dieser 140 km wurden 11 kg Benzin verbraucht. Das Kilogramm Benzin zu 30 ₰ gerechnet, kostete das Kilometer $\frac{11 \cdot 30}{140} = 2{,}4$ ₰. Die Draisine besitzt einen 5pferdigen, einzylindrigen Motor mit elektrischer Zündung, die durch einen Akkumulator erfolgt. Es wurde eine Reisegeschwindigkeit von 30 km/Std., eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 40 km/Std. und eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/Std. erreicht. Steigungen von 1 : 100 auf mehrere Kilometer Länge mit Krümmungen von 200 m Halbmesser wurden bequem mit gleichbleibender Geschwindigkeit von 30 km überwunden. Der Rückwärtsgang, der nur eine langsame Geschwindigkeit besitzt und nur zu Verschiebezwecken gebraucht wird, entsprach bei Verschubbewegungen auf den Bahnhöfen den gestellten An-

forderungen. Bei einer neuerdings erbauten Draisine ist der Rückwärtsgang ebenso wie der Vorwärtsgang mit verschiedenen Geschwindigkeiten ausgestattet. Hierdurch wird sie aber nur verwickelter und schwerer, selbstverständlich auch teurer, weshalb auf diesen nur scheinbaren Vorteil verzichtet werden kann. Weichen und Herzstücke wurden von der Draisine mit unverminderter Geschwindigkeit durchfahren.

Während der Probefahrt wurde der Versuch gemacht, die Draisine auf freier Strecke aus dem Gleise zu heben. Mit Hilfe von Stahlrohren, die in Hülsen zu schieben sind, welche sich am Rahmen befinden, gelang es zwei Mann ohne große Anstrengung, die Draisine innerhalb 2 Minuten aus dem Gleise zu entfernen. Sie wird erst vorn, dann hinten ausgehoben. Am bequemsten ist das Aussetzen an Überwegen oder auf Brücken mit Belag. Eine zweite Fahrt von Brandenburg nach Belzig und zurück, 70 km, wurde in 2 Stunden, also mit 35 km Reisegeschwindigkeit, unternommen; sie verlief gleichfalls ohne Störung.

Was die Bauart der Draisine betrifft, so ist aus der beigefügten Abbildung zu ersehen, daß sie einen Rohrrahmen besitzt, der gegen die Achsen abgefedert ist. (Versuche mit einer Draisine ohne Federn ergaben so starke Erschütterungen, daß ein angenehmes Fahren ausgeschlossen erschien.) Vorn sind drei bequeme Sitze angeordnet, während hinten der Motorführer und noch eine Person Platz nehmen kann. Wenn die Draisine zu Bereisungszwecken benutzt wird, so dürfte das die Bereisung unternehmende Direktionsmitglied mit dem Inspektionsvorstand und dem Bahnmeister vorn Platz nehmen, um die Strecke frei zu überblicken. Der Sitz des Motorführers ist etwas erhöht, so daß dieser über die vorn Sitzenden hinweg die Strecke übersehen kann. Eine doppelte Bremse, eine Fuß- und eine Handbremse, beide als Bandbremsen auf die Radachse wirkend, setzen den Führer in die Lage, die Draisine auf etwa 30—50 m Entfernung aus der Höchstgeschwindigkeit zum Stehen zu bringen. Es würde sich empfehlen, bei Anwendung höherer Geschwindigkeiten (über 40 km) noch eine Bandagenbremse zur Anwendung zu bringen, um ein schnelleres Halten zu ermöglichen.

Die Ingangsetzung des Motors erfolgt mit Hilfe einer Kurbel wie bei den modernen Automobilen. Die Kurbel rückt sich beim Anlaufen des Motors selbst aus und bleibt an der Draisine hängen. Die Übersetzung der Bewegung auf die Vorderachse erfolgt durch Kette. Die Anordnung der Steuerhebel ist äußerst bequem. An der Rücklehne des Vordersitzes befinden sich drei Hebel zur Regelung des Motors, für das Benzin, die Luft und die Drosselung, rechts vom Motorführer ist der Hebel angebracht, der zur Einrückung des Motors in das Getriebe dient. Diese erfolgt mit zwei verschiedenen Geschwindigkeiten für Vorwärtsgang und einer Geschwindigkeit für Rückwärtsgang. Vorn unter den Sitzen befindet sich die Kühlschlange, hinten der Benzinbehälter, der etwa 30 l Benzin faßt, eine Menge, die für eine Fahrt von 300 km bequem ausreicht. Damit das Fahrzeug möglichst leicht wurde, hat man die Räder mit Holzfelgen und dünnem Stahlgußreifen versehen und den Rahmen aus Rohren zusammengesetzt. Bei dem neuesten Wagen ist die Kühlschlange vorn am Trittbrett angeordnet. Diese Bauart ist vorzuziehen, weil sonst durch das Schutzleder oder die Decken, die von den vorn Sitzenden benutzt werden, der Zutritt der Luft zur Kühlschlange abgehalten wird. Eine Glocke und eine Laterne vervollständigen die Ausrüstung.

Bei Beschaffung einer derartigen Draisine empfiehlt es sich, einen geeigneten Werkstattschlosser zur Ausbildung in die Fabrik zu schicken, der den Aufbau des Fahrzeugs mitmacht und die Einzelheiten des Motors eingehend kennen lernt, damit er später als Motorführer verwendet werden kann.

Da mit der Draisine Strecken von 100 bis 150 km — hin und zurück 300 km — in einem Tage bequem zurückgelegt werden können, sind für die Teilnehmer unbedingt Automobilbrillen erforderlich, da sonst die Augen durch den Luftzug empfindlich geschädigt werden können. Die Anbringung von Schutzfenstern, Überdachungen und dergl. empfiehlt sich nicht, weil dadurch, wie die Versuche ergeben haben, zu große Luftwiderstände entstehen. Falls aber derartige Schutzvorrichtungen gegen Wind, Wetter gewünscht werden sollten, muß, um die Geschwindigkeiten nicht zu beeinträchtigen, mindestens ein 8- bis 10 pferdiger Motor zur Anwendung kommen. Ein solcher erfordert selbstverständlich eine stärkere Bauart, und dadurch wird wieder das Gewicht derartig vergrößert, daß der Vorteil, die Draisine auf freier Strecke aussetzen zu können, verloren gehen würde.

Die Kosten einer derartigen Motordraisine betragen etwa 2500 ℳ und werden sich durch die Betriebskostenersparnis rasch bezahlt machen. Wie groß diese Ersparnis ist, geht daraus hervor, daß bei Sonderzugfahrten auf das Lokomotivkilometer allein für Kohlen mindestens 12 ₰ aufzuwenden sind — 6 kg Kohlen bei einem Preise von 20 ℳ für die Tonne —, wozu noch 0,5 ₰ für Schmieröl und die Kilometergelder für zwei Lokomotiv-

beamte und einen Zugbeamten treten, die etwa noch 1 bis 1,5 ₰ betragen. Die Gesamtkosten betragen also mindestens 14 ₰. Hierbei sind die Kosten der Anheizung, der Ausbesserung und die Abschreibung nicht mitgerechnet.

Bei Draisinenfahrten mit Handbetrieb sind zwei bis drei Arbeiter zur Bedienung erforderlich und trotzdem nur eine sehr geringe Reisegeschwindigkeit (höchstens 10 bis 15 km) erreichbar. Für die Motordraisine ist nur der Motorführer als Begleiter erforderlich, der im übrigen in der Werkstatt als Schlosser beschäftigt werden kann. Das Kilometer kostet nur 2,4 ₰, mit Schmieröl 2,5 ₰, höchstens den vierten Teil der Kosten bei einer Handdraisine.

Das einzige Bedenken, das vorsichtige Ingenieure der neuen Draisine entgegenbringen könnten, ist der empfindliche Mechanismus des Benzinmotors mit seinen Schaltvorrichtungen, der häufige kostspielige Reparaturen befürchten läßt. Der neuerdings aber so weit vorgeschrittene Automobilbau läßt diese Bedenken an Bedeutung verlieren, und kann man wohl der Hoffnung Ausdruck geben, daß dieses zweckmäßige neue Beförderungsmittel auch auf der Eisenbahn Eingang und vorteilhafte Verwendung finden wird. Eine Draisine der beschriebenen Art ist für die preußische Militäreisenbahn erworben worden.

Karl Schmedes, Kgl. Regierungsbaumeister.

Londons überraschendste Verkehrsfrage.

Vom Kaiserlichen Rat **Peter F. Kupka.**

„Die elektrischen Straßenbahnen sind von ihrem sicheren Verfall nicht mehr zu retten, ihre Lebensdauer ist erschöpft; die Gemeinden als Eigentümer werden die Schultern der Steuerzahler noch mehr belasten müssen und Private sich hüten, künftig ihr gutes Geld in solchen Unternehmungen anzulegen; neue Linien werden daher nicht mehr gebaut werden.“ – Das ist so ungefähr der Kern der beweglichen Klagen, und zwar nicht nur Londons, sondern auch anderer Städte Englands, die bisher stolz waren auf die Errungenschaft einer elektrischen Straßenbahn.

Und welchen greifbaren Ursachen, fragt man, ist dieser plötzliche Umschwung der Meinungen zuzuschreiben? Die Antwort lautet kurz: dem drohenden Straßen-Motoromnibus! Es ist schwer faßlich, wie ein auf bescheidenen, allerdings gelungenen Versuchen begründetes Zukunftsystem einem so praktisch angelegten Volke derartigen Schrecken einjagen kann. Vor etwa zwei Jahren begrüßten die inneren Bezirke Londons in der „Elektrisierung“ ihrer Straßenbahnen — die Vororte und andere Städte waren damit voraus — eine „neue Ära“, in der die „Entfernungen verschwinden“ und die Steuern erleichtert werden. Heute ist das „alte System“ bereits überwunden und es dämmert gemäß der Anschauung einer großen Menge abermals eine neue, die „neueste Ära“.

London wird zum Zeugen eines dreifachen Daseinskampfes, nämlich zwischen den Eisenbahnen der Vororte, wo der Pferdebetrieb längst durch Dampf ersetzt wurde und dieser jüngst wieder der Elektrisierung weichen mußte, ferner den elektrischen Straßenbahnen, welche als das geeignetste, rascheste und bequemste Verkehrsmittel erklärt wurden, und dem kommenden Motoromnibus, der wieder durch Benzin und Dampf die Elektrizität verdrängen soll. Ende Juni 1903 war in Großbritannien die Riesensumme von 41,6 Mill. Pfd. Sterl. in Straßenbahnen, zumeist Eigentum von Stadtgemeinden, angelegt, die heute, da im Jahre 1904 etwa 11 Mill. Pfd. Sterl. dazu kamen, jetzt nicht mehr weit von 60 Mill. Pfd. Sterl. (1200 Mill. Mark) entfernt sein dürfte. Das ist auch erklärlich. Den Unternehmungen, gleichviel von wem sie ausgehen, erwachsen große Auslagen für die parlamentarische Genehmigung, dann für Straßenerweiterungen und -verbesserungen, ohne sich hierdurch gegen einen Mitbewerb in anderer Form geschützt zu haben. Hierzu kommt der kostspielige Oberbau, dessen rasche Abnutzung durch schwere, schnelle Wagen häufige Nachbesserungen und Erneuerungen, somit bedeutende Ausgaben verursacht. Es ist in den meisten Fällen auch unmöglich, die Schienenführung in die verkehrsreichen Straßen des Stadtinnern zu gestatten; dabei ist die Fahrgeschwindigkeit mit 10 Meilen (16 km) in der Stunde beschränkt, die Fahrstraße unverrückbar und der Verkehr durch Unterbrechungen oft auf weite Strecken gesperrt. Als vor kurzem im Londoner Grafschaftsrat die Legung einer Linie auf dem sogen. Themseembankment in Verhandlung stand, bildete zur Ablehnung des Planes einen der wesentlichsten Gründe allerdings der gefährliche Charakter der Nordwestecke an der Waterloobrücke, wo gemäß den Erklärungen der Straßenpolizei ein regelrechter Verkehr dann nicht mehr aufrecht erhalten werden könnte; den Ausschlag gab jedoch der Warnungsruf eines Mitgliedes: „daß über kurz oder lang die Schienen in den Straßen wieder herausgerissen würden“, um das Projekt neuerlich an den Ausschuß zurückzuleiten. Der Motoromnibus oder „Mobus“, wie man sich bereits bestrebt, das Zukunftfahrzeug kurz zu benennen, benötigt zu seiner Inbetriebsetzung keine parlamentarische Ermächtigung, denn jeder, der einen Wagen kaufen kann, ist berechtigt, ihn nach Gutdünken, wo immer, verkehren zu lassen, ohne zur Straßenerhaltung herangezogen zu werden. Der Omnibus findet ein offenes Feld, weil ihm alle Straßen zugänglich sind; er ändert seine Linie, wenn sie nicht mehr lohnt, und ist in der Lage, dem Bedarf rasch zu entsprechen; er bringt seine Fahrgäste schnell und ohne Wagenwechsel nach dem Innern der Stadt, ist durch Straßenbauten nur zum geringen Teile behindert, hält weniger oft und darf mit einer Geschwindigkeit bis zu 20 Meilen (32 km) fahren.

Die Fahrgeschwindigkeit der elektrischen Straßenbahnen ist laut Verordnung des Handelsamtes mit 10 Meilen, jene der Motorwagen durch die Gesetzgebung mit 20 Meilen begrenzt. Es ist das eine gesetzliche Ungereimtheit, die abzuändern bisher nicht gelang, und bekanntlich haben solche Unbegreiflichkeiten (nicht nur in London) ein recht zähes Leben. Der Grafschaftsrat vertritt die Ansicht, daß die Fahrgeschwindigkeit der elektrischen Wagen, die sich auf sicherem Gleise bewegen, deren Eigentümer bekannt und für Unfälle verantwortlich sind, wenigstens für alle Linien gleich mit 10 Meilen bemessen werden sollte; so wird sie aber für jede Strecke je nach ihren Neigungs- und Verkehrsverhältnissen auf Grund der Berichte von Beamten, die ja eigentlich keine praktische Erfahrung besitzen, besonders festgesetzt. Die Tramways & Light Railways Association weist in einer Eingabe darauf hin, daß sich in London ein eigentümlicher Gegensatz herausgebildet habe, nämlich zwischen elektrischen Straßenbahnen in offenen Vororten mit geringeren und zwischen anderen Fahrzeugen in verkehrsdichten Straßen mit hohen Geschwindigkeiten. Die Association stellt das billige Verlangen, daß eine von den Ortsbehörden bereits zugestandene, von der Verwaltung nachgesuchte Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit vom Handelsamt nicht vorweg abgelehnt, sondern hierüber erst nach eingehender Prüfung der Verhältnisse entschieden werden möge.

Schon vor mehreren Jahren stellten Provinzgesellschaften Versuche mit Motoromnibussen an, und es gelang, eine wesentlich verbesserte, beliebte Art in Ausführung zu bringen. Die Erfolge in den Provinzen sich zunutze machend, nahm London die Versuche auf, indes erhebliche Neuerungen im Motorbau erzielt wurden. Die Versuche des Automobilklubs ergaben auf 2000 Meilen keinerlei Schwierigkeiten und die Berechnungen bei vorausgesetztem Personentransport Wocheneinnahmen von 70 £ gegen 18 £ Auslagen.

Die London General Omnibus Co. mit etwa 1400 Pferdeomnibussen spendete 20 000 £ für Versuche mit Motoromnibussen; solche mit Dampfkraft befriedigten nicht und wurden wegen des teuren Betriebes aufgelassen. Zwei zweideckige Benzinwagen liefen einen Monat hindurch auf der Strecke Piccadilly Circus-Hammersmith ohne Störung und ergaben gute Einnahmen. Die Gesellschaft bestellte hierauf 50 solche Zweidecker, die zwischen März und Juni zur Ablieferung kommen, desgleichen die London Road Car Co. 50 Stück als erste Versuchsreihe, ferner die Camden Town-, die Atlas & Waterloo Association, die Unternehmung Tilling je 15 und die Victoria Association 7 Stück. Eine neue Gesellschaft, die London Motor Omnibus Co., ist im Entstehen begriffen, die einen neuen Streckenbetrieb einführen will, nämlich zwischen Liverpool Street-Piccadilly-, Charing Cross-Victoria-, City-Oxford Street-Shepherdsbush einerseits und Hammersmith anderseits, zwischen London Bridge-Charing Cross sowie Kilburn und Putney.

In den letzten Wochen wurde ein Motoromnibusdienst zwischen Farnham und Haslemere eingerichtet. Die Stadtverwaltung von Manchester wird Motoromnibusse für den Güterdienst (bei dem 25—35 % Ersparnisse erzielt werden) auf ihren Linien und solche für den Personenverkehr außerhalb des elektrischen Netzes, wo heute noch der Pferdebetrieb besteht, einführen. Die Firma Milnes-Daimler baut gegenwärtig etwa 200 Omnibusse für London und es wird die Zahl der binnen

drei Jahren in London betriebenen Omnibusse auf mindestens 3000 veranschlagt.

Drei Monate hindurch führte die Unternehmung Th. Tilling & Co. genaue Aufschreibungen über die Einnahmen und Ausgaben beim Pferde- und Motorbetrieb.

Die Kosten für einen Pferdeomnibus betragen 130 £, für 12 Pferde zu seiner Bespannung je 40 £, für die Geschirrung 20 £, Einstellung 600 £, sonach zusammen 1230 £ als angelegtes Kapital. Anderseits kostet ein Motoromnibus 850 £, die Schuppenmiete 200 £, zusammen 1050 £. Es stellt sich weiter

	beim Pferdeomnibus	dagegen beim Motoromnibus
der Platzraum auf	26 Plätze	34 Plätze
die Fahrzeit für je $5\frac{1}{2}$ Meilen auf	47 Min.	38 Min.
die Tagesleistung auf	70 Meilen	115 Meilen
die durchschnittliche Wocheneinnahme auf	12 £ 6 s.	42 £
der jährliche Reingewinn auf .	52 £	350 £

Das sind allerdings verlockende, die Überlegenheit des Motoromnibus bekräftigende Ziffern — deren Richtigkeit vorausgesetzt. Die Gesellschaft beabsichtigt, bei andauernd gleichem Ergebnis alle ihre Pferdeomnibusse so rasch als möglich aus dem Dienst zu ziehen und für je zwei derselben einen Motoromnibus in Betrieb zu setzen.

Weniger sanguinisch äußert sich der Vorsitzende der General Omnibus Co. Er erkennt an, daß Motoromnibusse mehr Personen fassen, schneller als Pferdefuhrwerke fahren, daher eine größere Meilenzahl machen, erhöhte Einnahmen abwerfen und die Straße infolge des geringeren Längenmaßes bis zu einem gewissen Grade entlasten. Jedoch sind die Anschaffungskosten eines Motoromnibusses noch sehr hohe, seine Lebensdauer, die beim Pferdeomnibus $6\frac{1}{2}$ Jahre beträgt, gänzlich unbekannt, die kostspieligen Kautschukradkränze die Quelle vielfacher Anstände, Granitpflaster und feuchtes Wetter gefährliche Feinde; dann werden die Wagen häufig untauglich und bleiben oft einen Tag außer Dienst; doch daran mag wohl die Unvertrautheit der Bedienungsmannschaft schuld sein. . . . Die Umwälzung, wenn auch nicht unvermittelt, wird kommen, nicht weil sie gewünscht oder gesucht wird, sondern aus wirtschaftlichen Gründen. Der Motoromnibus wird die Einnahmen der elektrischen Stadtbahnen ungünstig beeinflussen und hierdurch die Erweiterung der Netze einschränken, er kann sie aber als Massenverkehrsmittel nie ersetzen und daher nicht aus den Städten vertreiben. Auch der heutige Cabkutscher wird Mechaniker werden müssen.

Von Weitsichtigen ist, wenngleich etwas verschämt, angedeutet worden, daß die Stadtverwaltung den Siegeszug des Motoromnibusses einigermaßen beeinträchtigen könnte, wenn sie der Straßenerhaltung geringere Sorgfalt zuwendete. Die Neigung ist erklärlich, sobald die Finanzen bedroht sind; die öffentliche Meinung dürfte jedoch kaum gewillt sein, den bestehenden Verkehr künstlich zu verlangsamen oder zu verteuern.

Grundsätze über die Aufstellung von Vorschriften für die Leitung des Güter- und Tierverkehrs auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen.*)

A. Binnen- (Gruppen- und Gruppenwechsel-) Verkehr.

I. Wahl des Beförderungsweges. a) Stückgutverkehr. Für die Leitung des Stückgutverkehrs sind die Ladevorschriften und die Beförderungsvorschriften maßgebend. b) Wagenladungsverkehr. 1. Wagenladungen sind ohne Rücksicht auf die Tarifbildung über die Strecken zu leiten, die im Interesse schleuniger Beförderung und wirtschaftlicher Betriebsführung die geeignetsten sind. Dabei sind u. a. zu berücksichtigen: α) die Länge des Weges, β) die Leistungsfähigkeit der Strecken und Stationen, γ) die Zahl der erforderlichen Umstellungen der Wagen, δ) die Möglichkeit der Herstellung günstiger Zuganschlüsse. 2. Stehen mehrere Wege mit annähernd gleichen Verhältnissen (zu 1 β—δ) zur Verfügung, so ist der kürzeste Weg zu wählen. 3. Der auf den Knotenstationen angebrachte Verkehr ist wie der Ortsverkehr dieser Stationen weiter zu leiten, wenn nicht besondere Verhältnisse eine andere Leitung erfordern. 4. Von den Grundsätzen zu 2 und 3 können vorübergehend zur Entlastung stark in Anspruch genommener Strecken und Stationen Ausnahmen zugelassen werden. 5. Über Nebenbahnen ist im Durchgang nur so weit zu fahren, als sie für den Durchgangsverkehr geeignet und deshalb die Tarife über sie gerechnet sind. 6. Die Verkehrsleitung soll in beiden Richtungen dieselbe sein. 7. Die vom „Ausschuß für Güterbeförderung" aufgestellten „Übersichten der Leitungsvorschriften" entsprechen den vorstehenden Grundsätzen und sind bei der Aufstellung der Leitungsvorschriften zum Anhalt zu nehmen. 8. Soweit für Eilgut unter Beachtung der vorstehenden Grundsätze andere Leitungswege als für Frachtgut zweckmäßig erscheinen, sind diese zu wählen. 9. Für die Beförderung lebender Tiere ist stets zu prüfen, auf welchen Wegen sie am raschesten erfolgt. Bieten andere Wege bessere Beförderungsgelegenheiten, als die für den allgemeinen Verkehr vorgesehenen Leitungswege, so sind unter Beachtung des Erlasses vom 28. Juni 1904 (E.-N.-Bl. S. 239) — Zulässigkeit von nicht sehr erheblichen Umwegen ohne Frachterhöhung — die günstigeren Wege neben dem allgemeinen Leitungswege zur wahlweisen Benutzung freizugeben. 10. Für die Leitung des preußisch-hessischen Staatsbahnverkehrs im Durchgang über fremde Bahnen sind die Vereinbarungen mit den Durchgangsbahnen maßgebend.

II. Bezeichnung des Leitungsweges. 11. Der Leitungsweg ist bestimmt aber möglichst kurz zu bezeichnen.

III. Form der Leitungsvorschriften. 12. Die Leitungsvorschriften sind tunlichst in bildlicher Form aufzustellen. 13. Die Leitungsvorschriften sind ohne Rücksicht auf die Tarifgruppen für den Verkehr zwischen je zwei Direktionsbezirken, gültig für beide Richtungen, aufzustellen. Soweit es nach der geographischen Lage zweckmäßig ist, können auf einer oder auf beiden Seiten mehrere Direktionsbezirke zusammengefaßt werden. 14. Abweichende Wege für Eilgut sind in der Leitungsvorschrift kenntlich zu machen. 15. Soweit für die Beförderung lebender Tiere gemäß Ziffer 7 neben dem allgemeinen Leitungswege andere Wege zur Benutzung freizugeben sind, sind diese ebenfalls in der Leitungsvorschrift als zur wahlweisen Benutzung freigegeben kenntlich zu machen. 16. Bei umfangreichen Abweichungen können für Eilgut oder lebende Tiere oder für beides zusammen besondere Leitungsvorschriften aufgestellt werden.

IV. Bearbeitung der Leitungsvorschriften. 17. Die Bearbeitung der Leitungsvorschriften liegt dem Beförderungsdezernenten, soweit erforderlich gemeinsam mit den Tarifdezernenten, ob. 18. Die Feststellung geschieht durch gegenseitiges Benehmen der beteiligten Verwaltungen. Dabei wird zugleich vereinbart, welche Verwaltung die Drucklegung übernimmt. 19. Bei Eröffnung oder Schließung von Stationen oder Strecken hat die Verwaltung, in deren Bezirk die Station oder Strecke liegt, die erforderlichen Änderungen der Leitungsvorschriften zu veranlassen. 20. Im übrigen hat jede Verwaltung, die Änderungen einer Leitungsvorschrift wünscht, das Erforderliche im Benehmen mit den beteiligten Verwaltungen zu veranlassen.

B. Direkter (Verbands-) Verkehr mit fremden Bahnen.

I. Für die Festsetzung der Verbandswege und der Übergangs- (Grenz-) Stationen sowie der Verkehrsanteile, die den einzelnen Verbandswegen zuzuweisen sind, sind die Vereinbarungen der Verbandsverwaltungen bestimmend. II. Die Leitung des direkten (Verbands-) Verkehrs auf den Strecken der preußisch-hessischen Staatsbahnen nach und von den Übergangs- (Grenz-) Stationen erfolgt — unabhängig von den Verbandsvereinbarungen über die Tarifbildung und die Anteilsausscheidung — wie die Leitung des Staatsbahn-Binnenverkehrs nach und von diesen Stationen (siehe A). III. Über die Art und Weise der Bezeichnung der Leitungswege und die Form der Leitungsvorschriften treffen die an dem direkten (Verbands-) Verkehre beteiligten Verwaltungen Bestimmung. IV. Die Bearbeitung der Leitungsvorschriften im direkten Verbandsverkehr liegt den Tarifdezernenten ob, nötigenfalls — soweit die Beförderung auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen in Betracht kommt — unter Mitwirkung der Beförderungsdezernenten.

*) Die Veröffentlichung dieser Grundsätze haben wir bereits in der Mitteilung: „Tätigkeit des Ausschusses für Güterbeförderung" (Nr. 25 S. 381 d. Ztg.) in Aussicht gestellt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Der Antrag Mirbach wegen des elektrischen Schnellbetriebes auf preußischen Staatsbahnstrecken.** Die preußische Kanalvorlage ist bekanntlich auch vom Herrenhause angenommen, so daß ihre Gesetzwerdung durch die amtliche Verkündigung demnächst zu erwarten ist. Aus den entscheidenden Verhandlungen des Herrenhauses vom 1. d. M. ist noch einiges auf das Eisenbahnwesen Bezügliche hier nachzutragen. Graf Mirbach hatte folgenden Antrag gestellt: „die Regierung zu ersuchen, in eine Prüfung dahin einzutreten, ob nicht im Gebiete des westlichen Kanalnetzes dieser Vorlage die Einrichtung der dortigen Bahnen zum elektrischen Schnellbetrieb für den Güter- und Personenverkehr einen besseren Ersatz derjenigen Kanalstrecken, welche sich als Neuanlagen von Wasserstraßen darstellen, geben würde; ferner die Regierung zu ersuchen, falls diese Prüfung zu gunsten des elektrischen Schnellbetriebes ausfällt, beiden Häusern des Landtages einen Gesetzentwurf vorzulegen, betreffend eine entsprechende Abänderung des westlichen Kanalnetzes.“

In seiner Begründung berief sich Graf Mirbach insbesondere auf die Ausführungen des Geheimerats v. Borries in der Zeitung des Vereins Deutscher Ingenieure, wonach Geschwindigkeiten, wie sie technisch möglich seien, für den Güterverkehr durch Dampfbetrieb nicht erreicht werden könnten. Redner meint, vielleicht könne man die Elektrizität auch für den Kohlentransport nutzbar machen. Er meinte, man solle doch einen Versuch mit elektrischem Schnellbahnbetrieb machen. Er wolle nur zur Lösung der lang umstrittenen Frage beitragen, aber keineswegs der Regierung Schwierigkeiten bereiten. Ihm antwortete Staatsminister v. Budde, daß, so viel ihm bekannt, elektrische Bahnen für den Gütermassenverkehr auf weite Entfernungen noch nirgend gebaut seien. Trotz der glänzenden Versuche der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen, trotz der hervorragenden Stellung der deutschen Elektrizitätsfirmen sei an ihn noch kein Antrag gestellt worden, der die Einrichtung einer elektrischen Schnellbahn für den Güterverkehr zum Gegenstand hätte. Der Minister ging nun auf die geschichtliche Entwicklung der elektrischen Schnellbahnversuche ein und gab eine Darstellung über die bekannten Projekte der beiden großen Berliner Elektrizitätsfirmen wegen einer elektrischen Schnellbahn Berlin-Hamburg, die jetzt in mehreren Punkten einer Umarbeitung unterworfen werden. Weiter erwähnte er die ausgezeichnete Bewährung des elektrischen Betriebes auf der Strecke Berlin-Groß-Lichterfelde Ost, die Versuchsbahn Spindlersfeld-Nieder-Schöneweide, die beabsichtigte Elektrisierung der Hamburg-Altonaer Stadtbahn und von da bis Blankenese mit Stichbahn von Ohlsdorf nach Hamburg. Weiter bestehe das Projekt Cöln-Düsseldorf und Halle-Leipzig sowie das der Umwandlung der Berliner Stadt- und Ringbahn auf elektrischen Betrieb. Bei all diesen Projekten sei bis jetzt von einer elektrischen Massenbeförderung der Güter nicht die Rede. Ein Umbau der Bahnen des Kohlen- und Industriereviers auf elektrischen Betrieb sei wegen der riesigen Kosten und technischen Schwierigkeiten ausgeschlossen. Nun habe Graf Mirbach gesagt, wir müßten tunlichst große Beförderungsgefäße, Güterwagen mit 45—50 t Tragfähigkeit, haben. Dazu gehörten aber auch die entsprechenden Gütermassen. Vielfach habe sich schon jetzt herausgestellt, daß schon 15 t-Wagen zu groß sind, weil nicht jeder Verfrachter so viel zu verfrachten habe. Weiter sei zu bemerken, daß der 40 bis 50 t-Wagen in Amerika vier Achsen habe, unser 20 t-Wagen dagegen zwei; das sei ein sehr wichtiges Moment, das bei der Achsbemessung der Züge in Frage komme.

„Ferner hat unser 20 t-Wagen die Hälfte des toten Gewichts des 40/50 t-Wagens in Amerika, und es handelt sich zweifellos darum, das tote Gewicht möglichst zu vermindern. Kann ich aber das Gleiche mit zwei 20 t-Wagen zu je zwei Achsen statt mit einem 40 t-Wagen mit vier Achsen machen, so ist der 20 t-Wagen jedenfalls wirtschaftlicher, weil er für mehr Zwecke verwendet werden kann als der 40 oder 50 t-Wagen, den ich nur in ganz bestimmten Relationen benutzen kann. Es ist dann behauptet worden, die Rangierarbeit fiele bei den großen Wagen zum Teil weg oder vermindere sich doch sehr, da man nur kleine, kurze Züge fahre. Meine Herren, ein Zug von 80 Achsen kostet nicht so viel Rangierarbeit wie zwei Züge von 40 Achsen; die Rangierarbeit würde sich meines Erachtens alsdann vergrößern und nicht vermindern. Die Amerikaner sind dazu übergegangen, Züge bis zu 350 Achsen zu fahren, weil sie damit die Rangierarbeit vermindern, und weil es natürlich nicht notwendig ist, die Güter mit außerordentlicher Schnelligkeit zu fahren, wenn sie nur stetig und gleichmäßig vorwärts kommen.“

„Da wir gerade bei den Amerikanern sind, bemerke ich noch folgendes: Herr Graf Mirbach hat ausgeführt, daß die Amerikaner viel flotter im Ausbau der Eisenbahnen wären als wir. Das gebe ich zu, das ist auch natürlich, da in dem großen Lande noch viel Eisenbahnen zu bauen waren. Die Bautätigkeit war eine sehr verschiedene. 1895 wurden gebaut 1438 engl. Meilen, 1902: 6026, 1904: 3832. Daß wir aber alle Einrichtungen Amerikas nicht so leicht auf unsere Verhältnisse übertragen können, das möchte ich durch einige Zahlen nachweisen. Bei dem flotten Bahnbau ist vom Jahre 1876 bis 1903 über 184 916 km mit einem Anlagekapital von rund 27 Milliarden Mark Konkurs eröffnet, und Zwangsversteigerungen haben bei 180 922 km mit fast 29 Milliarden Mark Anlagekapital stattgefunden, im Jahre 1903 allein bei 888 km mit 65 000 000 *M.* Kapital. Ich möchte als Eisenbahnminister nicht mit einem solchen Ausbau unseres Eisenbahnnetzes vor dieses hohe Haus treten und glaube, wir tun besser, wir bleiben bei unseren rund 500 km Bahnen jährlich, als daß wir den Gerichtsvollzieher nötig haben, um einige Milliarden von Eisenbahnen wieder zu beseitigen. Nun habe ich vorhin schon erwähnt, daß ich für den in dem Antrage Mirbach liegenden Gedanken, große Beförderungsgefäße unter Anwendung von Elektrizität zu verwenden, voll zu haben bin; aber der Herr Graf Mirbach geht mir noch nicht weit genug: ich will Beförderungsgefäße mit 400 und 600 t, also das Kanalschiff, und nicht nur, wie Graf Mirbach will, 40 und 50 t. Dazu will ich dann noch für die Bewegung auf dem Kanal die Elektrizität haben. Also ich stimme mit dem Grafen Mirbach im Grunde vollkommen überein, ich will nur dieses große Beförderungsschiff nicht auf Schienenbahnen fahren, sondern auf der Wasserbahn, die die geringste Reibung darbietet. Also ich möchte den Antrag des Grafen Mirbach modifizieren unter voller Anerkennung der Grundsätze, größere Gefäße und elektrischen Zug beim Kanal, den wir ja beim Schleppmonopol-betrieb einführen wollen. Nun, meine Herren, angenommen, der Antrag des Herrn Grafen Mirbach wäre doch berechtigt, und ich hätte in allem Unrecht, dann bin ich doch bedenklich, daß die Vorzüge, die in dem elektrischen Schnellbetriebe liegen, nur dem Westen zugute kommen sollen. Meine Herren, dazu habe ich ein zu gutes Herz für den Osten (Heiterkeit), wie Sie auch aus dem Ausbau des Nebenbahnnetzes sehen. Wie schnell würde Herr Graf Mirbach kommen und sagen: im Westen werden die Güter elektrisch und schneller befördert, und wir armen Ostpreußen müssen, soweit der Wasserweg vorhanden ist, uns mit diesem oder mit den schlechten Dampfbahnen begnügen! Das wäre für mich eine sehr gefährliche Sache. Wenn man das im Westen einführen will, muß man es dem Osten auch geben.“

„Wenn dann Herr Graf Mirbach sagt, es solle nur an Stelle der Neuanlagen der elektrische Schnellbahnbetrieb treten, so frage ich: was ist Neuanlage? was ist Ausbau?“

Der Minister machte noch das weitere Bedenken gegen den Antrag Mirbach geltend, daß dieser sich einseitig auf den Westen beziehe und hier nur das Stück Minden-Hannover betreffen könne, weil die anderen Teile des Kanals entweder nur Ausbauten bestehender Wasserstraßen oder zur Wasserspeisung für den übrigen Kanal erforderlich seien. Der Antrag Mirbach wurde schließlich abgelehnt.

— **Die preußische sogen. Eisenbahnvorlage** kam am 5. d. M. in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses zur Beratung. Eine allgemeine Erörterung erfolgte über die Grunderwerbskosten und die bei besonderem Bedürfnis vom Staate gewährten Zuschüsse zu ihnen. Letztere werden für östliche wie für westliche Kreise gewährt. Für das Bedürfnis wird namentlich die Belastung mit Steuern herangezogen. Von einem Kommissionsmitgliede wurde hervorgehoben, daß die Hergabe des Grund und Bodens ein Barometer für das Interesse der Kreise sei und daher nicht entbehrt werden könne. Ferner wurde hervorgehoben, daß der Eisenbahnbau nicht im gleichen Verhältnisse mit der Bevölkerung gestiegen sei. Von der Staatsregierung wurde demgegenüber ausgeführt, daß in den Jahren 1885 bis 1890 die Bevölkerung um 21 %, der Eisenbahnbau aber um 41 % gestiegen sei, von 1880 bis 1900 die Bevölkerung um 26 %, der Eisenbahnbau um 52,5 %. In ganz Deutschland habe in derselben Zeit die Bevölkerung um 24 %, der Eisenbahnbau um 36 % zugenommen. Da sich der bisher an Betriebsmitteln eingestellte Betrag von 10 000 *M.* für das Kilometer als unzureichend erwiesen hat, sind jetzt als Durchschnittsansatz für Nebenbahnen 20 000 *M.*, für Vollbahnen 30 000 *M.* angesetzt. Die für die Beschaffung von Betriebsmitteln geforderte Summe von 15 575 000 *M.* wurde bewilligt. Man ging dann zu den einzelnen Bahnlinien über. Sämtliche Linien wurden genehmigt, die vorliegenden Petitionen in der Mehrzahl der Staatsregierung als Material überwiesen. Die für den Bau von Kleinbahnen angeforderten 5 000 000 *M.* wurden bewilligt.

— **Deutscher Eisenbahn-Gütertarif Teil I, Abteilung B.** Eine neue Ausgabe dieses Tarifs, enthaltend die Allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation und den Neben-

gebührentarif, ist mit Gültigkeit vom 1. d. M. veröffentlicht. Aus den hierdurch eingeführten Frachtermäßigungen heben wir hervor, daß für Korkstöpsel und Korkwaren der Sperrigkeitszuschlag in Wegfall gekommen ist, daß Bleiglätte, Bleimennige und Bleiweiß in den Spezialtarif III versetzt sind und daß die Tonwaren des Spezialtarifs III durch Aufnahme der bislang in den Spezialtarif II gehörigen Retorten, Kapseln, Muffen und Trichter erweitert worden sind. Außerdem werden forthin alle hauptsächlich zu Packzwecken verwendeten Papiere und Pappen unter Spezialtarif I fallen.

— **Änderung der Verwaltungsbezirke mehrerer preußischer Eisenbahndirektionen.** Mit dem 1. d. M. sind die Strecken: 1. Wesel-Bocholt-Landesgrenze-Winterswyk, 2. Empel-Bocholt-Borken und 3. Büderich-Venlo aus dem Direktionsbezirk Essen an der Ruhr ausgeschieden und die unter 1 und 2 genannten Strecken dem Direktionsbezirk Münster i/Westfalen, die unter 3 genannte Strecke dem Direktionsbezirk Cöln zugeteilt worden. Aus dem Direktionsbezirk Hannover schieden die Strecken Hildesheim-Goslar, Hildesheim-Groß-Gleidingen und Braunschweig-Groß-Gleidingen aus und traten in den Direktionsbezirk Magdeburg über. Bei dem letztgenannten Bezirke sind außerdem die Strecken Börssum-Ringelheim und Ringelheim-Neuekrug in Zugang gekommen, die aus dem Direktionsbezirke Cassel ausschieden. Bei dem Direktionsbezirke Magdeburg kamen in Abgang die Strecken Stendal-Ülzen und Öbisfelde-Salzwedel-Lüchow und traten in den Direktionsbezirk Hannover über. Ferner schieden aus dem Direktionsbezirk Breslau die Strecken Benau-Christianstadt und Christianstadt-Grünberg in Schlesien aus und kamen beim Direktionsbezirk Posen in Zugang.

— **Eisenbahnverbindung zwischen den Linien Cöln-Bonn und Cöln-Troisdorf mit neuer Rheinbrücke.** Die Denkschrift über die Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen diesen Linien mit Überbrückung des Rheines bei Cöln ist dem Abgeordnetenhause nunmehr zugegangen. Sie enthält die eingehende Begründung für die Notwendigkeit der Umgestaltung der rechtsrheinischen Eisenbahnanlagen und der damit verbundenen Änderungen an den linksrheinischen Bahnanlagen. Sie verbreitet sich zunächst über die Unzulänglichkeit des bei dem stark steigenden Verkehr immer mehr in Anspruch genommenen linksrheinischen Betriebsbahnhofes Cöln bei Gereon und des rechtsrheinischen Betriebsbahnhofes bei Deutzerfeld, die beide auf die Dauer nicht mehr erweiterungsfähig sind. Dadurch haben sich die Betriebsverhältnisse des Hauptbahnhofes und der zugehörigen Abstellbahnhöfe von Jahr zu Jahr ungünstiger gestaltet. Der gesamte Eisenbahnverkehr von und nach der rechten Rheinseite bei Cöln muß über die allein vorhandene zweigleisige feste Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz geführt werden; sie ist infolgedessen nach dem Sommerfahrplan 1904 bereits mit 340 Fahrten belastet. Die zur Beseitigung dieser Übelstände getroffenen Maßnahmen haben zwar eine Milderung, aber noch keine Abstellung der Übelstände herbeigeführt. Der dafür geschaffene, hart bei Deutz am Rheinufer vorbeiführende Bahnkörper, der einen Teil des durchgehenden Zugverkehrs der rechtsrheinischen Linien aufnimmt, hindert erheblich die Entwicklung von Cöln-Deutz nach dem Rheinstrome zu. Schon lange plant die Stadt Cöln die Herstellung einer festen Straßenbrücke über den Rhein im Zuge der Friedrich Wilhelm-Straße in Cöln und der Freiheitstraße in Cöln-Deutz, um die Verkehrsverhältnisse zwischen den linksrheinischen und den rechtsrheinischen Stadtteilen zu verbessern. Da einer den Wünschen der Stadtgemeinde entsprechenden günstigen Lösung der Brückenbaufrage die Lage der rechtsufrigen Bahn erhebliche Schwierigkeiten entgegenstellen würde, hat die Stadtgemeinde an der Beseitigung dieser Bahnanlagen ein lebhaftes Interesse. Die Verhandlungen hierüber sind nunmehr zum Abschlusse gekommen. Die Frage über die zweckmäßigste Ausgestaltung der bei Aufhebung der rechtsufrigen Bahn zu schaffenden Ersatzanlagen konnte nur im Zusammenhange mit der Frage einer den Bedürfnissen des Betriebes entsprechenden umfassenden Umgestaltung der Cölner Bahnanlagen auf der rechten Rheinseite und einer Verbesserung ihrer Verbindungen mit den Anlagen auf der linken Rheinseite behandelt werden. Dieser Frage mußte jetzt schon, wie die Denkschrift ausführt, umsomehr näher getreten werden, als durch die beschlossene Beseitigung der vorhandenen Festungsumwallung von Deutz die Hindernisse wegfallen werden, die bisher einer zweckmäßigen Ausgestaltung der Eisenbahnanlagen auf dem rechten Rheinufer bei Cöln entgegenstanden. Den Bedürfnissen des Personenverkehrs wird am besten durch einen viergleisigen Ausbau der Strecke zwischen Deutzerfeld und dem Hauptbahnhofe Cöln unter Herstellung einer neuen zweigleisigen festen Eisenbahnbrücke über den Rhein neben der vorhandenen Brücke mit den dadurch bedingten Veränderungen und ermöglichten Verbesserungen des Hauptbahnhofes Cöln Rechnung getragen, während die Bedürfnisse des Güterverkehrs durch den vorgesehenen Ausbau einer besonderen zweigleisigen Verbindung zwischen den Hauptverkehrsstrecken auf der linken und rechten Rheinseite, den Linien Cöln-Bonn und Cöln (Kalk)-Troisdorf, Berücksichtigung finden sollen. Für die Linienführung der neuen Güterverbindungsbahn war die Lage der bestehenden Bahnhöfe auf der rechten und linken Rheinseite bei Cöln, insbesondere der beiden neuen Rangierbahnhöfe am Eifeltor von Cöln und bei Kalk-Nord, bestimmend; sie verbindet unter Überschreitung des Rheines mit einer festen zweigleisigen Brücke im Süden der Stadt Cöln die Bahnhöfe Cöln-Süd und Eifeltor auf dem linken Rheinufer mit den Bahnhöfen Kalk-Süd und Kalk-Nord auf dem rechten Rheinufer. Die neue Verbindung wird indes nicht nur dem Güterverkehr, sondern auch dem Personenzugbetrieb dienen können und weitere Erleichterungen in der Betriebsführung zur Entlastung des Hauptbahnhofes Cöln ermöglichen. Den Wünschen der Stadtgemeinde Cöln entsprechend soll als Ersatz für den in Wegfall kommenden Bahnhof Cöln-Deutz (Schiffbrücke) an den durchgehenden Linien Cöln H. B.-Mülheim a. Rh. und Cöln H. B.-Troisdorf in der Nähe der Mülheimer Chaussee ein für die Abfertigung von Personen und Gepäck geeigneter Bahnhof angelegt werden. Die Stadtgemeinde Cöln hat sich bereit erklärt, zu den Kosten der Bauausführung einen baren Beitrag von 5 750 000 *M.* zu leisten. Dagegen wird der Stadt der aufzugebende Bahnkörper der rechtsufrigen Bahn von der bestehenden Eisenbahnbrücke bis zur Einmündung der neuen Verbindungslinie über die südliche Rheinbrücke nebst den an dieser Strecke belegenen bahneigenen Grundstücken unentgeltlich übereignet werden. Die Gesamtkosten der Umgestaltung sind ausschließlich der zur Durchführung des dringlichsten Grunderwerbs bereits aus Dispositionsfonds verfügbar gemachten Summe von rund 2 058 000 *M.* auf 32 064 000 *M.* veranschlagt, wovon 564 000 *M.* durch einen Pauschbeitrag des Baufonds der Nebenbahn Overath-Kalk für die hier mitberücksichtigte Einführung dieser Bahn in den Bahnhof Kalk-Süd Deckung finden. Von den sonach noch zu beschaffenden 31 500 000 *M.* entfallen auf die Herstellung der neuen zweigleisigen Eisenbahnbrücken 16 450 000 *M.* Dieser Geldbetrag ist in den Anleihegesetzentwurf eingestellt. Die außerdem erforderlichen Mittel in Höhe von (31 500 000 — 16 450 000 =) 15 050 000 *M.* sind im Extraordinarium des Etats für 1905 vorgesehen. Bei dem Ineinandergreifen der Bauausführungen soll aus Zweckmäßigkeitsgründen von einer getrennten Kostenabrechnung abgesehen werden. Die Verwendung der Geldmittel, die demzufolge einen einheitlichen Gesamtkredit von (32 064 000 *M.* + 2 058 000 *M.* =) 34 122 000 *M.* bilden werden, wird also im Zusammenhang erfolgen.

— **Eisenbahnunfall bei Schweich.** Am Abend des 4. d. M. gegen 7½ Uhr ist infolge eines Fehlers bei der Bedienung des Blockapparats im Stellwerk I zu Schweich (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken) der Personenzug Nr. 410 auf einen vor dem Einfahrtsignal der Station Schweich stehenden Güterzug aufgefahren. Drei Fahrbeamte wurden dabei schwer verletzt und sind bald nach dem Unfall gestorben, vier Reisende sind nach dem bisherigen Ergebnis der ärztlichen Untersuchung leicht verletzt. Der Sachschaden ist ziemlich bedeutend. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen an der Unfallstelle aufrecht erhalten. Die durch den Unfall gesperrten Fahrgleise der Strecke Hetzerath-Schweich waren am 5. d. M. früh wieder fahrbar. — Der Blockwärter Hofer, der die Strecke „frei" signalisierte, während ein Güterzug auf dem Gleise stand, ist verhaftet worden.

— **Kalisch-Skalmierzyce.** Mit welcher Verständnislosigkeit oft amtliche Maßnahmen in der Presse behandelt werden, davon bietet eine in Nr. 3 des „Deutschen Handelsmuseums" unter der Überschrift „Deutsch-russischer Grenzverkehr" erschienene Besprechung des Staatsvertrags über die Eisenbahnverbindung Kalisch-Skalmierzyce ein recht anschauliches Beispiel. Dort wird gesagt: „In diesem Vertrage hat man sich dahin geeinigt, daß die preußischen Personenzüge bis Kalisch durchgeführt werden sollen, während das russische Skalmierzyce (!!! Skalmierzyce ist preußisch. Die Schriftl.) für den Personen- und Güterverkehr nach Preußen hin den Endpunkt bilden wird."

Weiter wird dann behauptet, daß nach Art. 5 Abs. 3 des Staatsvertrages vom 6. Dezember 1904 der Umschlag des aus Deutschland kommenden Verkehrs im russischen Kalisch und der Umschlag des aus Rußland kommenden Verkehrs gleichfalls im russischen Kalisch stattfindet. Es ist demgegenüber unter Bezugnahme auf unsere bereits in Nr. 19 S. 285 d. Ztg. gebrachte, aus amtlicher Quelle stammende Mitteilung festzustellen, daß es sich in der gedachten Vertragsbestimmung lediglich um die für Kalisch (Ort) bestimmten und von Kalisch (Ort) ausgehenden Güter handelt und nicht um den gesamten über jene Strecke und nach Rußland gehenden Verkehr.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** Der Ausschuß der Gesellschaft hat beschlossen, die Dividende für das Jahr 1904 vorbehaltlich der Genehmigung durch die Generalversammlung auf 7 % festzusetzen.

— **Pfälzische Eisenbahnen.** Auf den 1. Mai d. J. sind die ordentlichen Generalversammlungen nach Ludwigshafen a. Rh. einberufen. Die Tagesordnung enthält außer den üblichen Verhandlungsgegenständen noch folgenden Antrag der Verwaltung: „Die Generalversammlungen wollen genehmigen, daß zum Zwecke der Ausführung verschiedener Erweiterungs- und Ergänzungsbauten sowie zur Beschaffung von Fahrmaterial und Werkstätteneinrichtungen das Bau- und Einrichtungskapital 1. der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Ludwigsbahn um 4 350 000 M., 2. der Aktiengesellschaft Maximiliansbahn um 3 659 000 M. und 3. der Aktiengesellschaft der Pfälzischen Nordbahnen um 1 988 000 M. oder bei Begebung der aufzunehmenden Anlehen unter dem Nennwerte um entsprechende Zuschlagsummen erhöht und die Geldbeschaffung bis zum Belaufe dieser Summen im Wege der Aufnahme von Prioritätsanlehen bewerkstelligt werde."

Aus dem Geschäftsbericht der Pfälzischen Eisenbahnen für das Jahr 1904 entnehmen wir folgendes: Aus dem Personenverkehr wurden 8 391 883 M. (8 062 361 M. im Vorj.), aus dem Güterverkehr 18 406 317 (17 656 247) M., aus der Kohlenbeförderung 5 344 328 (4 896 028) M. und aus Verschiedenem 4 638 939 (5 143 950) M., zusammen 36 781 467 (35 758 587) M. Einnahmen erzielt. Demgegenüber betrugen die Betriebsausgaben 24 201 480 (24 070 424) M., so daß sich ein Betriebsüberschuß von 12 579 987 (11 688 162) M. ergab. Nach Abzug von 11 051 900 (9 470 242) M., die für Verzinsung und Tilgung des Anleihekapitals sowie für Verzinsung des Aktienkapitals erforderlich waren, verblieb noch ein Überschuß von 1 528 087 (2 217 919) M. Bei dem um 892 000 M. höheren Betriebsüberschuß ist in Betracht zu ziehen, daß in den Einnahme- und Ausgabeziffern die Beträge für den Transport von Materialien für den eigenen Bahnbau enthalten sind. Läßt man diese Summen außer Ansatz, so ergibt sich für die Betriebseinnahmen ein Mehr von 1 442 000 M., wovon auf den Personenverkehr 33 000 M. und auf den Güterverkehr 1 198 000 M. entfallen, während aus Verschiedenem eine Mindereinnahme von 86 000 M. zu verzeichnen ist. Zugleich stellen sich dann die Betriebsausgaben um 524 000 M. höher als im Vorjahre, in der Hauptsache infolge von Gehalts- und Lohnsteigerungen. Die Erhöhung des Erfordernisses für den Zinsen- und Tilgungsdienst erklärt sich daraus, daß die Anleihezinsen für 15 Monate dem Berichtsjahre infolge der veränderten Buchungsweise zur Last geschrieben werden mußten, was ein Mehr von 1 503 000 M. erforderte. Die Folge hiervon ist der Rückgang des Überschusses um 690 000 M. auf 1 528 087 M. Von letzterem Betrage erforderten die vorweg zu bezahlenden Beträge unverändert 1 115 532 M., so daß noch 412 553 (1 102 386) M. verfügbar blieben. Die Hälfte hiervon ist zur Deckung der früheren Zinszuschüsse des Staates zu verwenden, während die andere Hälfte zur Verteilung von 1/3 (1) % Mehrdividende dient und mit restlichen 38 543 M. (im vergangenen Jahre 48 580 M.) der Versorgungs- und Unterstützungskasse überwiesen wird. Der Gesamtbezug an Dividenden beträgt für die Ludwigsbahn 9 1/3 (10) %, für die Maximiliansbahn 5 5/6 (6½) % und für die Nordbahnen 4 1/3 (5) %. Im Berichtsjahre wurden 12,39 (12,14) Millionen Personen und 9,10 (8,73) Millionen Tonnen Güter und Kohlen befördert. Die Betriebsausgaben erforderten 65,80 (57,93) % der Roheinnahme. Die Betriebslänge stieg von 770 auf 827 km. Im neuen Jahre werden dem Bericht zufolge für Verzinsung und Tilgung rund 1 500 000 M. weniger erforderlich sein; dem steht allerdings das Zinserfordernis für die neu auszugebenden Schuldverschreibungen im Betrage von 4 350 000 M. bei der Pfalzbahn, 3 660 000 M. bei der Maxbahn und 1 990 000 M. bei der Nordbahn gegenüber. Die Personalkosten sind um rund 280 000 M. höher zu veranschlagen, auch die Steigerung der Arbeitslöhne kann noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Bei den sachlichen Ausgaben muß mit einer wenn auch nicht sehr einschneidenden Preiserhöhung wichtiger Betriebsmaterialien gerechnet werden; größere Mehrbelastung erwächst infolge Fortfall der bisherigen Ausnahmebestimmungen für Steuern und Umlagen, die bis 500 000 M. steigen werden. Im allgemeinen liegen Anzeichen für ernstliche Rückschläge zur Zeit nicht vor. Der Bergarbeiterstreik hat sich für die Pfalzbahnen nicht sehr fühlbar gemacht; die entstandenen Ausfälle werden durch stärkere Zufuhr zu den teilweise geleerten Lagerplätzen bald wieder ausgeglichen sein. Die am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden neuen Vereinbarungen über vereinfachte Verkehrsleitung auf den deutschen Eisenbahnen werden die Betriebskosten günstig beeinflussen; mit den erheblich stärkeren Vorteilen der geplanten Betriebsmittelgemeinschaft und anderseits mit den davon zu gewärtigenden größeren Ausfällen bei der Personenbeförderung ist für das laufende Jahr noch nicht zu rechnen. Die Aussichten können demgemäß als gute bezeichnet werden.

— **Eisenbahnfragen im württembergischen Abgeordnetenhause.** In der Kammer der Abgeordneten fand am 31. März und an den folgenden Tagen die erste Beratung des Hauptfinanzetats für die Rechnungsjahre 1905 und 1906 samt Nachträgen statt. Staatsminister der Finanzen Dr. v. Zeyer eröffnete dem Staatsanz. f. Württemb. zufolge die Beratung mit einem Hinweis auf seinen Begleitvortrag zum Hauptfinanzetat und mit einigen Ergänzungen über den heutigen Stand der Finanzen. Nach den Rechnungsergebnissen des Jahres 1904 und infolge der Eisenbahnüberschüsse kann der Fehlbetrag des Jahres 1902 von 1 800 000 M. vollständig gedeckt werden. Dagegen tritt man in die Finanzperiode ohne alle Überschüsse ein und ist rein auf die laufenden Einnahmen angewiesen.

Aus den gehaltenen Reden teilen wir für heute nur dasjenige mit, was der Abg. Freiherr v. Wöllwarth zur Betriebsmittelgemeinschaft ausführte, und außerdem die am 4. und 5. d. M. abgegebenen Erklärungen des Staatsministers Freiherrn v. Soden zu derselben Frage. Freiherr v. Wöllwarth sagte: „Ich beschränke mich auf die Eisenbahnfragen, deren mehr oder weniger glückliche Lösung auf die nächsten Etats von großem Einfluß sein wird. Der Abg. Haußmann hat bei der letzten Etatsberatung unsere Eisenbahnzustände in bezug auf die Umleitungen als ‚geradezu haarsträubend' bezeichnet; diese Bundesgenossenschaft war eine große Genugtuung für diejenigen, die seit Jahren auf diese Zustände hingewiesen haben. Schon vor 29 Jahren hat der Abg. Elben in diesem Hause über dieses Wettrennen der Eisenbahnverwaltungen und über die Vergeudung von Millionen durch Wettbewerbsbahnen ernste Worte gesprochen. Dieses Wettrennen hat auch jetzt noch nicht aufgehört, wie der bayerische Bahnbau Donauwörth-Treuchtlingen beweist. Durch die Betriebsmittelgemeinschaft werden die Umleitungen nicht beseitigt, es sind ja 20 % Umleitungen für zulässig erklärt worden. Dagegen wird die Betriebsmittelgemeinschaft dem enormen Umherführen leerer Wagen ein Ende machen. Redner verliest über diese Frage mehrere Artikel aus dem ‚Schwäb. Merk.', nimmt auch Bezug auf eine Stelle in den Erinnerungen an Bismarck von Freiherrn v. Mittnacht und hebt im Anschluß daran die Vorteile der Eisenbahngemeinschaft für Hessen hervor. Die Betriebsmittelgemeinschaft erleichtert auch die Mobilmachung und erhöht damit die Wehrkraft, und zwar sogar noch unter Ersparnissen. Das sollten auch die preußischen Konservativen bedenken, von denen ich jetzt mehr Widerstand besorge als von Württemberg aus. Preußen hat die nationale Pflicht, für Verwirklichung des Art. 42 der Reichsverfassung zu sorgen. (Haußmann: sehr richtig! — Heiterkeit.) Ich danke. (Heiterkeit.) Das deutsche Volk ist nicht reich genug, um jahraus jahrein Millionen vergeuden zu können, nur um der Eisenbahnhoheit willen. Ich erinnere daran, daß wir seinerzeit mit Bayern 5 Jahre verhandeln mußten, um von Aalen nach Nördlingen bauen zu dürfen, und dabei mußten wir noch die Verpflichtung übernehmen, 10 Jahre lang nicht von Aalen nach Ulm zu bauen, auf unserem eigenen Boden. Und damals waren wir noch souverän, konnten noch Krieg erklären, wovon wir ja leider 1866 Gebrauch gemacht haben. (Heiterkeit.) Bei der Festsetzung der Gütertarife müssen wir ja so wie so Preußen einfach folgen, trotz der Eisenbahnhoheit. Ich danke der Regierung, daß sie, ohne die Erlaubnis von Bayern einzuholen, in die Eisenbahnverhandlungen eingetreten ist. Erfreulicherweise ist ja dann Bayern nachgefolgt. Dort steht jetzt an der Spitze ein ganz hervorragender Fachmann, der ein Freund nicht nur der Betriebsmittelgemeinschaft, sondern — wenigstens innerlich — der vollen Gemeinschaft ist. Aber die Betriebsmittelgemeinschaft ist noch nicht unter Dach, die Schwierigkeiten sind noch enorm. Sollte sie nicht zustande kommen, was ich nicht bedauern würde, so bitte ich die Regierung, allein vorzugehen und mit einer oder mehreren anderen Verwaltungen eine volle Gemeinschaft zu schließen. Herr Staatsrat v. Balz macht einen solchen Vertrag in 24 Stunden." (Heiterkeit.)

Am 4. d. M. nahm Staatsminister Freiherr v. Soden das Wort zu der Eisenbahnfrage. Er habe in der Kommission den Entwurf des württembergischen Vorschlags mitgeteilt und erläutert, und es habe sich gezeigt, daß dieser Vorschlag im allgemeinen den Wünschen entspreche, die in der Kommission und im Hause geäußert worden seien. Die Landeshoheit bleibe unangetastet, auch an dem ständischen Bewilligungsrecht für Betriebsmittel usw. werde sich gegen den seitherigen Zustand nichts ändern, ein Konfliktfall werde wohl nie eintreten. Die in der Frage der Umleitungen erreichte Regelung lasse noch manche Wünsche übrig, die Hoffnung sei übrigens nicht aufgegeben, auch auf solche Wünsche noch zurückkommen zu können. „Die Form der Eisenbahngemeinschaft, die wir abschließen wollen, ist die der Betriebsmittelgemeinschaft; entspricht diese Form den Erwartungen, genügt sie den Bedürfnissen, dann wird es bei ihr sein Verbleiben haben; was andernfalls an ihre Stelle zu treten hätte, muß der Zukunft überlassen bleiben. Daß die Betriebsmittelgemeinschaft aus dem Stadium des Notenaustausches usw. herausgekommen ist, ist in der Tat der Initiative der Krone zu verdanken. Was die Personentarifreform anlangt, so wird eine Verbilligung jedenfalls damit verbunden sein. Ob der Zweipfennigtarif an die IV. oder III. Klasse geknüpft sein wird, ist noch fraglich, zur Bedingung ist übrigens

die Einführung der IV. Klasse von Preußen nicht gemacht worden. Eine Erschwerung des Zugdienstes wäre von der Einführung der IV. Klasse nicht zu besorgen. ‚Erstklassige‘ Menschen wird es künftighin im Lokalverkehr in Württemberg nicht mehr geben. Der Entwurf eines Kreditgesetzes für den Nebenbahnbau wird dem Hause in Bälde zugehen; er wird verschiedene dringende Eisenbahnwünsche erfüllen, anderen die Erfüllung in nahe Aussicht stellen. Ein geeignetes Kohlenbergwerk, dessen Erwerbung mit gutem Gewissen empfohlen werden könnte, ist noch nicht gefunden.“ Weiter erklärte der Minister am 5., daß durch die geplante Betriebsmittelgemeinschaft an dem Bewilligungsrecht der Kammer bei Anschaffung von Betriebsmitteln für die Eisenbahn nichts geändert werde. In Zukunft werde die Einstellung der Forderungen in den Etat statt durch die Generaldirektion durch das Gemeinschaftsamt geschehen.

Wir behalten uns vor, über diese Verhandlungen noch eingehender zu berichten.

— **Maßnahmen zum Schutze der Lohnansprüche der bei Unternehmern beschäftigten Arbeiter, Handwerker und sonstigen Bediensteten.** Die sächsische Staatsbahnverwaltung hat angeordnet, daß die Verträge, welche auf Grund der allgemeinen Bestimmungen über die Ausführung von Erd- und Felsenarbeiten sowie über die Ausführung von Kunst- und Hochbauten abgeschlossen worden sind oder noch abgeschlossen werden, durch folgende Vorschriften zu ergänzen sind:

„1. Der Unternehmer hat der Eisenbahnverwaltung über die mit Handwerkern, Arbeitern und sonstigen Bediensteten wegen Ausführung der Arbeiten und Lieferungen abgeschlossenen Verträge und über deren Erfüllung jederzeit und insbesondere vor jeder Zahlung auf Anfordern Auskunft zu erteilen. Die Eisenbahnverwaltung kann die Leistung von Abschlagszahlungen oder der Schlußzahlung so lange verweigern, bis ihr genügende Auskunft vorliegt.

2. Sollte der Unternehmer die ihm aus den Verträgen mit seinen Handwerkern, Arbeitern und sonstigen Bediensteten obliegenden Verpflichtungen nicht oder nicht pünktlich erfüllen, so bleibt der Eisenbahnverwaltung das Recht vorbehalten, die von dem Unternehmer hierfür geschuldeten Beträge ohne Rücksicht auf dessen sonstige Verpflichtungen für Rechnung des Unternehmers aus seinem Gutbaben oder aus der vertragsmäßig wegen aller seiner Verbindlichkeiten dem Staatsfiskus zur Verfügung stehenden Haftsumme unmittelbar an die Berechtigten zu zahlen. Der Unternehmer hat die hierzu erforderlichen Lohnlisten und sonstigen Unterlagen der Eisenbahnverwaltung zur Verfügung zu stellen, auf Erfordern auch eine Erklärung abzugeben, ob und inwieweit er die Ansprüche der Handwerker, Arbeiter und sonstigen Bediensteten als begründet anerkenne. Geht die Erklärung nicht innerhalb der bestimmten Frist ein, so kann der Unternehmer Einwendungen gegen diese Ansprüche der Eisenbahnverwaltung gegenüber nicht geltend machen.

3. Findet eine Zwangsvollstreckung in das Vermögen des Unternehmers statt, oder erlangt die Eisenbahnverwaltung davon Kenntnis, daß sich der Unternehmer in Zahlungsschwierigkeiten befindet, so ist die Eisenbahnverwaltung bei Leistung von Abschlagszahlungen berechtigt, von dem Guthaben des Unternehmers an den Staatsfiskus, abgesehen von etwa sonst zulässigen Abzügen, so viel inne zu behalten, als zur Deckung eines vierzehntägigen Lohnabzugs für die bei der Ausführung der Arbeiten und Lieferungen beschäftigten Handwerker, Arbeiter und sonstigen Bediensteten nach dem Ermessen der Eisenbahnverwaltung erforderlich erscheint.“

Die Baudienststellen haben darüber zu wachen, daß die Unternehmer ihren Verbindlichkeiten gegen das Personal stets vollständig und rechtzeitig nachkommen, und zu diesem Zwecke von Zeit zu Zeit die Lohnlisten und andere ähnliche Rechnungsunterlagen der Unternehmer einzusehen. Insbesondere soll vor der Leistung von Zahlungen in geeigneter Weise erörtert werden, ob rückständige Lohnforderungen der Arbeitnehmer vorhanden sind. Stellen sich hierbei oder sonst Lohnrückstände usw. heraus, so hat die mit der Bauausführung beauftragte Dienststelle sofort Bericht an ihre vorgesetzte Behörde zu erstatten und die Zahlung bis auf weitere Anweisung zurückzuhalten.

— **Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen.** Am 20. Februar d. J. ist ein Jahr seit der Gründung des Verbandes in Cassel verflossen. Ein Bild über dessen Anwachsen geben folgende Zahlen. Es betrug:

	die Zahl der Verbandsvereine	die Gesamtmitgliederziffer
bei der Gründung am 20. Februar 1904 . . .	268	170 000
1. Juli 1904	349	228 660
1. Oktober 1904	384	254 067
1. Januar 1905	463	285 576
Ende März 1905	564	310 166

— **Personalnachrichten.** Der Oberbaudirektor Wichert ist mit der Wahrnehmung der Geschäfte eines Dirigenten der bei den Eisenbahnabteilungen des preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten neu errichteten maschinentechnischen Abteilung betraut worden.

Ernannt sind bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung der Geheime Baurat Haas, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Berlin, zum vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten; — die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Karl Knaut in Berlin und Klemens Marx in Kattowitz sowie der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufachs Dr. phil. Artur Schmitz in Hannover zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren; — die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Franz Wypyrsczyk in Beuthen O/Schl., Sally Lamm in Duisburg, Emil Bernsau in Dortmund, Max Schmidt in Duisburg, Paul Queitsch in Berlin und Otto Krüger in Stettin zu Eisenbahn-Bauinspektoren.

Verliehen ist: den Regierungs- und Bauräten Komorek die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., Holtmann die Stelle eines Mitgliedes der preußischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, Kloos die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Cassel und Röthig die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Altona; — den Regierungsassessoren Warsitz die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, v. Riesen die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Cöln, Dr. Vogt die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Kattowitz und Grunow die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Magdeburg; — den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Lauer die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Stettin, Karl Horstmann die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Kattowitz, Beermann die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Cöln, Ortmanns die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Münster i. W., Alfred Sachse die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, Wächter die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Cöln, v. Zabiensky die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Berlin, Lewin die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion in Hamm, Raabe die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion in Recklinghausen, Stahl die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion 1 in Schneidemühl, Zebrowski die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Beuthen i. O/Schl., Krzyzankiewicz die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion in Wittenberge, Haedicke die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion 1 in Bromberg, Brieger die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Dirschau, Laise die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion in Lennep, Genth die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion 2 in Osnabrück und Gaßmann die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion in Bochum; — den Eisenbahnbauinspektoren Diedrich die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnmaschineninspektion in Altena, Nellessen die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnmaschineninspektion in Flensburg, Höfinghoff die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnmaschineninspektion 2 in Bremen, Bode die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnmaschineninspektion 4 in Berlin, Busse die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte in Saarbrücken, Ziehl die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte 1 in Gleiwitz, Ihlow die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnwerkstätteninspektion in Osnabrück, Kleitsch die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnmaschineninspektion in Thorn, Engelke die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte in Oppum, Kiehl die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnwerkstätteninspektion in Harburg, Flume die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnmaschineninspektion in Kattowitz und Jung die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnwerkstätteninspektion in Jena.

Österreich.

— **Eröffnung neuer Eisenbahnstrecken im Jahre 1904.** Im genannten Jahre wurden 262 km neue Eisenbahnen (gegen 487 km im Jahre 1903) dem Verkehre übergeben. Neue Anschlüsse wurden eröffnet am 1. Juli zwischen Österreich und Ungarn in Suchahora, und zwar zwischen der Lokalbahn Nowy-Targ-Suchahora und der Arvatalbahn, ferner am 1. November zwischen Österreich und Deutschland in Heinersdorf a. T., und zwar zwischen den Friedländer Bezirksbahnen und der preußischen Nebenbahn Friedeberg a. Qu.-Heinersdorf a. T.

— **Erweiterung des Südbahnhofes in Bozen.** Die Südbahn hat im Hinblicke auf die Unzulänglichkeit des Bahnhofes

in Bozen seine Erweiterung in ihr Investitionsprogramm aufgenommen. Von der Ansicht ausgehend, daß die Erweiterung des Bahnhofs in erster Linie infolge der Mitbenutzung des Bahnhofs durch die Bozen-Meraner Bahn, welche nach Herstellung der anschließenden Vintschgaubahn eine weitere Verkehrssteigerung zu erwarten habe, sowie durch die Überetscher-Bahn notwendig geworden sei, stellt die Südbahn an die beiden Bahnen die Anforderung, daß sie für den aus der Erweiterung des genannten Bahnhofes erwachsenden Kapitalaufwand aufkommen oder doch zu ihm beitragen. Die Verwaltung der Südbahn steht derzeit dieserhalb mit den beiden Bahnen in Verhandlung.

— **Der elektrische Probebetrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Die Firma Krizik baut für Zwecke der versuchsweisen Einführung des elektrischen Betriebs auf einer Teilstrecke der Wiener Stadtbahn auf ihre Kosten eine elektrische Lokomotive, welche in einigen Wochen zur Ablieferung gelangen soll. Da die Beistellung des Stroms für diese Versuche bereits gesichert ist und auch die Ausrüstung der Versuchsstrecke für den elektrischen Betrieb (mit Oberleitung) binnen kurzem fertiggestellt sein dürfte, wird voraussichtlich im Mai d. J. mit den Versuchsfahrten begonnen werden können. Diese werden zunächst nur in den fahrplanmäßigen Zwischenräumen stattfinden, später jedoch, wenn die ersten Fahrten ein zufriedenstellendes Ergebnis liefern, allmählich in den regelmäßigen Fahrplan aufgenommen.

— **Erneuerung der Frachtbegünstigungen für landwirtschaftliche Bedarfsartikel.** Die von den österreichischen Eisenbahnverwaltungen alljährlich gewährten Frachtbegünstigungen für die Beförderung landwirtschaftlicher Bedarfsartikel, und zwar für Kupfervitriol und Kristallazurin, für Schwefelkohlenstoff, für Viehsalz, für Melasse zur Viehfütterung und für Düngemittel wurden auch für das Jahr 1905, und zwar rückwirkend vom 1. Januar ab, erneuert.

— **Bergsturz bei Gastein.** Aus Lendgastein wird über einen großen Bergsturz auf der nach dem Kurort Badgastein führenden Straße, in der sogenannten Klamm, berichtet, der die Reichsstraße 120 m weit mit etwa 3000 cbm Erde, Gestein und Holz überschüttete. Unmittelbar unter der Unfallstelle tritt die Linie der Tauernbahn aus dem unteren Klammtunnel, übersetzt auf einer gewölbten Brücke die Ache, um in den oberen Klammtunnel einzufahren. Bedeutende Mengen Material, darunter große Steine und Baumstämme, bedecken die genannte Brücke und zwingen zur Einstellung des Straßenverkehrs. Die herabfallenden Gesteinmassen beschädigten auch Teile des fertigen oberen Klammtunnels und der Brücke. Da die Freilegung der Reichsstraße 14 Tage angestrengte Arbeit beanspruchen wird, die Entfernung des Materials auf der Tauernbahn wegen der rasch zur Verfügung stehenden Arbeiter jedoch in einigen Tagen besorgt sein kann, so wird die Beförderung der gesamten Post sowie die Versorgung des Gasteiner Tales mit Lebensmitteln von der Eisenbahn-Bauunternehmung auf deren Gleis von Schwarzach-St. Veit aus erfolgen.

— **Personalnachrichten.** Am 3. d. M. ist der Maschinendirektor a. D. der Österreichischen Nordwestbahn Regierungsrat Langer im 79. Lebensjahre gestorben. Langer, welcher auch Mitglied der Staatsprüfungskommission für das Maschinenbaufach an der technischen Hochschule in Wien war, galt als einer der hervorragendsten Eisenbahn-Maschinentechniker Österreichs.

Übrige europäische Länder.

— **Das belgische Eisenbahnbudget.** Der Bericht des Abg. Hubert über das Eisenbahnbudget für 1905 ist in der Kammer verteilt worden. Es beläuft sich auf die Summe von 175 750 000 Fr. Darin sind als außerordentliche Ausgabe enthalten rund 2 500 000 Fr. zur Erwerbung eines Turbinendampfers für die Linie Ostende-Dover. Die ordentlichen Ausgaben sind um etwa 5 000 000 Fr. höher als für 1904. Der Bericht gibt eine Schilderung der Lage der belgischen Staatsbahnen und einen Rückblick auf die Entwicklung der belgischen Eisenbahnen seit 1835 mit zahlreichen Tabellen usw. Berichter Hubert betont u. a. besonders die Notwendigkeit der Schaffung einer belgischen Handelsmarine, deren Verwaltung von dem überlasteten Eisenbahnministerium einem anderen Ministerium übertragen werden müsse.

— **Die belgischen Eisenbahnen und die Nationalfeier.** Im Parlament wurde angefragt, ob aus Anlaß der Nationalfeste die Zahl der Eisenbahnbediensteten vermehrt werde. Eisenbahnminister Liebaert erklärte, daß man sich seit Dezember mit Maßnahmen zur Verstärkung beschäftige. Die amtliche Eröffnung der Ausstellung in Lüttich ist auf den 25. d. M. festgesetzt. Der Hilfsbahnhof, der in Brüssel mit 13 Gleisen errichtet wird, um so viel als möglich den Nordbahnhof während der Jubiläumsfeier zu entlasten, soll angeblich bis 15. d. M. fertig sein.

— **Sonntagsruhe der belgischen Eisenbahner.** Das belgische Parlament berät derzeit eine Vorlage über die allgemeine Sonntagsruhe. Indessen hat der Eisenbahnminister Liebaert über die Sonntagsruhe der Eisenbahnbediensteten eine Umfrage veranstaltet; das betreffende Rundschreiben soll laut „Indép. belge“ die vertrauliche Bemerkung enthalten: „Sie müssen diese Ruhezeit sichern ohne jede Zusatzausgabe, ohne jede Personalvermehrung.“ Oppositionsblätter kritisieren das scharf.

— **Linie Ostende-Dover.** Der neue Turbinendampfer der belgischen Staatsbahnen „Prinzeß Elisabeth“ ist am 30. März in Antwerpen vom Stapel gelassen. Bei dem feierlichen Akt waren Prinz und Prinzessin Albert von Belgien, Eisenbahnminister Liebaert, der Generaldirektor der Cockerillgesellschaft Greiner u. a. zugegen. Der neue Dampfer zu 12 000 PS muß vertragsmäßig 23 Knoten Geschwindigkeit entwickeln, so daß er die Überfahrt Ostende-Dover in ungefähr $2\frac{1}{2}$ Stunden zurücklegt.

— **Die Einnahmen der französischen Eisenbahnen** sind in der Besserung, nachdem sie für 1904 wenig günstig gewesen. Die sechs großen Privatnetze und die Staatsbahn zeigen vom 1. Januar bis 4. März eine Mehreinnahme gegen die gleiche Vorjahrszeit von annähernd 3 000 000 Fr. Fünf Netze haben eine kilometrische Mehreinnahme, zwei Netze eine geringe Mindereinnahme.

— **Die Eröffnung des Simplontunnels** hat am 2. d. M. in feierlicher Weise stattgefunden. Um $8\frac{1}{2}$ Uhr vormittags fuhr der festlich geschmückte Sonderzug mit den italienischen Festteilnehmern von Domodossola ab und durchfuhr langsam die Strecke bis Iselle. Längs der Bahnlinie hatten sich die Bewohner der Gegend aufgestellt und begrüßten den Zug bei der Ankunft in Iselle. Gegen 10 Uhr vormittags ertönten Böllerschüsse, und das Musikkorps spielte die italienische Königshymne. Die Unternehmer des Tunnelbaues, an ihrer Spitze Ingenieur Brandau, begrüßten herzlichst die italienischen Gäste. In einem mit Laubgewinden und italienischen sowie schweizerischen Fahnen ausgestatteten Bau wurde das Frühstück eingenommen. Dabei wurden dem Ingenieur Brandau zwei Bronzestatuen als Geschenk überreicht. Um $10\frac{1}{2}$ Uhr setzte sich der mit Fichtenzweigen und Rosen geschmückte, aus 18 kleinen Wagen zusammengesetzte Festzug in Bewegung. Die Tunnelmündung war mit italienischen, schweizerischen und deutschen Fahnen geschmückt. Unter Musikklängen und dem Hüteschwenken der Festgäste und Arbeiter fuhr der Zug um 10 Uhr 50 Minuten vormittags in den Simplontunnel ein. Um 12 Uhr 18 Minuten mittags kam er an dem eisernen Tor des Tunnels an. Nun erfolgte die feierliche Eröffnung. Der Zug setzte dann die Tunnelfahrt fort und langte gegen 2 Uhr in Brig an. Die letzten 50 m vor der eisernen Pforte des Tunnels hatten die italienischen Festgäste zu Fuß zurückgelegt und erwarteten nun den von Brig her kommenden schweizerischen Festzug mit den mit der Öffnung des Tores beauftragten Persönlichkeiten. Um $12^1/_4$ Uhr hörte man durch die Pforte den Pfiff der schweizerischen Lokomotive. Jubelrufe ertönten, und drei Minuten später tat sich das Tor auf. Hochrufe auf Italien und die Schweiz begleiteten den feierlichen Vorgang. Ingenieur Brandau und der Bischof von Novara einerseits sowie Ingenieur Sulzer und der Bischof von Sitten anderseits überschritten zuerst die Tunnelmitte und umarmten einander. Unter den Klängen der italienischen und der schweizerischen Nationalhymnen beglückwünschten sich die Italiener und die Schweizer. Nachdem sodann der Bischof von Sitten eine Ansprache gehalten und den Segen gesprochen hatte, fuhren die schweizerischen Gäste nach Iselle, während die italienischen Gäste sich nach Brig begaben, wo am Abend ein Festmahl stattfand.

Das auffällige Fernbleiben amtlicher Vertreter Italiens vom Feste ist nach dem „Corriere della Sera“ eine Folge des von der Bauunternehmung wegen des letzten Streiks angeordneten Ausschlusses der Arbeiter vom Feste. Die italienische Regierung bemühte sich vergebens, die Unternehmung umzustimmen, war vielmehr wegen befürchteter Störungen des Festes durch die Arbeiter genötigt, bedeutende Sicherheitsmaßregeln zu ergreifen. Daher die Verstimmung der Regierung, die sich nicht einmal durch den Präfekten von Novara vertreten ließ.

— **Eisenbahn-Konzessionserteilung in der Schweiz.** Das schweizerische Parlament erteilte Konzessionen für eine elektrische Eisenbahn von Clarens nach Blonay, für eine elektrische Drahtseilbahn von Linthal nach Braunwald, für eine elektrische Straßenbahn von Locarno nach Minusio und für Drahtseilbahnen Cassarate-Monte Bré, Samaden-Piz Ot, Engelberg-Hotel Terrasse.

— **Doppelgleis Romanshorn-Winterthur.** Aus den beteiligten schweizerischen Kreisen kommen Klagen darüber, daß die schweizerischen Bundesbahnen das zweite Gleis auf dieser Strecke zu langsam ausführen. Der Nordostbahn war seinerzeit anbefohlen, die Doppelspur bis zum 1. Mai 1903 fertigzustellen. Jetzt verlautet, daß das zweite Gleis nicht vor Herbst 1906 dem Betriebe übergeben werden kann. Auf dem oberen Teilstück Romanshorn-Müllheim sind die Arbeiten noch nicht in Angriff genommen.

— **Strafen bei Eisenbahnunfällen in der Schweiz.** Die schweizerische Bundesversammlung hat betreffs des seit längerer Zeit schwersten Eisenbahnunglücks im Lande, des Falles von Palézieux, bei dem sechs Reisende getötet und neun verwundet wurden, den wegen dieses Zusammenstoßes vom Gericht zu zwei Monaten verurteilten Eisenbahnangestellten Steinhauer mit 48 gegen 46 Stimmen auf sein Gesuch begnadigt, so daß ihm die Strafe erlassen ist. In einem anderen Falle wurde eine gerichtliche Strafe von drei Monaten auf zwei Monate herabgesetzt, in einem dritten Falle das Gnadengesuch abgewiesen.

— **Die schweizerische Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb** hat, wie die Schweizer. Bauztg. aus dem Vierteljahresbericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen an den Verwaltungsrat entnimmt, ihr Arbeitsprogramm aufgestellt. Es umfaßt allgemeine Untersuchungen über Anwendbarkeit und Gestaltung des elektrischen Betriebes der schweizerischen Bahnen von den Kleinbahnen bis zu den Hauptbahnen und scheidet sodann eine Anzahl einzeln zu bearbeitender Punkte aus, zu deren Behandlung eine Reihe von Unterkommissionen bestellt worden sind. Diese Studien umfassen sowohl die Untersuchung der Bedingungen, denen der elektrische Betrieb vom eisenbahntechnischen Standpunkte aus gerecht werden muß, wie eine Zusammenstellung und Prüfung der zur Zeit bereits bei den elektrisch betriebenen Bahnen angewendeten oder für solche vorgeschlagenen Beförderungsarten. Da die Kommission, soviel bekannt wurde, sich die Mitwirkung zahlreicher hervorragender Fachmänner gesichert hat, darf von ihren Arbeiten eine mächtige Förderung und Klärung der wichtigen Frage erhofft werden.

— **Der neue italienische Eisenbahnminister und sein Programm.** Naturgemäß wendet sich das Interesse, so schreibt die Köln. Ztg., zunächst dem Manne zu, der die große Aufgabe des Tages, die Eisenbahnvorlage, zu vertreten haben wird. Der Arbeitenminister Carlo F e r r a r i s ist Piemontese und von Beruf Professor der Volkswirtschaft an der Universität Padua. Er gilt in seinem Fach als eine hervorragende Kraft, beherrscht es aber nicht nur theoretisch, sondern hat sich auch in der Verwaltungspraxis schon nach verschiedenen Richtungen bewährt, indem er mehreren staatlichen Ausschüssen angehört: dem Obersten Unterrichtsrat, dem Obersten statistischen Rat, dem Versicherungsrat und dem Verwaltungsrat der Nationalkasse für Arbeiterversicherung. Seine parlamentarische Tätigkeit ist bis jetzt nur kurz gewesen: als Vertreter seines heimatlichen Wahlkreises Vignale (Provinz Alessandria) gehörte er der Kammer von 1886 bis 1890 und jetzt wieder seit der letzten Wahl im November 1904 an; aber sein Ansehen als Volkswirt ist so fest begründet, daß er neuerdings trotz der geringen Zahl von Abgeordnetenjahren, deren er sich rühmen kann, zum Mitglied und Berichter des Ausschusses für die Eisenbahnvorlage ernannt wurde. Auf diesem Gebiet ist er also kein Neuling, und da überdies der für die genannte Vorlage erwählte Kammerausschuß ihr durchweg günstig war, so ist mit Sicherheit zu erwarten, daß Ferraris in der Eisenbahnfrage die von der vorigen Regierung gezogenen Grundlinien nicht verlassen wird.

In letzterer Beziehung liegt auch bereits eine Kundgebung vor, denn der Ministerpräsident Fortis hat am 4. d. M. in beiden Häusern des italienischen Parlaments eine Erklärung verlesen lassen, deren auf das Eisenbahnwesen bezügliche Stelle so lautet: Unser Werk ist, gestützt auf eine breite parlamentarische Grundlage, darauf gerichtet, ein Programm durchzuführen, welches das Land in seinen Hauptzügen bereits günstig aufgenommen hat. . . . Kein Verzug ist uns zugestanden worden in der E i s e n b a h n f r a g e, um den Übergang des Eisenbahnbetriebes auf den Staat für den 1. Juli sicherzustellen. Wir bringen einen Gesetzentwurf ein, der mit einigen angebracht erscheinenden Abänderungen die Grundzüge des Entwurfs des früheren Ministeriums einschließlich der wirtschaftlichen Besserstellung der Angestellten aufnimmt, anderseits Vorschläge enthält, die teils zu sofortiger Durchführung bestimmt sind, teils darauf abzielen, vom 1. Juli ab d e n v o m S t a a t e z u ü b e r n e h m e n d e n E i s e n b a h n d i e n s t zu regeln. Andere Ergänzungsmaßnahmen werden später vorgeschlagen werden. Wir haben das Vertrauen, daß die Kammer den Entwurf sorgfältig prüfen und ihm zustimmen wird. . . In allen innerpolitischen Fragen, die die gesetzmäßige Folge der neuen, von der legitimen Organisation der Arbeiter abhängenden sozialen Bewegung sind, werden wir die Ideen von Recht und Billigkeit sowie Vertrauen zur Anwendung bringen, welche den neu zur Geltung gekommenen Kräften entsprechen, die mit den anderen bereits bestehenden Kräften durchaus harmonieren können und die im modernen sozialen Leben wirksam sind. Aber wir werden niemals darein willigen können, daß die Autorität des Staates vermindert oder verkannt werde, oder daß die Vernunft und die staatliche Ordnung, die gemeinsames Erbe und wesentliche Bedingung des freien bürgerlichen Lebens sind, bedroht werden.

— **Zur Reform der Eisenbahntarife in Italien.** Der frühere Postminister Maggiorino Ferraris — nicht der jetzige italienische Eisenbahnminister — bespricht in einem viel beachteten Aufsatz der „Nuova Antologia“ (vom 1. Januar d. J.) die Reform der Eisenbahntarife in Italien und spricht sich für eine Tarifherabminderung aus, die allein dem italienischen Volke die Wohltaten, die es von den Eisenbahnen erwarten darf, geben könne. Er urteilt sehr scharf über die Verträge von 1885, die Italien in ein starres System hoher und unwirtschaftlicher Tarife gezwängt hätten, währenddem die anderen europäischen Staaten fortgesetzt an der Erneuerung ihrer harten Bestimmungen gearbeitet hätten, um die finanziellen Interessen mit denen der Bevölkerung in Einklang zu bringen. Ferraris macht zur Begründung seines obigen Vorschlags Vergleiche zwischen der Bewegung der Reisenden in Italien und der anderer europäischer Staaten, wobei er vorzugsweise die in Österreich und Ungarn gewonnenen Ergebnisse heranzieht. Ungarn sei in landwirtschaftlicher und industrieller Beziehung in hohem Maße mit Italien vergleichbar (? D. Schriftl.), und sein Zonentarifsystem könne sehr wohl in Italien eingeführt werden.

— **Das Ausladen der Güter in Rußland** findet gegenwärtig nach Maßgabe der Bestimmungen des Allgemeinen Statuts für die russischen Eisenbahnen in der Regel durch Arbeiter der betreffenden Bestimmungsstation statt. Nur wenn der begleitende Frachtbrief ausdrücklich die Verfügung des Absenders enthält, daß das Entladen des Gutes auf der Bestimmungsstation durch Arbeitskräfte des Empfängers ausgeführt werden soll, macht die Eisenbahnverwaltung von ihrem Rechte keinen Gebrauch. Gegenwärtig bringt nun aber die „Torg.-Prom. Gaseta“ die Nachricht, daß dem nächsten allgemeinen Kongreß der Vertreter der russischen Eisenbahnen u. a. die Frage über die Zulassung des Ausladens von Waren mit Mitteln des Empfängers, auch wenn sich darüber in den Frachtdokumenten kein Vermerk der Versender vorfindet, allgemein durch die Empfänger stattfinden muß. Es scheint, daß in dieser Beziehung die Erfahrungen der letzten Monate einen bestimmenden Einfluß ausgeübt haben. Der Ausstand der Eisenbahnarbeiter in Libau, Riga, Petersburg usw., durch den doch ganz erhebliche Stockungen in der Abwicklung des Güterdienstes in den Hafenstationen eingetreten sind, deren Folge dann ferner das Stilliegen einer großen Anzahl Güterwagen war, scheint dazu geführt zu haben, die lästig gewordene Verpflichtung zum Entladen abzuschütteln. Es ist klar: wenn schon z. Z. des Ausstandes eine Bestimmung Geltung gehabt hätte, daß den Empfängern das Entladen obliegt, so wäre die große Ansammlung von beladenen Wagen aller Voraussicht nach vermieden worden, denn die Empfänger hätten eben um jeden Preis Arbeiter angemietet und die Wagen wären vermutlich frei geworden, um wieder den Versandstationen zugeführt werden zu können. Die Rückwirkungen, die sich z. Z. eines so großen Wagenmangels, wie er in Rußland besteht und durch seine verderblichen Wirkungen alles schädigt, was auf die Eisenbahn als Beförderungsunternehmen angewiesen ist, fühlbar machen, sind natürlich unermeßlich und hätten eingeschränkt und abgeschwächt werden können, wenn die Eisenbahnverwaltung ein Mittel in der Hand gehabt hätte, die Last des Entladens auf fremde Schultern abzuwälzen. Im übrigen muß aber auch anerkannt werden, daß es den einzelnen Interessen selbst zu Zeiten, wie sie während Arbeiterbewegungen vorliegen, leichter ist, für einige Wagenladungen die erforderlichen Hilfskräfte zu finden, als der Verwaltung bei dem gewaltigen Andrang der Güter. Die schweren Schläge und Erfahrungen der letzten Zeit haben die Eisenbahnverwaltung gezwungen, Folgerungen zu ziehen, die voraussichtlich gute Früchte für die Zukunft zeitigen werden.

Fremde Weltteile.

— **Ein Prahm für den Baikalsee.** Für die Beförderung über den Baikalsee wird noch ein Prahm gebaut. Trotz Eröffnung des Verkehrs auf der Baikalumgehungsbahn ist die Durchlaßfähigkeit der Transbaikalbahn gegenwärtig immer noch ungenügend, so daß man neben dem direkten Verkehr auf der Eisenbahnstrecke noch längere Zeit den Prahm über den Baikalsee wird benutzen müssen. Der Minister der Verkehrs-

anstalten Fürst M. J. Chilkow hat es daher, wie die St. Pet. Ztg. mitteilt, für nötig befunden, außer den beiden vorhandenen Prahm-Eisbrechern noch einen dritten, größeren und stärkeren zu bestellen. Daß der bestellte Prahm größer, namentlich aber auch stärker gebaut werden soll, ist außerordentlich verständig, denn die Erfahrungen, die mit den beiden zuerst beschafften Prahmen gemacht worden sind, ermutigen keinenfalls dazu, auf dem früher beschrittenen Wege weiter zu gehen, weil das Außerbetriebsetzen der Prahme infolge von Beschädigung durch Eis gar zu häufig eintrat. Anderseits ist aber auch wiederholt von verschiedenen Sachkundigen behauptet worden, daß gegen die Angriffe des Eises auf dem Baikalsee kaum ein Schiff stark genug gebaut werden kann. Wäre das richtig, dann würde auch die gegenwärtig beabsichtigte stärkere Bauart kaum etwas nutzen, und es bliebe nur bedauerlich, daß die Baikalumgehungsbahn nicht besser den Anforderungen des Betriebes entspricht.

— **Der Bau des zweiten Gleises auf der Sibirischen Bahn**, der anfangs beschlossene Sache war, ist nun nach langen Beratungen in verschiedenen Kommissionen und besonders wegen dahingehender Forderungen des Finanzministeriums endgültig aufgegeben worden. Gegen den Bahnbau wird geltend gemacht, daß durch Verbesserung des Profils auf einigen Teilstrecken und durch Anlage weiterer Überholungs- und Ausweichestellen eine Durchlaßfähigkeit der Bahn erzielt werden kann, die genügend ist, um die Transporte zu bewältigen. Derartige Verbesserungen und Ergänzungen würden nur 15 bis 20 % des Betrages, der für die Anlage eines zweiten Gleises erforderlich sein würde, in Anspruch nehmen. Ferner ist in Betracht gezogen worden, daß unter den z. Z. obwaltenden Zuständen die Zustellung von Baumaterial äußerst erschwert wäre und es in Sibirien jetzt auch an Arbeitskräften fehlt. Daher sollen die für das laufende Jahr angewiesenen 10 000 000 R. ausschließlich zum Ausbau der alten Bahn innerhalb der vorstehend angedeuteten Grenzen Verwendung finden. Nach dem Standpunkte, den wir unseren Lesern gegenüber wiederholt, zuletzt noch in Nr. 13 d. Ztg., vertreten haben, können wir den Beschluß, den zweigleisigen Ausbau der Sibirischen Bahn z. Z. sein zu lassen, nur durchaus sachgemäß finden, denn wie die Verhältnisse sich unter dem Drucke der Kriegsnot auf der Sibirischen Eisenbahn herausgebildet haben, ist sie bereits wesentlich leistungsfähiger gemacht worden und wird daher, wenn der Frühling — wie es den Anschein hat — den von Rußland ersehnten Frieden gebracht hat, auf lange Jahre hinaus den Ansprüchen von Handel und Industrie genügen.

Unabhängig hiervon wird aber noch — soweit den russischen Zeitungen zu entnehmen ist — die Eisenbahnverbindung Tjumen-Omsk weiter verfolgt, so daß immerhin dieser Teil des früher einheitlich behandelten Ausbaues des zweiten Gleises auf der Sibirischen Bahn noch Aussicht auf Durchführung zu haben scheint. Allerdings läßt der Hinweis, daß namentlich der Finanzminister das Aufgeben des Planes gefordert habe, ziemlich deutlich erkennen, daß die Lage der Finanzen in Rußland das Verzichten auf alles, was irgend entbehrlich ist, notwendig mache.

— **Algerische Staatsbahnen.** Die Verwaltung der algerischen Staatsbahnen ist kürzlich neu geregelt worden. Im französischen Ministerrat hat jetzt der Minister der öffentlichen Arbeiten Gauthier eine Verfügung unterzeichnen lassen, welche den Betrieb der algerischen Staatsbahnen der Direktion der französischen Staatsbahnen unterstellt. Zwei Ergänzungsmitglieder sind in den Staatseisenbahnrat ernannt, um die algerischen Interessen dort zu vertreten.

Allgemeines.

— **Neue Selbstentlader.** Die Firma Arthur Koppel in Berlin und Bochum hat jetzt ihr Musterbuch Nr. 709, das besonders für Klein- und Straßenbahnen bestimmt ist, versandt. Es enthält eine Reihe neuer und interessanter Wagenmuster und macht namentlich ersichtlich, mit welchem Eifer von der genannten Firma die Herstellung von leistungsfähigen Selbstentladern für jede Tragkraft und für jede Spur betrieben wird. Außer den älteren Formen, die sich teilweise ja in der Praxis schon gut eingeführt haben, bringt das Verzeichnis auch einen neuen Bodenentleerer, für welchen das Reichspatent erst angemeldet ist. Der Verschluß der Entladeöffnung geschieht nicht durch nach unten schlagende Klappen, sondern durch zwei Schieber, welche durch Schnecken- und Kettenantrieb beliebig auseinander gezogen oder geschlossen werden können. Die Wagen zeichnen sich durch einen besonders großen Laderaum bei sehr tiefer Lage des Schwerpunktes aus. Der Kasten ist in starrer Verbindung mit dem Untergestell ausgeführt.

— **Drahtseilhängebrücke in der Bretagne.** Über eine Straßenbrücke von sehr leichter und gefälliger Erscheinung berichtet „le Génie Civil". Sie wurde kürzlich bei der Stadt Lorient über dem Blavetfluß errichtet, um den Verkehr zwischen der Stadt und den Vororten zu erleichtern. Sie führt den gemütlichen Namen pont du bonhomme (etwa Biedermannsbrücke) nach einer Ortslegende. Sie verfolgt aber ernste Nebenzwecke, indem sie die Wegeverbindungen für die Küstenverteidigung verbessert. Sie ist in der Breite sehr bescheiden: 4,65 m im Lichten zwischen den Geländern; dabei sind ausgekragte Fußwege nicht vorhanden. Um so ansehnlicher sind die Längen- und Höhenmaße: Spannweite der Hauptöffnung 163 m, der Uferöffnungen je 37 m, Gesamtlänge der Brücke einschließlich der Verankerungen, aber ausschließlich der nicht bedeutenden Zufahrtviadukte 264 m; lichte Höhe der Brücke in der Mitte über den Springfluten 26,95 m.

Der 91 m lange mittlere Teil der Fahrbahn in der Hauptöffnung ist durch senkrechte Stangen an den parabolischen Tragseilen angehängt. Die beiden Enden der Fahrbahn in der Hauptöffnung sowie die Fahrbahnen in den beiden Uferöffnungen sind durch je sechs geneigte Drahtseile an den Rollen auf dem Kopf der Hauptpfeiler unmittelbar angehängt. Zur Aussteifung der Tragwände sind die 1,25 m hohen Brückengeländer mit Diagonalkreuzen versehen. Von Haupttrageseilen liegen je fünf nebeneinander an jeder Seite der Brücke; sie gehen über die auf Rollen gelagerten Sättel nach den Ankerpfeilern hin; jeder Sattel ist durch zwei Rückhaltseile gegen ein Verschieben nach der Mittelöffnung hin gesichert.

Besondere Beachtung verdient der Entwurf und die Herstellung der Fahrbahn, da bei ihr die Verwendung von Holz ganz vermieden ist, d. h. in den an schrägen Seilen hängenden Endabschnitten der Brücke, während der mittlere Teil derselben gewöhnliche Holzfahrbahn erhielt. Es sollte eben ein Versuch im großen Maßstabe zum Vergleich der beiden Bauarten unter ganz gleichen Verhältnissen gemacht werden. Die massive Fahrbahn ruht auf Querträgern aus I-Eisen und besteht aus einer 10 cm hohen Platte aus armiertem Beton, welche eine 5 cm hohe Pflasterschicht aus gepreßten Asphaltfliesen trägt. Die Armatur der Betonplatte besteht aus einer nahe über der Unterfläche des Betons liegenden Schar von 5 mm starken Stahldrähten. Diese liegen in der Längsrichtung der Brücke und tragen eine Schar von 4,5 mm starken Drähten, welche quer zur Brückenrichtung liegen und zur besseren Lastverteilung dienen sollen. Man hatte schon vor dem Bau der Brücke eingehende Studien über die massive Fahrbahn angestellt. Diese ermutigten dazu, sie in die Praxis bei Hängebrücken einzuführen und bei dem „pont du bonhomme" den Anfang zu machen.

Rechtspflege.

— **Frachtzuschlag nach § 53 Absatz 8 der Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Nach § 29 Abs. 1 der Verkehrsordnung sind die in der Anlage B zur Verkehrsordnung verzeichneten Gegenstände von der Beförderung als Reisegepäck ausgeschlossen. Zu diesen Gegenständen zählt auch Benzin (Abschnitt XXI der Anlage B zur Verkehrsordnung). Motorfahrräder dürfen deshalb nur dann als Reisegepäck aufgegeben werden, wenn ihre Brennstoffbehälter entleert sind (V.-O. § 30 Zus. 1 und § 32 Zus. 5) Die Nichtbeachtung dieser Bestimmung verpflichtet den Gepäckscheininhaber nach § 53 Abs. 8 V.-O. zur Zahlung eines Frachtzuschlages von 12 *M.* für das Kilogramm des ganzen Fahrrades. Auf Grund dieser Bestimmungen ist ein Reisender, welcher ein Motorzweirad, dessen Brennstoffbehälter noch ungefähr 3 l Benzin enthielt, als Reisegepäck aufgab, von dem Amtsgerichte U. mit Entscheidung vom 28. Dezember 1904, Nr. 12 930, verurteilt worden, der Eisenbahn den geforderten Betrag nebst 4 % Zinsen vom Tage des Erhalts des Zahlungsbefehls zu zahlen und die Kosten des Rechtsstreites zu tragen.

Nach den Entscheidungsgründen des Gerichts erscheint der Frachtzuschlag als eine Vertragsstrafe im Sinne der Vorschriften der §§ 339—345 B. G.-B. Hierbei kommt insbesondere der § 339 B. G.-B. in Anwendung, wonach der Schuldner dem Gläubiger für den Fall, daß er seine Verbindlichkeit nicht oder nicht in gehöriger Weise erfüllt, die Zahlung einer Strafe verspricht, die Strafe verwirkt hat, sobald er mit Erfüllung seiner Verbindlichkeiten in Verzug kommt, bezw. falls die geschuldete Leistung in einem Unterlassen besteht, mit der Zuwiderhandlung.

Der Einwand des Beklagten, daß er die in der Eisenbahn-Verkehrsordnung aufgeführten Bestimmungen betreffend den Transport leicht entzündbarer Stoffe nicht gekannt habe, ist hinfällig, da sich der Beklagte diesen Bestimmungen stillschweigend unterworfen hatte und es seine Sache gewesen wäre, sich hierüber zu informieren. — Auch der weitere Einwand des Beklagten, er habe nicht gewußt, daß in dem Motorrade noch Benzin enthalten sei, da er das Rad nicht selbst auf-

gegeben habe, sondern ein Dritter für ihn, daß er daher wegen der unterlassenen Untersuchung des Rades nicht haftbar gemacht werden könne, ist ohne weiteren Belang. Denn es ist ganz gleich, ob der Beklagte persönlich das Rad zur Bahn gegeben hat oder ein Dritter für ihn. Im ersten Falle besteht über die Verantwortlichkeit des Beklagten kein Zweifel, da er die Pflicht hatte, das Motorrad vor dem Transporte zu untersuchen und den Behälter zu entleeren. Im zweiten Falle hat der Beklagte die Handlung seines Vertreters nach § 164 B. G.-B. in vollem Umfange zu vertreten und muß die Folgen der vorliegenden Zuwiderhandlung gegen die Beförderungsvorschriften gegen sich selbst gelten lassen.

Nachdem der Beklagte eine Herabsetzung der Strafe durch Richterspruch gemäß § 343 B. G.-B. beantragt hat, war zu untersuchen, ob auch Grund zur Herabsetzung der von der Eisenbahn bereits ermäßigten Vertragsstrafe besteht. Diese Frage war entschieden zu verneinen, denn Zweck der Vertragsstrafe ist, die Sicherheit des Verkehrs aufrecht zu erhalten, nämlich das Leben und Eigentum Dritter, welche die Dienste des Klägers gleichzeitig in Anspruch nehmen, und das der Bediensteten der Eisenbahn nicht zu gefährden. Weiter ist in Betracht zu ziehen, daß der Beklagte in seiner Eigenschaft als Motorradfahrer sich um diese Bestimmungen der Verkehrsordnung hätte kümmern müssen und daß der Kläger die Vertragsstrafe aus freien Stücken bereits um ein Bedeutendes herabgesetzt hat, so daß die Höhe des Restbetrages in einem zu großen Mißverhältnis zum Werte der vertraglichen Leistung der Eisenbahn in Rücksicht auf den vorbezeichneten Zweck der Strafe nicht erachtet werden kann.

Bücherschau.

— Zur Politik des deutschen Finanz-, Verkehrs- und Verwaltungswesens. Unter diesem Titel ist dem vor fünf Jahren erschienenen Bande gesammelter Aufsätze des Göttinger Professors Gustav C o h n zur Geschichte und Politik des Verkehrswesens ein neuer Band gefolgt. (Stuttgart, Verlag von Ferdinand Enke, 482 Seiten.) Die in ihm enthaltenen 11 Aufsätze sind meist schon an verschiedenen anderen Orten erschienen, geben nun aber zusammengefügt ein ziemlich einheitliches Bild und ein lehrreiches Studium. Sie behandeln nationalökonomische, verkehrspolitische und staats- und rechtswissenschaftliche Themata, wie Reichshaushalt, Steuern, Staatsbeamtentum und Staatswissenschaft, Kameralwissenschaft in zwei Jahrhunderten usw. Professor Cohn, der sich namentlich auch als Verteidiger des Staatsbahnsystems im allgemeinen und der preußischen Staatsbahnen im besonderen einen Namen gemacht, verwahrt sich auch in dem jetzt veröffentlichten Buche wiederholt energisch gegen den Vorwurf, ein „Reaktionär" zu sein. Wir stimmen mit ihm grundsätzlich durchaus überein insofern, als sich wirtschaftliche Fragen nicht oder nicht dauernd in politische Parteilehren pressen lassen. Bei uns in Deutschland, wo der Doktrinarismus am meisten blüht, ist es doch nur noch ein kleines Häuflein, welches Liberalismus und Freihandel einerseits und Schutzzoll und Reaktion anderseits zusammenschweißen will. Dabei sind tatsächlich die größten demokratischen Republiken, die Vereinigten Staaten von Nordamerika sowie Frankreich, die Führer und die größten Übertreiber auf dem Wege des Schutzzolls gewesen. Ähnlich gehörte es früher noch mehr als heute zum Programm unserer freisinnigen Parteien, nach manchesterlichem Grundsatz das Privatbahnsystem zu verfechten und die Staatsbahnen zu bekämpfen. Im heutigen Frankreich aber verurteilt der herrschende Bourgeois-Liberalismus den Rückkauf der Eisenbahnen durch den Staat und den Staatsbetrieb als höchst gefährlichen Schritt zum Sozialismus. Nach dieser Anschauung wäre Professor Cohn nicht „Reaktionär", sondern den Liberalismus übertrumpfender Sozialist. Immerhin werden auch den nicht durch die politische Parteibrille Sehenden manche Anschauungen des Professor Cohn als allzu konservativ vorkommen.

Wir wollen an dieser Stelle aus dem vorliegenden Buch im einzelnen nur kurz drei auf dem Gebiet des Verkehrswesens liegende Aufsätze hervorheben: über „D i e Z u k u n f t d e r S t r a ß e n b a h n e n" und über „R e a k t i o n i m V e r k e h r s w e s e n" sowie den mittelbar als Vorbereitung für den letztgenannten dahingehörigen Aufsatz über „Ethik und Reaktion in der Volkswirtschaft". Betreffs der Straßenbahnen befürwortet der Verfasser durchaus die Verstadtlichung oder Kommunalisierung. Er führt die Entwicklung von London und Berlin als Beispiele der Großstadtbildung mit Daten usw. vor und erklärt: „Das ganze mühselige Problem der Konzentration einer großstädtischen und millionenstädtischen Bevölkerung ist für seine relative Lösung auf die l o k a l e n V e r k e h r s m i t t e l angewiesen." Cohn bespricht die einschlägigen Beförderungsmittel: Straßenbahn, Stadtbahn, Hochbahn, Untergrundbahn, Omnibus, Droschke, und meint, es sei kein Zufall, daß fast zwei Drittel der Fahrten im heutigen Groß-Berlin auf den Straßenbahnen zurückgelegt werden; ja, die fernere Entwicklung werde sie aller Wahrscheinlichkeit nach noch mehr in den Vordergrund drängen, weil die Ausbreitung der Berliner Bevölkerung nach den Rändern hinaus und die Erweiterung dieser Ränder für die Ausdehnung der Straßenbahnen ein so viel freieres Feld in den neuen Anlagen gewähre, als in dem Gedränge der alten Straßen der alten Stadt. Hier ist entgegenzuhalten, ob die immer mehr erforderte S c h n e l l i g k e i t der Bevölkerung nicht eine andere Beförderungsweise als die bisherigen Straßenbahnen erfordert. Cohn sagt: „Die neue Hochbahn (in Berlin) mag beginnen als selbständige Wettbewerberin. Es dauert doch nicht lange, und der Friede folgt auf den Kampf, und auf den Frieden folgt die Koalition. Blieben sie aber selbst in unabhängigem Wettbewerbe — die Sphäre der Wirksamkeit bleibt für die Hochbahn eine ebenso sehr beschränkte wie für die Stadtbahn; die Hauptmacht fällt je länger, je mehr der Straßenbahn zu." Cohn weist darauf hin, wie sogar in England, wo der überlieferte Individualismus die Verstaatlichung der Eisenbahnen verhinderte, bis es zu spät war, jetzt eine immer stärker werdende Bewegung zum „Munizipal-Sozialismus" die Straßenbahnen zahlreich in Eigentum und Betrieb der Städte führt. Aus dem bei uns fortschreitenden zentralistischen Wesen folge das faktische Monopol. Da sei aber ein Staats- oder öffentliches Monopol noch besser, als ein privates. Derselbe Gedanke ist jüngst mehrfach in unseren Parlamenten aus Anlaß des Hibernia-Kampfes und des Bergarbeiterstreiks ausgesprochen worden.

Bei der Befürwortung des öffentlichen Betriebes kann sich Cohn mit Recht darauf berufen, daß wir in Deutschland eine vorzügliche B e a m t e n s c h a f t und Verwaltung haben. Aus Anlaß von unliebsamen Vorkommnissen in englischen Gemeindeverwaltungen schrieb der Londoner „Economist": „In Deutschland herrschen alte und hohe Traditionen der Ehrenhaftigkeit, die kommunalen Ämter haben eine lange Dauer und die Staatsaufsicht ist streng." Immer wiederholt ist in Frankreich von den Gegnern der Eisenbahnverstaatlichung vorgebracht worden, in Deutschland sei das Staatsbahnsystem möglich, weil dort noch Staatsansehen, straffere Pflichterfüllung und keine Parlamentswirtschaft bestehe; in Frankreich sei das Gegenteil der Fall.

In dem Aufsatz „über Reaktion im Verkehrswesen" sucht Professor Cohn darzulegen, man könne wohl ein aufrichtiger Anhänger der fortschreitenden Teilnahme der Volksgesamtheit an den öffentlichen Angelegenheiten sein, aber doch nicht alle Forderungen anerkennen, die zu dem Programm der internationalen Demokratie gehören. Gegen „Experimente" ist er vorsichtig und, wie wir glauben, wohl etwas zu konservativ oder mißtrauisch. Er bespricht Luftschiffahrt, elektrische Fernbahnen, das Automobil, das bei ihm besonders schlecht wegkommt; er sagt vom „Automobil" in dem allerdings bereits 1900 geschriebenen Aufsatz: „Die Gnadenfrist für seinen Fortbestand nach heutiger Weise (auf offenen Wegen, ohne eigene Straßen mit Eisenschienen) beruht also gerade auf der gegenwärtigen Unreife jener Technik und auf der Modelaune, die an der Unreife eine erlesene Freude hat, wie an den unreifen Kirschen im Januar." Cohn meint, durch die Verallgemeinerung und damit verbundene Gefährlichkeit des Betriebs werde man ihm schließlich immer wieder eigene Straßen beschaffen müssen mit Organisation und Fahrplan, so daß man hinten herum nur auf die hohe Zweckmäßigkeit der alten Eisenbahn zurückkomme.

Weder in diesem Urteil, noch weiter können wir Cohn folgen in seiner Gegnerschaft gegen die K a n ä l e. Wir glauben gewiß, daß er Recht hat, wenn er, wie einmal die Dinge liegen, das finanzielle Überschußsystem der preuß. S t a a t s b a h n e n verteidigt. Aber er tut es nicht grundsätzlich, sondern nur deswegen, weil es wohl oder übel besteht und die 100 oder 200 Millionen für andere Staatszwecke verwendeten Eisenbahnüberschüsse nicht auf anderem Wege, durch Steuern, beschafft werden können. Er tadelt mit Recht, „daß die herrschenden Parteien sich gewöhnt haben, vom Staat und Reich Opfer zu verlangen, aber sich die Gesinnung der Opferwilligkeit für Staat und Reich abgewöhnt haben". „Unter diesen Umständen", fährt er fort, „war das überraschende Eintreten der Überschüsse in unserem Staatsbahnsystem ein Glücksgewinn, den man festhalten mußte, um für den Mangel an neuen Steuern ein Ersatzmittel zu haben." Dieser bei der Eisenbahnverstaatlichung durchaus nicht beabsichtigte hohe „Zufallsgewinn" rechtfertigt es aber doch nicht genügend, daß man nun, wie Cohn es tut, die Herstellung von künstlichen Wasserstraßen deshalb fürchtet und bekämpft, weil aus ihnen kein finanzieller Gewinn für den Fiskus herausspringt, daß man sie als „sehr kostbares und wenig lockendes Experiment"

hinstellt und als „eine Form, die Opfer der öffentlichen Finanzen für bestimmte berufliche und landschaftliche Interessen in Anspruch zu nehmen“. Diese Meinungsverschiedenheit hält uns indes nicht ab, das Nachlesen des klar und mit ebensoviel Wissen wie Überzeugungstreue geschriebenen Buches zu empfehlen. Mannigfache Anklänge an Vorkommnisse und Kämpfe der letzten Zeit bietet auch dessen letztes Kapitel über „Freiheit der Staatswissenschaft“. Hier zeigt sich Professor Cohn stark antiagrarisch, also nach landläufigen Begriffen nichts weniger als „reaktionär“, indem er von dem „verhängnisvollen Zugeständnis des geltenden, bereits sehr hohen (!? Die Schriftl.) Agrarschutzzolls“ spricht. O. B.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 1. April d. J. ist an der Linie Cilli-Wöllan die Haltestelle Packdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eröffnung der Strecke Weitmar-Vollmond für den beschränkten Personenverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 1. Mai dieses Jahres wird an der dem Güterverkehr bereits dienenden Hauptbahnstrecke Weitmar-Langendreer Süd je auf den Bahnhöfen Weitmar und Laer ein Haltepunkt sowie ferner zwischen Weitmar und Laer der Haltepunkt Dannenbaum und zwischen Laer und Langendreer Süd der Haltepunkt Vollmond für den beschränkten Personenverkehr eröffnet werden. Auf der Teilstrecke Vollmond-Langendreer Süd findet Personenverkehr nicht statt. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 26 — Inser.-Nr. 860 — d. Ztg.)

Errichtung einer Maschineninspektion in St. Wendel.

Am 1. April d. J. ist im Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann-Saarbrücken eine dritte Maschineninspektion mit dem Sitze in St. Wendel errichtet worden.

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Der zwischen den Stationen Schafhaus und Tingleff an der Strecke Flensburg-Tingleff belegene Personenhaltepunkt Baistrup wird am 10. April d. J. als Haltestelle für den Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Baistrup bleiben Sprengstoffe und solche Fahrzeuge, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen erfolgen kann, ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 1. April d. J. ist die an der Strecke Glasow-Pyritz gelegene, für den Wagenladungsgüterverkehr bereits bestehende Haltestelle Naulin auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie Sprengstoffe können nicht abgefertigt werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. Saale. Auf Station Wahren können künftig auch Fahrzeuge und sonstige schwerwiegende Gegenstände, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, abgefertigt werden. Die Station Leipzig-Eutritzsch wird für den Freiladeverkehr geschlossen. Die Abfertigung von Wagenladungsgütern der Anschlußgleisbesitzer und von Frachtstückgütern bleibt bestehen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die bisherige Ladestelle Bremen-Weserbahnhof ist vom 1. April d. J. ab zu einer selbständigen Güterabfertigungsstelle erhoben worden. (Änderungen in den Abfertigungsbefugnissen und der Fracht- usw. Berechnung sind nicht eingetreten.)

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. April d. J. ist der an der Strecke Oppeln-Vossowska zwischen Malapane und Vossowska gelegene bisherige Haltepunkt Krascheow, unter gleichzeitiger Umwandlung in eine Haltestelle, für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme derjenigen Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, und mit Ausnahme von Sprengstoffen eröffnet worden. Die Abfertigung von lebenden Tieren ist auf Kleinvieh in Käfigen beschränkt. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 26 — Inser.-Nr. 824 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Die an den Bahnstrecken Posen-Thorn und Posen-Stralkowo gelegene Station Posen-Gerberdamm, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck-, Frachtstückgut-, Wagenladungsgüter- und Tierverkehr diente, ist am 5. April d. J. auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und schweren Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, eröffnet worden. Eine Abfertigung von Eilstückgut, Sprengstoffen und feuergefährlichen Frachtgütern ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Großherzogl. badische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- usw. Verkehr eingerichtete Station Hubacker der Linie Appenweier-Oppenau ist am 1. April d. J. auch für den Stückgutverkehr und für den Wagenladungsverkehr der durch Anschlußgleis mit der Station verbundenen Firmen eröffnet worden.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die an der Linie München-Buchloe-Lindau gelegene, bisher nur für den beschränkten Güterdienst eingerichtete Station Beckstetten ist vom 1. April d. J. ab für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahn Zsebely-Csákovár-Bóka zwischen den Stationen Gyér und Bóka gelegene Halte- und Verladestelle Surján Zsibova, welche für den Personen- und Gepäckverkehr sowie zur Auf- und Abgabe von Frachtgutsendungen und lebenden Tieren in Wagenladungen dient, ist vom 1. März d. J. ab als selbständige Verrechnungsstelle eingerichtet worden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Die an der Strecke Brünn-Prerau zwischen den Stationen Brünn und Chirlitz-Turas gelegene Personenhaltestelle Nennowitz ist vom 1. April 1905 ab für den beschränkten öffentlichen Güterverkehr eröffnet worden.

Dieser Güterverkehr ist auf den Frachtgutverkehr in Wagenladungen, d. i. sofern die Fracht für mindestens 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen bezahlt wird, in folgendem Umfange beschränkt:

a) auf die Aufgabe von Malzsendungen und
b) auf den Verkehr mit dem Nennowitzer Etablissement der ersten Brünner Aktienbrauerei und Malzfabrik.

Von dem Verkehr unter b) sind ausgeschlossen:

1. explosive Güter,
2. Güter, welche über eine Wagenlänge hinaus reichen,
3. Gegenstände, die einzeln mehr als 750 kg wiegen,
4. lebende Tiere und Straßenfahrzeuge, zu deren Auf- und Abladung besondere Ladevorrichtungen erforderlich sind,
5. Güter, welche durch Funken der Lokomotive leicht entzündet werden können, als: Heu, Stroh, Rohr, Borke, Torf, Holzkohlen etc. etc. (laut Nummer XXXIV der Anlage B zum Betriebsreglement) und
6. Flüssigkeiten in Kesselwagen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Der an der Bahnstrecke Emden-Norden liegende Haltepunkt Hinter-Straße erhält vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Hinte-Harsweg.

Großherzoglich badische Staatseisenbahnen. Die Lokalzughaltestelle Stengelhof der Strecke Mannheim-Schwetzingen führt vom 1. April d. J. ab die Bezeichnung Rheinau Hafen.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die Haltestelle Mühlhausen a/Ebrach der Lokalbahn Strullendorf-Schlüsselfeld führt fernerhin die Bezeichnung Mühlhausen (Oberfranken).

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird der Name der an der Linie Marburg Hauptbahnhof-Franzensfeste gelegenen Station Welsberg auf Welsberg-Waldbrunn abgeändert werden.

Das **Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins** — gültig vom 1. April d. J. ab — ist erschienen und an die am Übereinkommen beteiligten Vereinsverwaltungen versandt worden.

Der **III. Nachtrag zu dem Vereinsbetriebsreglement** ist nunmehr allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 88 vom 31. März d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend den II. Entwurf eines neuen arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses vom 1. Juni 1905 (abgesandt am 5. April d. J.).

Nr. I 90 vom 30. März d. J. — nicht 30. April, wie irrtümlich angegeben — an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zu dem Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 5. April d. J.).

Nr. III 352 vom 28. März d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Antrag auf schiedsrichterliche Entscheidung in einem Streitfalle (abgesandt am 5. April d. J.).

Nr. III 382 vom 1. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend: Genaue Bezeichnung des Eigengewichtes der Güterwagen (abgesandt am 5. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der an der Strecke Jarotschin-Kreuzburg gelegenen Station Kempen Güterbahnhof wird vom 1. Mai d. J. ab in Birkenfelde-Posen abgeändert.

Posen, den 4. April 1905. (884)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die an der Strecke Nordhausen-Halle gelegene Haltestelle Blankenheim erhält fortan die Bezeichnung „Blankenheim (Kr. Sangerhausen)".

Cassel, den 29. März 1905. (884a)
Königliche Eisenbahndirektion.

Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahn.

Die Station Osterwieck führt fortab die Stationsbezeichnung „Osterwieck (Harz)".

Berlin, den 5. April 1905. (884b)
Die Direktion
der Osterwieck-Wasserlebener Eisenbahngesellschaft.

2. Güterverkehr.

Im preußisch/sächsisch-schweizerischen Gütertarif, Teil II, Heft 1 vom 1. September 1904 wird auf Seite 52 der Frachtsatz des Spezialtarifs III a mit sofortiger Gültigkeit von 238 Cts. auf 338 Cts. für 100 kg berichtigt.

Dresden, den 6. April 1905. (885)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 werden aufgenommen:

1. die Station Böckingen Güterbahnhof der württembergischen Staatseisenbahnen in die Hefte 1—5 der Abteilung E (Württemberg),
2. die Stationen Bichtlingen, Brombach und Hubacker der badischen Staatseisenbahnen in die Hefte 1—5 der Abteilung A (Baden).

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 29. März 1905. (885a)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Mit Wirkung vom 15. d. M. werden die Stationen Rossenbach der Brölthaler Eisenbahn für den Wagenladungsverkehr in das Tarifheft E und Hubacker der badischen Staatseisenbahnen für den gesamten Güterverkehr in die Tarifhefte A 3, B 3 und E einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 1. April 1905. (886)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1905 wird die für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnete württembergische Station Böckingen Güterbahnhof in den badisch-württembergischen Gütertarif einbezogen.

Ferner wird vom gleichen Zeitpunkte ab für die Überführung von Wagenladungen nach und von dem Hafengebiet in Rheinau eine besondere Überfuhrgebühr nicht mehr erhoben, sondern es werden hierfür die Wagenladungsfrachtsätze für die neue Tarifstation Rheinau Hafen um 1 ₰ für 100 kg höher gehalten, als jene für Rheinau.

Karlsruhe, den 4. April 1905. (886a)
Großh. Generaldirektion.

Staatsbahngütertarif, Gruppe II.

Mit Gültigkeit vom 12. d. M. an treten ermäßigte Entfernungen zwischen Meiningen preuß. Staatsb. einerseits und Dermbach, Diedorf, Dietlas, Dorndorf, Stadt Lengsfeld, Tiefenort, Vacha und Weilar anderseits in Kraft.

Erfurt, den 6. April 1905. (887)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österr.-ungar.-bayer. Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 gelangen von Viehofen-Fabrik nach München H. B. direkte Frachtsätze für Eil- und Stückgut zur Einführung.

München, den 2. April 1905. (888)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April wird der Tarif vom 1. Februar 1899 erweitert durch Einbeziehung der württembergischen Station Böckingen Güterbahnhof.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

München, den 30. März 1905. (889)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr mit den bayerischen Staatseisenbahnen.

Die Station Beckstetten der bayerischen Staatseisenbahnen dient ab 1. April d. J. dem unbeschränkten Güterverkehr.

München, den 31. März 1905. (890)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Hefte 1, 2 und 5 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1905 werden die Stationen Alterkülz, Büchenbeuren, Castellaun, Cülz, Dhronecken, Hinzerath, Hirschfeld, Hochscheid, Hoxel, Kirchberg (Hunsrück), Morbach, Nannhausen, Pölert, Rascheid, Sohren, Thalfang, Unzenberg und Zolleiche (Holzverladestelle) in den Ausnahmetarif 5 I für Holz usw. (Tarifheft 2) einbezogen; ferner werden anstatt der bisherigen Anstoßfrachtsätze für Hermeskeil (Tarifheft 2) und Simmern (Tarifheft 5) in demselben Ausnahmetarif ausgerechnete Frachtsätze eingeführt.

Von demselben Zeitpunkte an tritt für die Stationsverbindung Hellenthal (Tarifheft 1) -Ternath in der Abteilung C des genannten Ausnahmetarifs ein Frachtsatz von 9,45 Frcs. für 1000 kg in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 30. März 1905. (891)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Am 15. April 1905 wird die Halte- und Ladestelle Nennowitz (für Sendungen nach dem Nennowitzer Etablissement der ersten Brünner Aktienbrauerei und Malzfabrik) mit den für Brünn K. F. N. B. geltenden Frachtsätzen in den direkten Verkehr einbezogen. Das Abladen hat in Nennowitz der Empfänger zu besorgen.

Kattowitz, den 4. April 1905. (892)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Aufnahme der Station Haiger in den Ausnahmetarif für Dachschiefer.

Mit Wirkung vom 10. April d. J. ab wird die Station Haiger des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. als Versandstation in den Ausnahmetarif für Dachschiefer im Verkehre mit den Stationen der preußisch-hessischen, oldenburgischen und bayerischen Staatsbahnen, der Reichseisenbahnen (einschl. Basel und Basel-St. Johann), ferner mit den Stationen der Farge-Vegesacker, Hoyaer, Ilme-, Kreis Oldenburger und der Königlichen Militäreisenbahn und mit den Stationen der am Ausnahmetarif für Dachschiefer beteiligten Bahnen des mitteldeutschen und westdeutschen Privatbahnverkehrs und des rheinisch-niederdeutschen Verbandes einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 27. März 1905. (893)
Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Zu der ab 1. Oktober 1902 gültigen Übersicht der Ermäßigungen, die für Steinkohlen- usw. Sendungen von Karlsruhe Hafen, Kehl, Mannheim Bad. B., Mannheim Industriehafen, Maxau und Rheinau sowie Ludwigshafen a. Rh. nach Stationen der bayerischen Staatseisenbahnen einschl. bayerischen Stationen

der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München auf die Frachtsätze des Spezialtarifs III bewilligt werden, ist der Nachtrag III ausgegeben worden. Er enthält Ergänzungen oder Berichtigungen der Ermäßigungstabelle für die bayerischen Hauptbahnstationen sowie eine Neuauflage der Ermäßigungstabelle für die Lokalbahnstationen.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben; weitere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 1. April 1905. (894)
Großh. Generaldirektion.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 gelangen für die Beförderung von Alteisen in 10 t-Ladungen direkte Frachtsätze von verschiedenen bayerischen Stationen nach Kladno (B. E. B.) zur Einführung.

München, den 1. April 1905. (895)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Oktober 1901.

Mit Wirksamkeit vom 5. April 1905 wird die badische Station Brombach in den obigen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 1. April 1905. (896)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Die Ausnahmefrachtsätze für kondensierte und konservierte (sterilisierte) Milch und Kindermehl zwischen Basel und den belgischen Seehäfen im belgisch-südwestdeutschen Tarifheft 2a werden, und zwar die des Ausnahmetarifs 7 j um 2,50 Fr. (neuer Satz Basel-Antwerpen transit 25 Fr.) und die des Ausnahmetarifs 8 a um 5 Fr. (neuer Satz Basel transit Westschweiz-Antwerpen transit 20 Fr.) für 1000 kg vom 20. April 1905 ab ermäßigt.

Straßburg, den 1. April 1905. (897)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 10. April d. J. wird die württemb. Station Böckingen Güterbahnhof in die Tarifhefte 1—4 des obengenannten Eisenbahnverbandes aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Stuttgart, den 27. März 1905. (898)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen
(geschäftsführende Verwaltung).

Deutsch-südfranzösischer Güterverkehr.

Für Furniere von Marseille nach Breslau werden auf dem Wege über Genf-Lindau im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe nachstehende Frachtsätze gewährt:

	für Wagenladungen von 5000 kg	10 000 kg
	Franken für 10 0 kg	
Marseille-Breslau Märk.-Freibg. Bhf.	92,70	86,40

München, den 28. März 1905. (899)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-österreichischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 6 vom 1. April 1895.

Am 1. Mai 1905 kommt der Nachtrag III zur Einführung, welcher Ergänzungen und Änderungen des Haupttarifes sowie die Aufhebung des Verzeichnisses der Zechenfrachten enthält.

München, den 30. März 1905. (900)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 15. April l. J. wird die Station Pribram k. k. St. B. mit nachstehenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 14, Abteilung I einbezogen:

Nach und von	Pribram km	Mark f. 100 kg
Frankfurt a/M. Hafen etc.	567	1,72
Gustavsburg tr.	593	1,79
Mainz Hafen, Kastel Hafen	597	1,80
Mannheim tr., Ludwigshafen tr.	601	1,81

München, den 30. März 1905. (901)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Klassentarif Teil II, Heft Nr. 3 vom 1. Januar 1904.

Ab 10. April 1905 gelangen im Verkehre mit Innsbruck für die Beförderung von rohen Tuffsteinen, ferner von Traß (ausgenommen sizilianischer [Puzzolanerde]) bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, die folgenden direkten Frachtsätze zur Einführung:

Stationen der K. E.-D. St. Johann-Saarbrücken	Innsbruck Tuffsteine (rohe)	Innsbruck Traß
	Pfennige für 100 kg	
Kruft	155	167
Plaidt	154	166

München, den 29. März 1905. (902)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn und Gostyner Kreisbahn.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen direkte Personenfahrpreise und Gepäckfrachten zwischen Görchen einerseits und Kröben Staatsbahnhof, Kröben Stadt und Gostyn anderseits zur Einführung.

Auskunft erteilen die Dienststellen.

Rawitsch, den 5. April 1905. (903)
Direktion
der Liegnitz-Rawitscher Eisenbahn,
gleichzeitig im Namen der Gostyner Kreisbahn.

Am 1. Mai 1905 wird die an der Bahnstrecke Münster i/Westf.-Hamm belegene Haltestelle Ermelinghof für den unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet.

Münster, den 31. März 1905. (904)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Vom 10. April d. J., dem Tage der Eröffnung der Strecke Nordenham-Blexen an, gelten die im direkten Verkehr mit Geestemünde etc. über Nordenham bestehenden Tarifsätze für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Eil- und Frachtstückgütern über Blexen. Der Übergang von der Eisenbahn auf das Fährschiff der Bugsiergesellschaft Union oder umgekehrt wird am genannten Tage nach Maßgabe des Fahrplans von Nordenham nach Blexen verlegt. Den Reisenden wird jedoch auch der Übergang in Nordenham gestattet.

Über die für die Stationen an der neuen Strecke zur Einführung kommenden Sätze geben die Stationen Auskunft.

Oldenburg, den 31. März 1905. (905)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Verdingung von 22 700 kg Kupferblech in 7 Losen, 76 600 kg Kupferplatten zu Lokomotivfeuerbuchsen, 25 500 kg Kupferröhren ohne Lötnaht in je 6 Losen, 49 600 kg Stangenkupfer in 5 Losen und 17 200 kg durchlochtem Stangenkupfer in 4 Losen für den Beschaffungsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. April 1905, vormittags 12 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben von Kupferplatten aus Rundkupfer bis spätestens zum 25. April 1905 an die Werkstätteninspektion Tempelhof einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 15. Mai 1905.

Berlin, den 5. April 1905. (906)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Direktionsbezirk Erfurt angesammelten alten unbrauchbaren Oberbau- und Baumaterialien, bestehend aus Schienen, eisernen Schwellen, Weichenteilen, Eisen-, Guß- und Stahlschrott sollen öffentlich verkauft werden.

Zu diesem Zwecke ist Termin auf den 26. April d. J., vormittags 10 Uhr, bei der unterzeichneten Eisenbahndirektion anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können in unserem Zentralbureau eingesehen, auch gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Erfurt, den 23. März 1905. (907)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 29. | 12. April 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Umladebahnhöfe und Anlagen für die gemeinsame Verladung von Orts- und Übergangsgut.

Von **Joh. Ad. Reffler**, Königlichem Oberexpeditor in München.

In Nr. 92 Jahrg. 1904 d. Ztg. ist der Umladebahnhof der Chicago- und Nordwestbahn in Chicago beschrieben. Die interessanten Ausführungen gipfeln in der Erkenntnis, daß der neuzeitliche Verkehr in den großen Güterbahnhöfen die Errichtung eigener, von den Ortsgüteranlagen getrennter Umladeanlagen notwendig mache.

Dieser Forderung sich anzuschließen, wird man gern bereit sein, wenn man reiche Gelegenheit gehabt hat, die großen Schattenseiten der meisten zur Zeit bestehenden, mit den Ortsgüterbahnhöfen verbundenen Hauptumladestationen näher kennen zu lernen. Ich wähle den Ausdruck Hauptumladestationen, um gleich hier hervorzuheben, daß die Trennung der Orts- und Umladeanlagen nur für große Umschlagplätze gedacht ist.

Die in Deutschland in der Durchführung begriffene Neuordnung der Frachtstückgutbeförderung hat zum Hauptzwecke die rasche Beförderung des Gutes und die möglichst wirtschaftliche Gestaltung des Stückgutfrachtgeschäfts. Der raschen Beförderung ist dienlich, wenn das Gut in tunlichst weitreichendem Maße in Ortswagen zur Beförderung kommt und wenn ferner jenes Gut, das mangels der nötigen Gewichtsmengen in Ortswagen nicht befördert werden kann, in Umladewagen nach möglichst weit entfernten Umladestationen verladen und damit seinem Ziele tunlichst nahe gebracht wird. Damit mindern sich auch die Umladungen unterwegs, wodurch neben der rascheren Beförderung eine größere Wirtschaftlichkeit und auch eine größere Transportsicherheit erzielt wird.

Die Möglichkeit der Bildung von Orts- und Fernumladewagen wird erhöht, wenn an einem Orte große Gütermengen zusammenfließen, und von diesem Gesichtspunkte aus ist es naheliegend, daß man die an größeren Plätzen anfallenden Mengen an Ortsgütern noch durch die Heranziehung von Umladegut zu vermehren sucht. An sich ist dieses Bestreben durchaus richtig. Es fragt sich nur, bis zu welchem Umfange eine solche Zusammenführung praktisch zulässig ist und bis zu welchem Grade sie sich noch wirtschaftlich erweist. Praktisch zulässig ist die Zusammenführung großer Gütermengen an einem Platze dann, wenn die Ladeanlage es ermöglicht, daß die jeweils für eine Richtung gesammelten Güter in einer Ladeperiode verarbeitet werden können, und wenn die Wiederverladung ordnungsmäßig und mit der erforderlichen Sicherheit ausgeführt werden kann. Bei Festsetzung der Höchstgrenze muß so viel Spielraum gelassen werden, daß auch der starke Herbstverkehr abgewickelt werden kann, ohne daß Stauungen eintreten. Wirtschaftlich ist die Ansammlung großer Gütermengen so lange, als die mit der Ansammlung angestrebten Vorteile nicht durch die Nachteile überwogen werden, die das Arbeiten auf sehr ausgedehnten Umladeanlagen mit sich bringt.

Diese Punkte scheinen mir bei der Einrichtung verschiedener Hauptumladestationen nicht hinreichend gewürdigt worden zu sein.

Der Vorgang bei der Schaffung der in den letzten Jahren ausgebildeten Hauptumschlagplätze war, wenn von einzelnen Neuanlagen abgesehen wird, in der Regel der, daß eine zur Aufnahme eines größeren Transitumschlages bestimmte Ortsgüteranlage für diesen Zweck entsprechend erweitert wurde. Der Umstand, daß auf fast allen großen Bahnhöfen die für Zwecke der Erweiterung von Ortsgüteranlagen oder der Anlage neuer Umladeeinrichtungen noch vorhandenen Plätze sehr beschränkt sind, war der Bauausführung an und für sich wenig günstig. Außerdem konnte bei der Überleitung

in die neuen Verhältnisse noch nicht übersehen werden, wie die Ladebefugnisse der einzelnen Umladestationen endgültig zu gestalten seien, und es konnte deshalb auch der Umfang des abzuwickelnden Ladegeschäftes nur beiläufig bemessen werden. Alle diese Umstände ließen es ratsam erscheinen, zunächst von kostspieligen Erweiterungen der Güterhallen oder von Neuanlagen größeren Stils abzusehen und sich mit einstweiligen Einrichtungen zu behelfen. Es sind deshalb die für das Hinzukommen von Umladegütern an den Ortsgüterhallen gemachten Erweiterungsbauten meistens in der Gestalt von einfachen Ladebühnen in der Längsrichtung der Güterhallen hergestellt worden. Wenn die Platzverhältnisse die Ausführung der Bühnen (Podien) seitlich der Güterhallen nicht zuließen, dann wurden sie als Fortsetzung der Halle selbst, also an deren Kopfende, angefügt. Bei manchen Erweiterungsbauten sind die beiden Formen, das ist die Anlage von Bühnen an der Seite und am Kopfende des Güterbodens, zur Anwendung gekommen. Auf diese Weise sind Anlagen entstanden, die heute vier und auch mehr solcher Hilfsbühnen aufweisen, und es sind dies Anlagen, die nicht nur vom ladedienstlichen, sondern auch vom rangierdienstlichen Standpunkte aus nichts weniger als vorteilhaft und zweckentsprechend bezeichnet werden können.

So richtig es nun war, bis zur vollständigen Klärung der Verhältnisse von größeren Neuanlagen Umgang zu nehmen und sich mit Provisorien zu behelfen, so verfehlt wäre es meines Erachtens, wenn diese vorläufigen Anlagen etwa dauernd beibehalten und zu ständigen Einrichtungen bestimmt und dadurch gewissermaßen als vorbildlich anerkannt werden wollten. Jedenfalls sollte dann, wenn bei Anlage neuer Verschubbahnhöfe Gelegenheit zur Einrichtung besonderer Umladeanlagen geboten ist, von dieser Gelegenheit Gebrauch gemacht werden.

Zur Begründung meiner Anschauung über die Unzweckmäßigkeit und Unzulänglichkeit der jetzt bestehenden großen Mischanlagen mögen die nachstehenden Ausführungen dienen. Die Verarbeitung von Orts- und Umladegut an einer und derselben Ladeanlage, wie auch die Zusammenführung großer Gütermengen an einem Platze hat eine Grenze, bei deren Überschreitung die angestrebten Vorteile sich rasch in das Gegenteil verkehren. Diese zulässige Grenze ist nach meinem Dafürhalten in den letzten Jahren bei der Einrichtung von Umladestationen mehrfach überschritten worden. Es bestehen heute gemeinsame Orts- und Umladeanlagen, an denen 400 bis 700 Wagen täglich zu behandeln sind. Die Anlagen reichen zur Aufnahme dieser großen Zahl von Wagen nicht aus, und es ergibt sich deshalb die Notwendigkeit, entweder in verschiedenen Ladeabschnitten zu arbeiten oder aber die Güter für die noch nicht zur Verladung stehenden Richtungen zu stapeln, wenn nicht vorgezogen wird, zu ihrer sofortigen Aufnahme Leerwagen beizustellen. Jeder dieser drei Vorgänge hat seinen besonderen Nachteil. Wird mehr als ein Ladeabschnitt notwendig, und müssen dementsprechend nach ein- und derselben Richtung mehrmals dieselben Wagen gebildet werden, dann wird der Zweck der ausgiebigeren Zusammenführung überhaupt hinfällig und es könnten die überschießenden Güter ebenso gut von einer vorliegenden Station verladen werden. Muß zur Ermöglichung der einmaligen Verladung des Transitgutes ausgeladen und gestapelt werden, dann wird der Umschlag zeitraubend und kostspielig, und ebenso leidet die Wirtschaftlichkeit, wenn zur Ermöglichung der Direktladung täglich Leerwagen in großer Zahl beigestellt werden müssen. Der Geschäftsgang soll ermöglichen, daß die ankommenden Umladewagen sogleich zur Wiederbeladung herangezogen werden können, denn die Leerwagenreserve erhöht nicht nur den Wagenbedarf, sondern sie fordert auch größere Umladeanlagen. Wie groß solche Nachteile sind, läßt sich ermessen, wenn, wie es tatsächlich vorkommt, bei einer Umladeanlage täglich bei Beginn der Umladung 80 bis 100 Leerwagen bereit stehen müssen, um das Geschäft überhaupt aufnehmen zu können. Vielleicht noch mehr als diese Mängel fällt ins Gewicht, daß sehr weit ausgedehnte, mit den Ortsgüteranlagen verbundene Umladeanlagen schwer zu übersehen und zu bedienen sind. Es gibt heute solche Anlagen, bei denen Karrenwege von 300 bis 400 m vorkommen. Dabei führen diese Wege wiederholt durch Eisenbahnwagen hindurch und an den Bühnen entlang, bis endlich jener Wagen erreicht wird, der zur Aufnahme des Gutes bestimmt ist. Bis solche Wege von einem Arbeiter hin- und zurückgefahren werden, vergehen 10 bis 12 Minuten, und es erklären sich hieraus die meist ganz auffallend geringen Leistungen, die bei solch weitgestreckten Anlagen erzielt werden und die auch da, wo im Akkord gearbeitet wird, nicht wesentlich in die Höhe gehen. Ganz besonders aber leidet bei solchen Anlagen die Sicherheit in der Verladung, und die große Zunahme der Fehlverladungen, die im Laufe der letzten zwei Jahre sich so äußerst unangenehm fühlbar macht, ist nach meiner Überzeugung zu einem großen Teil nur auf die unzweckmäßige Anlage der großen Umschlagplätze in Verbindung mit der Akkordarbeit zurückzuführen. Die Akkordarbeit aber muß auf solchen Anlagen platzgreifen, denn nur dadurch wird es möglich, das Geschäft flott zu halten und Stauungen zu vermeiden.

Um diesen Übelständen zu begegnen, gibt es wohl nur einen Ausweg: auf den großen Umschlagplätzen die Trennung der Umladeanlagen für den Orts- von denen für den Übergangsverkehr. Für die bauliche Ausgestaltung der zu schaffenden Umladeanlagen sind im Laufe der letzten Jahre bei der praktischen Durchführung der nunmehr maßgebenden Ladeübung reiche Erfahrungen gesammelt worden. Viele Umladeanlagen bedürfen der Erweiterung, und an anderen Orten wieder entstehen Neuanlagen. Es erscheint deshalb der jetzige Zeitpunkt für die Aufrollung der gestellten Frage besonders günstig.

Gegen die Trennung der Orts- und Umladeanlagen wurde bisher geltend gemacht, es leide die Wagenausnutzung und der Umschlag verteuere sich bei der Bedienung von zwei Ladeplätzen gegenüber der Verladung an einer Arbeitsstelle.

Es sind dies gewiß sehr gewichtige Gründe, und es wird näher zu untersuchen sein, inwieweit diese Nachteile tatsächlich bei Trennung der Orts- und Umladeanlagen eintreten. Wenden wir uns zunächst der Frage der Wagenausnutzung zu. Die Trennung soll, wie bereits hervorgehoben, nur bei Stationen mit großem Ortsverkehr durchgeführt werden. Große Ortsgüterstationen verfügen an und für sich über so ausgiebige Gütermengen, daß sie den Forderungen auf ausgedehnte Bildung von Orts- und Fernumladewagen Genüge leisten können. Sie werden hierzu umsomehr in der Lage sein, wenn sie vom Transitumschlag befreit werden und dann ihre Hallenräume für eine gut organisierte, weit ausgreifende Ansammlung ihrer eigenen Güter ausnutzen können. Die Wagenausnutzung ist nach den bei solchen Anlagen bisher schon gemachten Wahrnehmungen eine durchaus zufriedenstellende und sie bleibt keineswegs hinter der bei gemischten Anlagen erzielten Belastung zurück. Die Wagenausnutzung wird bei Ortsanlagen um so ausgiebiger sein, je mehr es gelingt, die an der Empfangshalle ausgeladenen Ortswagen sogleich zur Wiederverladung an die Versandhalle zu bringen und hier die Einschiebung von besonders zuzuführenden Leerwagen zu vermeiden. Hierin liegt in Hinsicht auf die Wagenausnutzung, die ja nicht einseitig von der Auslastung, sondern auch vom raschen Umlauf der Wagen betrachtet werden muß, ein sehr wesentlicher Vorteil, und es soll dessen Ausnutzung in der weitestgehenden Weise angestrebt werden.

Außerdem kann auf reinen Ortsgüterböden die Ansammlung der Güter in sehr weitreichendem Maße durchgeführt werden. Es wird also die Trennung der Orts- und Umladeanlagen keineswegs eine Verschlechterung der Wagenausnutzung im Gefolge haben, sondern es wird unter Umständen noch eine Besserung gegenüber der Wagenausnutzung bei Mischanlagen eintreten.

Was nun die Trennung in Hinsicht auf die Bedienung von zwei Arbeitsplätzen anlangt, so ist ohne weiteres zuzugeben, daß es zweckmäßiger ist, ein Umschlagsgeschäft an einer

Arbeitsstelle anstatt an zwei solchen vorzunehmen, wenn die zur Abwicklung der Arbeiten gegebenen Verhältnisse die gleich günstigen sind. Nun ist aber bekannt, daß das Verladegeschäft an sehr ausgedehnten Ladeanlagen sich nicht so leicht und sicher vollziehen läßt, wie bei kleineren Anlagen, und es wird durch die größere Leistung des Ladepersonals an kleineren Anlagen der durch die Trennung entstehende wirtschaftliche Nachteil an und für sich schon einen angemessenen Ausgleich erfahren. Außerdem fällt aber bei getrennten Anlagen der Umstand besonders ins Gewicht, daß es hier viel leichter möglich ist, das Ladegeschäft zeitlich zu begrenzen, als bei großen Mischanlagen. Bei den großen Güterstellen mit gemischtem Betriebe muß der Ladedienst fast durchweg auf die ganze Tages- und Nachtzeit ausgedehnt werden. Bei getrennten Ladestellen für das Umladegut läßt es sich vielfach ermöglichen, die Umladung auf die Tageszeit zu beschränken. Ebenso wird auf den von der Transitumladung befreiten Ortsgüterstellen der Nachtdienst beschränkt werden können, namentlich dann, wenn die Gleisanlagen an der Versandhalle die Aufstellung einer größeren Wagenzahl und damit eine ausgiebige Anladung unter Tags ermöglichen. Es könnte dann die Verladung des Ortsgutes bis Mitternacht beendigt sein; die Nachmitternacht könnte zur Ausladung an der Empfangshalle benutzt und die entleerten Wagen zur Aufnahme der neu zugehenden Güter sogleich wieder an die Versandhalle gebracht werden. Bei den reinen Umladestationen aber kann, wie die Erfahrung jetzt schon zeigt, die Umladung vielfach in der Zeit von früh 6 bis abends 6 oder auch in noch kürzeren Zeiträumen beendigt werden.

Die Einschränkung der Ladearbeit zur Nachtzeit ist ein sehr erstrebenswertes Ziel, denn es können nicht nur durch Verminderung der Arbeitskräfte, durch Verminderung der Beleuchtungskosten usw. große Ersparnisse erzielt werden, sondern es wird auch durch die Beschränkung der Ladearbeit auf die Tageszeit oder wenigstens durch die Abkürzung der Nachtarbeit die Sicherheit des Güterumschlages wesentlich erhöht. Die wenig zufriedenstellenden Verhältnisse bei den zur Zeit bestehenden großen Mischanlagen werden auch durch die Schaffung von Neuanlagen nicht wesentlich gebessert werden können, denn die Hauptmißstände solcher Anlagen: die notwendige große räumliche Ausdehnung, die damit verbundenen weiten Karrenwege und die erschwerte Übersicht können auch bei Neubauten nicht beseitigt werden. Für Neuanlagen mit gemischtem Betriebe könnten etwa die in Abb. 1

Zufuhrstrasse
Empfang
Podium
Podium
Podium
Podium
Versand
Zufuhrstrasse

Abb. 1.

und 2 gezeigten Formen in Betracht kommen. Solche Anlagen eignen sich für Betriebe mit mittlerem Geschäftsumfang sehr gut, sie versagen aber, sobald der Umfang des Ladegeschäfts und damit die Ausdehnung der Anlage zu groß wird.

Bei einer Anlage nach Abb. 2 kann, wie hier nebenbei bemerkt werden soll, die Verbringung der Güter von der Versandhalle zu den Bühnen und von diesen zur Empfangshalle durch Verwendung entsprechend gebauter vierrädriger Transportwagen erleichtert und beschleunigt werden. Auch könnte für diesen Zweck eine Rollbahn mit eingelassenen Gleisen und leicht verschiebbaren Wagen eingerichtet werden.

Was nun den eingangs erwähnten Umladebahnhof der Chicago- und Nordwestbahn in Chicago anlangt, so läßt sich

Geleise
Empfang
Podium
Podium
Podium
Podium
Podium
Podium
Gemeinsame Zufuhrstrasse zum Empfangs u. Versandgüterboden
Versand
Geleise

Abb. 2.

über die Zweckmäßigkeit einer solchen Anlage ohne genaue Kenntnis der Zu- und Abfuhrverhältnisse in den betreffenden Verkehrsgebieten, des Fahrplans usw. kein bestimmtes Urteil bilden. Der Umstand, daß grundsätzlich alle Wagen entleert und zur Aufnahme der Umladegüter jeden Tag neue Wagen eingesetzt werden, erleichtert die Anordnung der Arbeit und deren Ausführung in ladedienstlicher Hinsicht ganz bedeutend; dagegen wird dadurch der Wagenbedarf wesentlich erhöht, außerdem ist es ein Nachteil, daß das gesamte ankommende Gut umgeladen werden muß, aus der ursprünglichen Verladung also gar keine Vorteile gewonnen werden können.

In Deutschland wird der vorteilhaften Ausnutzung des Wagenmaterials ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet, und es geht deshalb das Streben dahin, die mit Stückgut eingehenden Umladewagen, soweit nur immer tunlich, für die Wiederverladung sogleich wieder in Verwendung zu nehmen. Außerdem wird durch sorgfältig aufgestellte Ladedispositionen die Belassung größerer Gütermengen in den Wagen ermöglicht und dadurch der Umschlag vermindert und verbilligt.

Als ein großer Vorteil der Anlage in Chicago ist anzusehen, daß die Zuführung neuer beladener Wagen und die Abholung der entleerten Wagen zu jeder beliebigen Zeit ohne größere Störung des Umladegeschäfts möglich ist. Damit wird auch die Zufuhr unabhängiger von der Umladung, und für den Fahrplan für die Stückgüterzüge wird die sehr willkommene Bewegungsfreiheit erzielt. In wirtschaftlicher Hinsicht ist es außerdem sehr wesentlich, daß es die Anlage ermöglicht, das Umladegeschäft auf die Tageszeit zu beschränken.

Neu ist die Form des Umladeschuppens indessen nicht; dieselbe Grundform zeigt beispielsweise auch die seit mehreren Jahren in Betrieb befindliche Umladeanlage in Gemünden, die ich in meinem Buche „Güterbeförderungswesen" näher beschrieben habe.

Für Vergleichszwecke wäre es hoch interessant, wenn unter Berücksichtigung der notwendigen Wagenreserve und des dem Anschein nach ziemlich umfangreichen Rangierapparates die Umladekosten auf dem Bahnhofe in Chicago in Erfahrung gebracht werden könnten.

Ich möchte diese Zeilen nicht schließen, ohne darauf hinzuweisen, von welch großem Wert es wäre, wenn die deutschen Eisenbahnverwaltungen eine Sammlung von Lageplänen ihrer großen und mittleren Ladeanlagen für den Stückgutverkehr veranstalten und diese Sammlung im Druck vervielfältigen lassen würden. Zu jedem Lageplan wären kurz gehaltene text-

liche Angaben über den Umfang und die Abwicklung des Geschäfts, über die Zahl des verwendeten Personals und die Durchschnittsleistungen desselben, über den Fahrplan, über die Dauer der Dienstschicht unter Angabe, ob im Akkord oder im Taglohn gearbeitet wird, über etwa vorhandene besondere Ladehilfsmittel, über die rangierdienstliche Bedienung der Anlage usw. zu machen, so daß zur fachmännischen Beurteilung einer Anlage die nötigen Stützpunkte gegeben sind und außerdem auch noch Material für Vergleichszwecke geboten wird. Eine solche Übersicht würde sich meines Erachtens namentlich bei Erweiterung oder bei Neuschaffung von Ladeanlagen sehr nützlich erweisen, zumal sie jenen Organen, die dazu berufen sind, die güterdienstlichen Einrichtungen auch bei anderen Verwaltungen zu studieren, für dieses Gebiet ein wertvolles Material an die Hand geben würde, das sonst erst mühsam zusammengetragen werden muß.

Die Kap-Kairobahn.

Von Schwabe, Geheimem Regierungsrat a. D.

Die Verwirklichung des von Cecil Rhodes aufgestellten und von ihm bis zu seinem Tode mit der ihm eigenen Energie verfolgten Projektes der Kap-Kairobahn scheint in immer weitere Ferne zu rücken, da sich dem Zusammenschlusse des südlichen und nördlichen Teiles unerwartete, wohl kaum noch zu überwindende Hindernisse entgegenstellen. Die englische Verwaltung Ägyptens scheint nämlich das Projekt der Kap-Kairobahn ganz aufgegeben zu haben. Lord Cromer hat sich wenigstens darüber in folgender Weise ausgesprochen:

„Ich bin nicht imstande, zu sagen, ob vom technischen Standpunkte aus die Ausführung dieses Planes unbedingt unmöglich ist. Aber ich bin überzeugt, daß die Kosten des Baues dieser Bahn ganz außer Verhältnis zu ihrem Nutzen stehen werden. Ich glaube, daß der Plan jetzt so weit abgeändert ist, daß man zwischen Kairo und Kapstadt auch Wasserstraßen benutzen wird. Für den ägyptischen und sudanischen Abschnitt der Linie ist dies schon verwirklicht, denn von Kairo nach Gondokoro findet bereits ein regelmäßiger Touristenverkehr teils mit Bahn, teils mit Dampfern statt."

Die Ausführung dieses Programms wird dadurch begünstigt, daß die ägyptische Verwaltung mit weiteren großartigen Plänen zur Regulierung des oberen Nils behufs besserer und vollständiger Abführung der zur Bewässerung dienenden Wassermenge beschäftigt ist und zu diesem Zweck u. a. in Aussicht genommen hat, zur Umgehung der Sumpf- (Sed-) Region einen rund 340 km langen, auch für die Schiffahrt dienenden Kanal zwischen der Einmündung des Sobat bei Taufikia und Bor, nördlich von Gondokoro, anzulegen.

Wenn auch erst die Vorarbeiten für diesen Kanal in Angriff genommen werden sollen und deshalb noch eine Reihe von Jahren bis zu seiner Vollendung vergehen wird, so ist doch zu ersehen, daß die englische Verwaltung Ägyptens unter Aufwendung großer Mittel unentwegt das Ziel verfolgt, den oberen Lauf des Nils immer weiter stromaufwärts zu regulieren, um die nutzbare Wassermenge für die Bewässerung Ägyptens zu erhöhen und gleichzeitig die Interessen der Schiffahrt zu fördern.

Die hier und da ausgesprochene Hoffnung, daß es möglich sein würde, den etwa 360 km von Gondokoro nilaufwärts gelegenen See Albert Njanza und den weiter entfernten Albert Edward-See in den Schiffahrtsverkehr durch das afrikanische Festland einzubeziehen, ist bei der Höhenlage des Albert Njanza von 677 m über dem Meere und bei den großen Schwierigkeiten, welcher der Schiffahrt von Gondokoro nilaufwärts entgegenstehen, als ausichtslos zu bezeichnen.

Die Verkehrsverhältnisse in Ägypten und im ägyptischen Sudan sind folgende: Zwischen Kairo und Assuan läuft täglich ein Expreßzug in jeder Richtung, 880 km in 22 Stunden, von Assuan nach Wadihalfa (360 km) fahren die Nildampfer 2½ Tage, und von Wadihalfa nach Chartum (Halfijch) braucht der Expreßzug, der im Winter zweimal, im Sommer wöchentlich einmal in jeder Richtung fährt, 26 Stunden für 930 km.

In betreff der Fortsetzung der Bahn von Chartum nilaufwärts bis zu den Seen bemerkt übrigens der im englisch-ägyptischen Generalstab stehende Slatin Pascha: Eine Bahnfortsetzung von Chartum nach dem Süden wäre nur eine Geldverschwendung. Ohne ungeheuren Kapitalaufwand wäre eine Bahn von Chartum nach Uganda nicht auszuführen, und während der Regenzeit würden unter allen Umständen so viele Unterbrechungen eintreten, daß eine Bahn tatsächlich unbrauchbar wäre.

Während somit Lord Cromer, gestützt auf die Gutachten der Kenner des Sudan, von einer Verlängerung der Bahn von Chartum aus in südlicher Richtung Abstand nimmt, hat dagegen Sir Charles Metcalfe, der Leiter des Baues der Kap-Kairobahn vom Kapland aus nach Norden, sich über die Aussichten des Weiterbaues sehr günstig ausgesprochen. Die Brücke über den Zambesi ist zwar noch in der Ausführung begriffen, doch schreitet der Bau nördlich des Flusses, auf der Strecke von den Viktoriafällen bis Kalomo, in befriedigender Weise vorwärts. Der Abschnitt, welcher den Flußübergang mit der erwähnten Hauptstadt des Barotselandes verbinden soll, ist nur etwa 161 km lang, und die Vorarbeiten auf eine ebenso lange weitere Strecke haben keine ausnahmsweisen Schwierigkeiten ergeben, so daß auf einen normalen Fortschritt des Bahnbaues gerechnet wird. Man hofft den Abschnitt von Kalomo bis zum Sommer nächsten Jahres dem Betriebe übergeben zu können, so daß dann die Züge von Kapstadt aus auf der 2721 km langen Strecke Kapstadt-Kimberley-Buluwayo-Viktoriafälle-Kalomo direkt bis zur Hauptstadt des Barotselandes laufen werden. Voraussichtlich wird auch bis dahin die Zambesibrücke vollendet sein.

Nach Eröffnung der Strecke bis Kalomo würde dann der Abschnitt bis zum Tanganyikasee an die Reihe kommen. (Siehe hierüber die inzwischen von uns mitgeteilte Nachricht in Nr. 20 S. 308 d. Ztg. Die Schriftl.) Bis dahin wird man sich voraussichtlich auch über die mineralischen Schätze in Nordwest-Rhodesien klarer geworden sein, da diese Frage von wesentlichem Einfluß auf die Geldbeschaffung für den Bahnbau sein dürfte. Auch für die Weiterführung der Bahn vom Tanganyika in nördlicher Richtung hält Sir Charles Metcalfe die Aussichten für sehr günstig, da er eine Doppellinie in Aussicht genommen hat, welche durch beide Gebiete, westlich durch den Kongostaat und östlich durch Deutsch-Ostafrika, geführt und an die Ugandabahn angeschlossen werden soll. Von der naheliegenden Benutzung der Schiffahrt auf dem etwa 640 km langen Tanganyikasee ist auffallenderweise nicht die Rede.

Gegenüber allen Zweifeln an der Ertragfähigkeit der Kap-Kairobahn stützt Sir Charles Metcalfe seine Ansicht auf die Fruchtbarkeit des Bodens und auf die starke Bevölkerung, die in diesem Gebiet entstehen wird, nachdem jetzt dem Sklavenhandel das Handwerk gelegt ist.

Er spricht sich schließlich dahin aus: „Es ist ganz unmöglich, zu sagen, wann die Kap-Kairobahn in ihrer ganzen Länge eine vollendete Tatsache sein wird, aber ich bin sicher, daß dies in nicht sehr ferner Zukunft der Fall sein wird." Wird die Kap-Kairobahn in ihrem südlichen Teile auf den Anschluß an die Ugandabahn unter Benutzung der Schiffahrt auf dem Tanganyika und Viktoria Njanza beschränkt, so dürfte die Verwirklichung dieses Projektes in den Grenzen der Möglichkeit liegen, während die Weiterführung vom Viktoria Njanza aus in nördlicher Richtung aus den vorangegebenen Gründen keine Aussicht hat.

Baubericht der preußischen Staatsbahnverwaltung.

Der preußische Minister hat dem Abgeordnetenhause den Baubericht der Eisenbahnverwaltung für den Zeitraum vom 1. Oktober 1903 bis dahin 1904 mit einem Schreiben vom 10. Januar d. J. zugehen lassen und dazu einleitend bemerkt, daß die vor dem Jahre 1888 bewilligten, hier in Betracht kommenden Kredite sämtlich erledigt sind. — Über den Stand der zur Zeit noch im Zuge begriffenen wichtigeren Bauausführungen haben wir in Nr. 27 S. 422 f. Jahrg. 1904 und in Nr. 13 S. 184 f. d. Jahrg. d. Ztg. längere Mitteilungen gebracht, auf die wir hier, soweit es sich um Bauten handelt, die auf Grund der in den Jahren 1888 bis 1896 ergangenen besonderen Gesetze in Angriff genommen wurden, verweisen müssen. Im übrigen teilen wir aus dem gedachten Berichte, der sich auf 601 zur Zeit in Ausführung oder doch in Vorbereitung begriffene Neubauten erstreckt,

folgende Angaben mit: 1. Der durch das Gesetz vom 8. Juni 1897 genehmigte Bau einer Eisenbahn von Schweidnitz nach Charlottenbrunn wurde im Berichtsjahre so gefördert, daß die Bahn am 1. Oktober 1904 dem Betriebe übergeben werden konnte. Für die Restarbeiten stehen zur Zeit noch rund 1 800 000 ℳ zur Verfügung, da der Baufonds durch das Gesetz vom 25. Juni 1904 um 650 000 ℳ erhöht wurde. 2. Für den Bau der Eisenbahn von Münster nach Coesfeld sind die ausführlichen Vorarbeiten im Gange, nachdem die gesetzlichen Vorbedingungen im Berichtsjahre erfüllt worden sind. Zugleich ist der im Vorjahre begonnene Bau von Coesfeld nach Borken i/W. so gefördert worden, daß die Bahn am 1. Oktober 1904 in Betrieb genommen werden konnte. Auf der anschließenden Strecke von Borken i/W. nach Empel sind die Restarbeiten noch im Gange. 3. Auf der durch das Gesetz vom 20. Mai 1898 genehmigten Bahnstrecke von Schöneck i/Westpr. nach Czerwinsk ist die Strecke Czerwinsk - Skurz am 1. November 1902, die Strecke Skurz - Pr. Stargard am 14. Juni 1903 dem Verkehr übergeben worden. Die Inbetriebnahme der Reststrecke Pr. Stargard-Schöneck wird voraussichtlich im Sommer d. J. erfolgen können. 4. Von der Eisenbahn Schmiedeberg i/Schl.-Landeshut i/Schl. sind im Berichtsjahre die Tunnelanlagen und der Bahnkörper fertiggestellt, und es wurde mit dem Verlegen des Oberbaues begonnen. Da auch die Hochbauten größtenteils unter Dach sind, so steht die Inbetriebnahme im Sommer d. J. zu erwarten. 5. Die Bahn von Siegersdorf nach Löwenberg i/Schl. ist am 20. Juli 1904 eröffnet worden. 6. Auf der Bahnlinie Treuenbrietzen-Nauen, welche von Wildpark bis Nauen bereits seit dem 1. September 1902 in Betrieb ist, nehmen die Arbeiten einen solchen Fortgang, daß die Teilstrecke Treuenbrietzen-Beelitz am 1. Oktober 1904 vorläufig als Nebenbahn dem Verkehr übergeben werden konnte. Auf der Reststrecke Beelitz-Wildpark sind die Bauarbeiten in vollem Gange. 7. Die Eisenbahn von Schleusingen nach Ilmenau wurde am 15. August 1904 von Ilmenau nach Stützerbach und am 1. November 1904 von Stützerbach nach Schleusingen in Betrieb genommen. 8. Für den mit einem Baufonds von rund 7 600 000 ℳ ausgestatteten Bahnbau von Herborn nach Westerburg wurden die ausführlichen Vorarbeiten für die ganze Linie fertiggestellt und die Arbeiten von Herborn bis Kilometer 33 tatkräftig in Angriff genommen. 22. Der Fortgang der Bauarbeiten auf der durch das Gesetz vom 25. Mai 1900 genehmigten zweigleisigen Bahn von Hamm i/Westf. nach Osterfeld war im Berichtsjahre ein derartiger, daß die Inbetriebnahme zum April 1905 in Aussicht genommen ist. 9. Der Bau der Bahnen von Johannisburg nach Lötzen und von Carthaus i/Westpr. nach Lauenburg i/P. hat nach Beendigung der Vorarbeiten im Berichtsjahre begonnen. Nach dem Stande der Arbeiten auf letzterer Linie wird die Betriebseröffnung voraussichtlich bereits im nächsten Sommer erfolgen können. 10. Die Bahn von Rückers über Reinerz zur Reichsgrenze bei Nachod, von der die Teilstrecke Rückers-Reinerz seit dem 1. Dezember 1902 befahren wird, geht ihrer Inbetriebnahme im Sommer 1905 entgegen, da die Tunnelanlagen und der Bahnkörper nahezu fertiggestellt sind und auf der Reststrecke mit dem Verlegen des Oberbaues begonnen ist. 25. Die Bahn von Coblenz nach Mayen wurde am 1. Oktober 1904 von Coblenz bis Polch und am 12. November 1904 von Polch bis Mayen in Betrieb genommen. 11. Für den durch das Gesetz vom 20. Mai 1902 genehmigten und mit einem Kredit von 19 917 000 ℳ ausgestatteten Bau einer Hauptbahn von Oppeln (Groschowitz) nach Breslau (Brockau) sind die ausführlichen Vorarbeiten im wesentlichen fertiggestellt. Wegen Überschreitung des Oder- und Ohletales bei Breslau schweben noch Verhandlungen. 12. Nach erfolgtem Abschluß der Vorarbeiten für die Linie Schrimm-Jarotschin kann die Inangriffnahme des Baues in nächster Zeit erfolgen. 13. Mit dem Bau einer Hauptbahn von Saarbrücken nach Bous, für welche das Gesetz vom 18. Mai 1903 einen Baufonds von 13 900 000 ℳ vorsieht, ist im Berichtsjahre auf der Teilstrecke Saarbrücken-Fürstenhausen begonnen worden.

14. Für den Bau einer zweiten Hauptbahn von Lehrte nach Wunstorf als Ergänzung der Bahnanlagen zwischen diesen beiden Stationen eröffnet das Gesetz vom 25. Juni 1904 einen Baukredit von 26 267 000 ℳ, während zugleich für die Umgestaltung der Bahnanlagen zwischen Lehrte und Wunstorf im Extraordinarium für 1904 der Betrag von 1 500 000 ℳ als erste Rate von 13 341 000 ℳ bewilligt worden ist. Nach der Denkschrift zu jenem Gesetze sollen die für beide Bauten bewilligten Mittel einen einheitlichen Baukredit bilden, dem noch aus dem Dispositionsfonds weitere 4 547 000 ℳ für dringlichen Grunderwerb zugeflossen sind. Es sollen also rund 44 100 000 ℳ für dieses wichtige Unternehmen aufgewendet werden, zu welchem Zweck die Umgestaltung der Bahnanlagen am Engelbosteler Damm in Hannover bereits in Angriff genommen ist. Auch wird beabsichtigt, die Teilstrecke Lehrte-Kirchrode bis Ende 1905 betriebsfähig herzustellen.

Von größeren Bauten, für welche die Gelder nicht durch besondere Gesetze, sondern im Extraordinarium der alljährlichen Etatsgesetze bewilligt wurden, sind noch folgende zu erwähnen: 15. Für die Umgestaltung der Eisenbahnanlagen in Hamburg sind im ganzen 41 068 000 ℳ Kosten veranschlagt, von welchem Betrage bislang 26 500 000 ℳ in verschiedenen Raten bewilligt und rund 22 800 000 ℳ verausgabt sind. Der Ausbau der Verbindungsbahn von der preußisch-hamburgischen Landesgrenze bis zum Hauptbahnhofe Hamburg wurde so gefördert, daß der eingleisige Betrieb auf dieser Strecke bis zum Ferdinandstor am 1. Mai 1904 eröffnet werden konnte. Auf dem Hauptbahnhofe ist der Unterbau für das Empfangsgebäude im Rohbau nahezu vollendet. Mit der Aufstellung der Bahnsteighalle ist begonnen worden. Die Überführung des Steintordammes nähert sich der Vollendung. Aus betriebstechnischen und wirtschaftlichen Gründen ist es geboten, auf der Stadt- und Vorortstrecke Blankenese - Altona - Hasselbrook - Ohlsdorf elektrischen Betrieb einzurichten. 16. Die Fertigstellung der Restarbeiten für den Ausbau der an den Schlesischen Bahnhof in Berlin anschließenden Strecken der Ostbahn und der Schlesischen Bahn, für welchen seit dem Jahre 1896 in einzelnen Raten 8 700 000 ℳ bewilligt wurden, ist im Etatsjahre 1905 zu erwarten. 17. Beim Ausbau der Berlin-Görlitzer Bahn von der Berliner Ringbahn bis Nieder-Schöneweide und Adlershof-Altglienicke hat sich das Bedürfnis herausgestellt, die eingleisige, nur für den Güterverkehr benutzte Verbindung der Ringbahn mit der Berlin-Görlitzer Bahn (Rixdorf - Baumschulenweg) schon jetzt zweigleisig und auch für den Personenverkehr auszubauen. Dabei soll der Bahnkörper dieser Strecke bereits für einen späteren dreigleisigen Betrieb angelegt werden. 18. Der Umbau des Oberschlesischen Bahnhofs in Breslau und der anschließenden Stadtverbindungsbahn wurde mit Nachdruck gefördert. Auf der südlichen Bahnhofshälfte wurden die neuen Anlagen im Juli 1904 in Benutzung genommen, auch die Bauten auf der nördlichen Hälfte nahmen planmäßigen Fortgang. Der Umbau der Stadtverbindungsbahn ist im wesentlichen fertiggestellt; zur Zeit sind zwei Gleise im Betriebe. 19. Bei der im Jahre 1897 in Angriff genommenen Erweiterung der Bahnhofsanlagen zu Aachen wurden die Bauarbeiten auf den Bahnhöfen Aachen Rh. und M. weiter gefördert. Auf dem Bahnhofe Aachen Rh. ist das neue Empfangsgebäude unter Dach gebracht und der Hauptpersonentunnel für den Verkehr zwischen den einzelnen Bahnsteigen dem Betriebe übergeben. Die Verlegung des Bahnhofs Aachen T. in das Süsterfeld wird vorbereitet. 20. Auch die bei Erweiterung des Bahnhofs in Neuß erforderlichen Bauarbeiten sind wesentlich fortgeschritten. Die Neueinführung der Linie Düsseldorf-Neuß wurde am 17. Oktober 1904 in Betrieb genommen. Der Güterschuppen und das Abfertigungsgebäude befinden sich seit Februar 1904 in Benutzung. 21. Bei der seit dem Jahre 1903 in Vorbereitung befindlichen Herstellung eines Rangierbahnhofs bei Kalk Nord wurden die Erdarbeiten in Angriff genommen. 22. Bei der Erweiterung des Bahnhofs Vohwinkel sind die Erd- und Maurerarbeiten auf der Südseite des Bahnhofs für die Strecke Gruiten-Vohwinkel beendet; auch die übrigen Arbeiten auf der Südseite und die Arbeiten auf der Nordseite sind erheblich gefördert. Die Arbeiten zur Verlegung der Strecke Gräfrath-Vohwinkel sind zur Hälfte fertiggestellt. 23. Auf dem Bahnhof Eisenach, dessen Erweiterung seit dem Jahre 1899 mit einem veranschlagten Kostenaufwande von 4 939 000 ℳ betrieben wird, ist das neue Empfangsgebäude am 12. April 1904 in Benutzung genommen. Der Fürstenpavillon und der Eilgutschuppen sind im Rohbau fertiggestellt. 24. Die seit 1896 im Zuge befindliche Erweiterung des Hauptbahnhofs in Essen (früher Essen BM) ist beendet, aus dem Grunderwerb schweben nur noch einige Prozesse. 25. Für die Erweiterung des Bahnhofs Dortmund (CM und BM), welche einen Kostenaufwand von rund 15 000 000 ℳ erfordern wird, hat nach Beendigung der Verhandlungen mit der Stadt Dortmund die landespolizeiliche Prüfung des Entwurfs zur Umgestaltung des Personenbahnhofs stattgefunden. 26. Für die Herstellung eines neuen Hafenbahnhofs südlich von Meiderich sind die Erdarbeiten im Berichtsjahr kräftig gefördert. 27. Bei der Herstellung eines Rangierbahnhofes in Wahren und einer Güterverbindungsbahn von Wahren nach Leutzsch ist der Bau dieser Verbindungsbahn so weit vorgeschritten, daß deren Inbetriebnahme in den nächsten Monaten zu erwarten steht. Auf dem Anschlußbahnhofe Leutzsch sind die Arbeiten im Gange. 28. Für die Herstellung eines Hauptbahnhofs in Leipzig und einer Verbindungsbahn von Wahren nach Schönefeld und Heiterblick sowie für Erweiterung des Bahnhofs Plagwitz-Lindenau ist ein Kostenaufwand von 35 500 000 ℳ in Aussicht genommen, und die erste Rate war mit 2 500 000 ℳ bereits in den Etat für 1903 eingestellt. Jetzt sind die Erdarbeiten und der Bau der Wegeunter- und -überführungen sowie Brücken auf der Verbindungsbahn Wahren-Schönefeld im Gange, ebenso die Arbeiten zur Erweiterung des Bahnhofs Plagwitz-Lindenau und zur Herstellung des Hauptbahnhofs in Leipzig mit Ausschluß des Hauptempfangsgebäudes. Mit der Verlegung der Thüringer Hauptgleise und der Güterbahn von Wahren nach dem Hauptgüterbahnhof Leipzig ist begonnen. 29. Auf dem Güterbahnhofe in Kattowitz werden die zur Zeit allein noch rückständigen

Oberbauarbeiten und Stellwerksanlagen voraussichtlich im Laufe des kommenden Etatsjahres fertiggestellt werden. Auf dem Personenbahnhofe wurden die Erdarbeiten und die Arbeiten für die Tunnelanlagen in Angriff genommen; die Bauwerke zur Unterführung der Johannes- und der Emmastraße befinden sich in der Ausführung. Die Ausführung der Hochbauten wird noch vorbereitet. 30. Die Bauarbeiten für die Erweiterung der Bahnhofsanlagen in und bei Wiesbaden sind im Berichtsjahre so fortgeschritten, daß die Strecke nach Dotzheim und der neue Bahnhof Wiesbaden West dem öffentlichen Verkehre übergeben werden konnten. In der Ausführung befinden sich insbesondere die größeren Erd-, Maurer-, Wegebefestigungs- und Oberbauarbeiten zur Herstellung der Hauptstrecke Wiesbaden-Kurve sowie der Güterlinien Wiesbaden-Kurve und Erbenheim-Kurve. Mit der Ausführung der Hochbauten ist begonnen worden.

31. Die seit 1878 planmäßig betriebene Zusammenfassung der Weichen und Signale, für welche seitdem 25 800 000 ℳ in einzelnen Raten bewilligt wurden, hat auch im Berichtsjahre erhebliche Fortschritte gemacht, und die für diese Zwecke verausgabten Beträge stellten sich auf rund 2 328 000 ℳ. Die betreffende Einrichtung wurde auf 46 Stationen weitergeführt und eingeleitet. Fertiggestellt wurde sie auf 50 Stationen. 32. Für die planmäßige Fortführung der Herstellung elektrischer Sicherungsanlagen und die Aufstellung von Ausfahrsignalen wurden rund 2 611 000 ℳ verausgabt. 46. Für die Herstellung schweren Oberbaues ist in die Etats für 1903 und 1904 der Betrag von zusammen 30 000 000 ℳ eingestellt. Davon sind bis zum 1. Oktober 1904 zur Verwendung gelangt 15 310 000 ℳ. 33. Zur Herstellung von Dienst- und Mietwohngebäuden für untere Eisenbahnbeamte in den östlichen Grenzprovinzen sind in den Etats von 1900 bis 1904 zusammen 7 000 000 ℳ ausgesetzt worden. Hiervon sind bislang rund 5 800 000 ℳ verausgabt, und es sind mit diesen Mitteln jetzt 1500 Wohnungen teils fertiggestellt, teils in Ausführung oder Vorbereitung begriffen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Versuchsweise Einrichtung auf den Lokomotiven zum Wärmen von Speisen und Getränken.** Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten erklärt sich in einem neueren Erlaß damit einverstanden, daß auf einer Anzahl Lokomotiven versuchsweise Einrichtungen getroffen werden, die den Lokomotivbeamten das Wärmen der von ihnen mitgebrachten Speisen und Getränke in leichterer und besserer Weise ermöglichen, als bisher. Gegen die von den Eisenbahndirektionen in Cöln, Essen, Stettin und Kattowitz gemachten Vorschläge sei im allgemeinen nichts zu erinnern, obwohl es zweifelhaft erscheine, ob für die Verwendung von zylindrischen Kochkisten, die durch Dampf geheizt werden sollen, wirklich ein Bedürfnis vorliege, und ob die Anbringung von kleinen Kesseln mit innenliegendem Heizrohr zum Kaffeekochen wegen der schwierigen Reinhaltung praktisch sei. Dagegen erscheine die Anbringung von Wärmplatten oder von entsprechend ausgefütterten Ausschnitten in der Kesselbekleidung, wobei auf sicheres Einstellen der Geschirre Bedacht zu nehmen ist, zweckmäßig. Bei der Auswahl der Lokomotiven sind die Wünsche der Lokomotivbeamten zu berücksichtigen. Über das Ergebnis der Versuche, deren Einleitung auch allen übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen vom Minister anheimgestellt wird, soll nach Jahresfrist berichtet werden.

— **Dienstkleidung der Staatseisenbahnbeamten im Bereich der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Durch Königlichen Erlaß sind die nachstehend aufgeführten Ergänzungen der bestehenden Vorschriften über die Galakleidung und die Dienstkleidung sowie die Dienstabzeichen des Personals der Staatseisenbahnverwaltung genehmigt: 1. Die Oberbahnmeister erhalten als Abzeichen an jeder Seite des Kragens Rad mit Zirkel und davor drei vierzackige vergoldete Sterne, auch wird ihnen gestattet, als Kopfbedeckung den schwarzen Hut mit goldener Agraffe, goldenen Kordons und der preußischen Kokarde bei feierlichen Gelegenheiten und sonstigen wichtigen Anlässen zu tragen. 2. Die Rottenführer und Schirrmänner haben die für Bahnwärter und Weichensteller vorgesehene Dienstkleidung zu tragen. Zugleich bestimmt ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, daß die zum Eisenbahnassistenten geprüften und ständig im mittleren Bahnhofsdienst beschäftigten Beamten des unteren Betriebsdienstes die Dienstkleidung der Eisenbahnassistenten des Bahnhofsdienstes anzulegen haben und daß sie während ihrer ständigen Beschäftigung im mittleren Bureau- und Abfertigungsdienst zur Anlegung dieser Dienstkleidung berechtigt sind. Den Beamten ist Mitteilung zu machen, sobald feststeht, daß sie ständig im mittleren Dienst beschäftigt werden sollen.

— **Zugleine bei Personenzügen.** Nach den Bestimmungen der neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung dient die Zugleine nicht mehr zur Abgabe eines Notsignals durch die Reisenden, vielmehr nur noch zur Verständigung zwischen einem bei der Aufsicht über den Zug beteiligten Beamten und dem Lokomotivführer. Es sind daher nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 31. März d. J. an die Königlichen Eisenbahndirektionen vom 1. Mai d. J. ab alle Hinweise in den Personenwagen auf das Vorhandensein der Zugleine zu beseitigen. Da ferner die Zugleine bei Zügen, deren durchgehende Bremse unterwegs unbrauchbar wird, nicht angebracht zu werden braucht, und auch sonst für Züge, die mit durchgehender Bremse gefahren werden, nicht mehr erforderlich ist, so kann vom 1. Mai d. J. ab von der Ausrüstung der Gepäckwagen für solche Züge mit Zugleinen abgesehen werden. Die Rückseiten — Hinweis auf die Zugleine — der in den Wagen mit durchgehender Bremse befindlichen umwendbaren Schilder sind weiß zu überstreichen. Wird in einem Zuge die durchgehende Bremse unterwegs unbrauchbar, so sind die Schilder in ihrer Lage — Hinweis auf die Notbremse — zu belassen; werden jedoch Wagen, die mit durchgehender Bremse ausgerüstet sind, von vornherein in Züge eingestellt, die nicht mit durchgehender Bremse gefahren werden, so sind die Schilder umzustellen. Eines Hinweises darauf, daß die durchgehende Bremse außer Tätigkeit ist, bedarf es in keinem Falle. Hiernach ist das erforderliche alsbald in die Wege zu leiten; durch den Personenwagenausschuß ist zu prüfen, bei welchen Wagengattungen die Zugleinenösen künftig nicht mehr anzubringen sein möchten.

— **Schiebetüren der bedeckten Güterwagen.** Wie ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten besagt, ist es wiederholt vorgekommen, daß sich die Schiebetüren der bedeckten Güterwagen infolge von Beschädigungen der Laufrollen, Laufschienen und Führungsstangen oder infolge ungenügender Reinigung und Schmierung dieser Teile nur mit Mühe bewegen lassen; auch sind häufig an den Wagenwänden Schäden beobachtet worden, die auf eine Benutzung von Brechstangen oder ähnlichen Hilfsmitteln beim Öffnen der Fahrzeuge zurückgeführt werden müssen. Durch den Erlaß werden daher die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlaßt, darüber zu wachen, daß diese Türen im Betriebe wie in den Werkstätten stets gangbar gehalten, Beschädigungen nach Möglichkeit vermieden und etwa vorhandene Mängel schleunigst beseitigt werden.

— **Beschaffung von Personen-, Gepäck- und Güterwagen für die preußisch-hessische Staatsbahnverwaltung** (2. Teilbeschaffung für das Etatsjahr 1905). Die Eisenbahndirektion in Berlin ist beauftragt worden, wegen Beschaffung von 613 Personenwagen, 115 Gepäckwagen und 3950 Güterwagen verschiedener Gattung für die bestehenden Bahnen und für die demnächst zu eröffnende Neubaulinie Johannisburg-Lötzen-Angerburg mit den Werken, die gegenwärtig für die Staatsbahnverwaltung beschäftigt sind, zu verhandeln. Unter Hinzurechnung der bereits bestellten 1070 Personenwagen, 353 Gepäckwagen und 9630 Güterwagen, worüber wir in Nr. 18 S. 274 und Nr. 22 S. 335 d. Ztg. berichteten, gelangen demnach z. Z. für 1905: 1683 Personenwagen, 468 Gepäckwagen und 13 580 Güterwagen zur Beschaffung. Die Lieferungen sollen bis 31. März 1906 abgeschlossen sein. In der erweiterten Beschaffung sind enthalten: 16 vierachsige D-Zugwagen I./II. Kl., 4 desgl. III. Kl., 52 vierachsige Abteilwagen I./II. Kl., 23 desgl. I./II./III. Klasse, 42 desgl. II./III. Kl. und 81 desgl. III. Kl., 37 dreiachsige Abteilwagen I./II. Kl., 46 desgl. II./III. Kl., 84 desgl. III. Kl. und 158 desgl. IV. Kl., 10 dreiachsige Abteilwagen für den Stadt- und Vorortverkehr II. Kl. und 50 desgl. III. Kl., 4 zweiachsige Durchgangwagen III. Kl. und 6 desgl. III./IV. Kl., 11 vierachsige Gepäckwagen mit Übergangseinrichtung und 34 desgl. ohne Übergangseinrichtung, 3 dreiachsige Personenzug-Gepäckwagen, 63 zweiachsige Güterzug-Gepäckwagen, 4 zweiachsige vereinigte Post- und Gepäckwagen, 80 Kalkdeckelwagen mit Bremse, 160 desgl. ohne Bremse, 25 vierachsige Plattformwagen mit 15 m langer Plattform, 50 Langholzwagen, 900 eiserne Kohlenwagen für 20 t Ladegewicht, 25 Kokswagen mit Bremse, 75 desgl. ohne Bremse, 220 offene Güterwagen mit Bremse, 660 desgl. ohne Bremse, 171 bedeckte Güterwagen mit Bremse sowie 1584 desgl. ohne Bremse.

— **Vermerke auf der Rückseite des Frachtbriefes.** Nach der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ hat die Handelskammer zu Görlitz in einer Eingabe an den Deutschen Handelstag folgendes ausgeführt:

„Der § 52 der E.-V.-O. gestattet im Absatz 5, daß auf der Rückseite der für die Adresse bestimmten Hälfte des Fracht-

briefes die Firma des Ausstellers aufgedruckt werden kann und folgende Vermerke: „Von Sendung des N. N.“, „im Auftrage des N. N.“, „zur Weiterbeförderung an N. N.“, „versichert bei N. N.“ angebracht werden können, jedoch mit der ausdrücklichen Einschränkung, daß diese Vermerke sich nur auf die ganze Sendung beziehen dürfen. Sobald also verschiedene Einzelsendungen auf einem Frachtbrief zusammen versandt oder mehrere Einzelsendungen zu einer Wagenladung vereinigt werden, wozu es nur eines Frachtbriefes bedarf, so ist es unzulässig, auf der Rückseite des Frachtbriefes Verfügungen und Aufstellungen zu treffen, die sich auf die Empfänger der einzelnen Sendungen und Teilladungen beziehen. In allen diesen Fällen ist es von vornherein zwecklos, überhaupt Verfügungen auf dem Frachtbriefe zu geben, und der Güterversender ist nicht in der Lage, seinem Spediteur sofort mit dem Gute die Information über die Verteilung desselben zu erteilen. Wenn auch solche mehrfache Verfügungen auf manchen Dienststellen geduldet oder übersehen werden, so ist die Eisenbahnverwaltung doch einstweilen formell im Rechte, wenn sie auf strikte Einhaltung der in Frage stehenden Bestimmung drängt und mit den gedachten Verfügungen versehene Frachtbriefe als unzulässig zurückweist. Es ist aber nicht zu verkennen, daß in einem solchen Verfahren eine Härte liegt, und daß es im Interesse eines raschen erleichterten Geschäftsverkehrs erlaubt sein müßte, Verfügungen, wie sie § 52 der E.-V.-O. für ganze Sendungen zuläßt, auch für mehrere Einzelsendungen zu treffen, umsomehr, als die Eisenbahnverwaltung keinerlei Verbindlichkeiten für solche Sendungen übernimmt und außerdem eine Begründung für die Unzulässigkeit solcher spezialisierter Verfügungen fehlt. Über besonders strikte Handhabung der mehrerwähnten Bestimmung ist bei uns lebhaft Klage geführt worden. Wir glauben, daß, wenn auch von anderen Kammern die Aufhebung dieser Bestimmung im Verkehrsinteresse für notwendig gehalten wird, es angezeigt wäre, an zuständiger Stelle vorstellig zu werden. Wir richten deshalb an den geehrten Vorstand die ergebenste Bitte, zunächst feststellen zu wollen, ob unsere Anregung Unterstützung findet, und bejahendenfalls eine entsprechende Ergänzung des § 52 der E.-V.-O. zu beantragen.“

Die von der Handelskammer zu Görlitz angefochtene Bestimmung erscheint im deutschen Eisenbahngütertarif erstmalig im Jahre 1887 als Zusatzbestimmung XV zu § 50 des Betriebsreglements, jedoch ohne die Einschränkung, daß die Vermerke sich nur auf die ganze Sendung beziehen dürfen. Diese verschärfende Bestimmung ist erst mit Einführung der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 1. Januar 1900 für den deutschen Verkehr zur Geltung gelangt, nachdem sie bereits für den internationalen Verkehr vorgesehen war. (Vergl. Ausf.-Best. § 2[9] zum Int. Üb.) Nach den im bezüglichen Entwurfe des Reichs-Eisenbahnamts enthaltenen Motiven war lediglich das Bestreben maßgebend, durch Aufnahme jener an sich zweckmäßigen Vorschrift in die Eisenbahn-Verkehrsordnung eine Übereinstimmung mit dem Internationalen Übereinkommen herbeizuführen.

— **Eröffnung von Bahnstrecken.** Dem Betriebe sind kürzlich übergeben worden:

1. am 20. März d. J. die 21,6 km lange, der Görlitzer Kreisbahn-Aktiengesellschaft gehörige, vollspurige Kleinbahn Görlitz-Krischa für den Wagenladungsverkehr zwischen Görlitz und Königshain-Hochstein. Am 1. Mai d. J. wird voraussichtlich der Betrieb auf der ganzen Strecke für den gesamten Personen- und Güterverkehr eröffnet werden. Die Kleinbahn schließt in Görlitz an die Hauptbahn an. An ihr liegen die Stationen Görlitz Rauschwalder Straße, Görlitz Güterbhf., Ebersbach bei Görlitz, Nieder-Königshain, Königshain-Hochstein, Hilbersdorf Kreis Görlitz, Arnsdorf Kreis Görlitz, Döbschütz und Krischa-Tetta. Die Kreisbahn hat zwischen den Stationen Königshain-Hochstein und Hilbersdorf ihre größte Neigung (1 : 21,7), die sie mittels einer 1,57 km langen Zahnstangenstrecke überwindet. Der Sitz des Vorstandes der Görlitzer Kreisbahn-Aktiengesellschaft ist Görlitz; die obere Betriebsleitung führt die Betriebsabteilung Breslau der Gesellschaft m. b. H. Lenz & Cie. in Berlin, die örtliche Betriebsleitung dagegen die Bahnverwaltung in Görlitz;

2. am 21. März d. J. die 23,5 km lange Reststrecke Schwarmstedt-Rethem (Aller) der vollspurigen Nebenbahn Schwarmstedt-Wahnebergen (Direktionsbezirk Hannover) für den Gesamtverkehr mit den Stationen Bothmer, Gilten, Büchten, Ahlden (Aller), Eilte und Hedern;

3. am 25. März d. J. die 4,5 km lange Strecke Eimbeckhausen-Lauenau der teilweise noch im Bau begriffenen vollspurigen Nebenbahn Münder a. D.-Groß-Nenndorf (Direktionsbezirk Hannover) für den Gesamtverkehr mit den Stationen Eimbeckhausen und Messenkamp;

4. am 1. April d. J.:

a) die 38,87 km lange vollspurige Nebenbahn Züllichau-Wollstein (Direktionsbezirk Posen) für den Gesamtverkehr mit den Stationen Langmeil, Gr.-Schmöllen, Chwalim, Unruhstadt, Kopnitz, Dt.-Zodien und Lehfelde;

b) die 15,02 km lange vollspurige Nebenbahn Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) M. N. B.-Oberroden (Direktionsbezirk Mainz) für den Gesamtverkehr mit den Stationen Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) Ort, Dreieichenhain, Götzenbach, Offenthal und Urberach. Der Verkehr der bisherigen Station Sprendlingen M. N. B. ist mit dem Tage der Betriebseröffnung der neuen Strecke auf Personen, Gepäck, Leichen und Güter in Wagenladungen — ausschließlich Fahrzeuge — beschränkt worden;

c) die 6,25 km lange 1 m-spurige Teilstrecke Augustenthal-Lüdenscheid der Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahngesellschaft für den Gesamtverkehr mit den Stationen Wettringhof, Peddensiepen und Worth. Der Übergang von Gütern von und nach der preußischen Staatsbahn erfolgt in Lüdenscheid und Werdohl, wo Umladung stattfindet;

d) im Eisenbahndirektionsbezirk Essen: α) die vollspurige, 76,53 km lange Neubaustrecke Osterfeld Süd-Hamm mit den Stationen Bottrop Westfalen, Gladbeck West, Buer Nord, Westerholt, Herten, Recklinghausen Ost, Suderwich, Datteln, Waltrop, Lünen Süd, Oberaden, Bergkamen-Werne und Pelkum. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auf sämtlichen neuen Stationen ausgeschlossen. Die neue Strecke schließt bei Kilometer 20,5 der Strecke Wanne-Sterkrade an die Station Osterfeld Süd und bei Kilometer 150,5 der Strecke Dortmund-Hamm-Minden an die Station Hamm an,

β) die vollspurige, 1,6 km lange, bei Kilometer 12,5 aus dem Bahnhof Gladbeck West nach der Strecke Bismarck-Winterswyk abzweigende und bei Kilometer 11 dieser Strecke zwischen den Stationen Gladbeck und Feldhausen einmündende Verbindungsbahn ohne Zwischenstation für den Güterverkehr,

γ) die vollspurige, 2,14 km lange, in Kilometer 30,287 der Strecke Osterfeld Süd-Hamm abzweigende Verbindungsbahn bis zum Bahnhof Recklinghausen H. B. ohne Zwischenstation für den Personen- und Güterverkehr, und

δ) die bei Kilometer 31,026 der Strecke Osterfeld Süd-Hamm abzweigende vollspurige Verbindungsbahn Recklinghausen Ost-Recklinghausen H. B., 2,53 km lang, ohne Zwischenstation für den Personen- und Güterverkehr;

5. am 10. April die 6,57 km lange vollspurige Nebenbahn Nordenham-Blexen der oldenburgischen Staatsbahnen mit den Stationen Kabelstraße, Einswarden und Blexen für den Gesamtverkehr.

— **Eisenbahnunfall bei Schweich.** Amtlich wird über diesen Eisenbahnunfall der B. B.-Ztg. zufolge folgendes mitgeteilt:

Der Güterzug 6544 soll auf seiner Fahrt von Coblenz bis Ehrang die Station Schweich fahrplanmäßig durchfahren. Da die Abmeldung desselben von der Station Hetzerath rechtzeitig erfolgte, ließ der Stationsbeamte der Station Schweich die Signale für die Durchfahrt auf Fahrt stellen. Wegen dann eingetretener Verspätung des Güterzuges mußte sich der Stationsbeamte entschließen, diesen Zug auf Station Schweich durch den nachfolgenden Personenzug Nr. 410 überholen und daher das Einfahrtsignal wieder in die Ruhestellung zurücklegen zu lassen. Die durch die Vorschriften für den Blockdienst für diesen Fall gegebenen Bestimmungen sind sowohl vom Stationsbeamten wie vom Stellwerkswärter genau beachtet bis auf den letzten Handgriff am Blockapparat des Stellwerks, wobei sich der Stellwerkswärter leider vergriffen hat. Die Folge dieses Fehlgriffs war die Ursache, daß der Blockstation Föhren die Fahrt des Personenzuges von Föhren nach Schweich freigegeben wurde und dieser Zug auf den Güterzug, welcher gerade in das Überholungsgleis auf Bahnhof Schweich einfahren sollte, auffuhr. Dem Umstand, daß der Schlußbremser des Güterzuges dem Personenzuge noch eine kurze Strecke entgegenlief und diesem Haltesignal mit der rot geblendeten Laterne gab sowie daß ferner der Lokomotivführer, sobald er das Haltesignal sehen konnte, die Luftdruckbremse in Tätigkeit setzte, ist es zuzuschreiben, daß der Zusammenstoß immerhin noch gemäßigt wurde.

Der von Station Eller a. d. Mosel am 1. d. M. nach Schweich versetzte Weichensteller hatte die in Frage kommende Art des Blockapparats bereits dienstlich genau kennen und bedienen gelernt und war gerade bezüglich der maßgebenden Vorschriften für den Blockdienst, welche bei einer derartigen Zurücknahme des Einfahrtsignals in Anwendung zu bringen sind, besonders geprüft. Auch war er zwei Tage vor Übernahme des Dienstes einem anderen Stellwerkswärter in Schweich beigegeben. — Eine Verhaftung des Weichenstellers, die gemeldet wurde, hat nicht stattgefunden.

Bemerkt sei noch, daß seit der Einführung des betreffenden Blockapparates auf der Moselbahn und der diesen Fall regelnden Vorschriften für den Blockdienst trotz der dichten Zugfolge ein ähnliches Vergreifen des Blockwärters nicht stattgefunden hat.

— **Die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Berliner Stadtbahn** bildet den Gegenstand einer der Preisaufgaben, welche die Technische Hochschule zu Charlottenburg für 1905/06 stellt. Die Abteilung für Maschinen-Ingenieurwesen hat für die Lösung der Aufgabe folgende Grundlage gegeben: Durch den bereits drei Jahre störungslos durchgeführten Betrieb der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn ist der Nachweis erbracht, daß durch Anwendung geeigneter Mittel bei Stadtbahnen eine höhere Reisegeschwindigkeit sich erreichen läßt, als bei der Berliner Stadtbahn zur Zeit geleistet wird. Während bei dieser zwischen den Haltepunkten Charlottenburg und Schlesischer Bahnhof die Reisegeschwindigkeit etwa 21 km für die Stunde beträgt, ist sie bei der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn 25 bis 28 km. In bezug auf diesen Unterschied sind noch besonders zwei Umstände zu berücksichtigen, durch welche die Schnelligkeit des Verkehrs der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn beeinträchtigt wird, nämlich erstens, daß die Haltepunkte näher beieinander liegen (im Mittel 0,8 bis 1,1 km), und zweitens, daß wesentlich stärkere Steigungen und engere Krümmungen zu überwinden sind, als bei der Stadtbahn. Es liegt auf der Hand, daß die Leistungsfähigkeit der Berliner Stadtbahn durch Einführung des elektrischen Betriebes auf etwa 30 bis 32 km Reisegeschwindigkeit in der Stunde gesteigert werden könnte, wenn eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von Haltepunkt zu Haltepunkt von im Mittel etwa 38 km und ein Stillstand von im Mittel 20 Sekunden auf den Haltepunkten vorausgesetzt werden würde. Die Fahrzeit würde dann etwa 21 Minuten gegen jetzt 31 Minuten betragen. Dies soll durch einen Entwurf der elektrischen Ausrüstung der Bahn auf folgenden Grundlagen nachgewiesen werden: Die Züge sollen aus Motorwagen nach Art der elektrischen Züge Groß-Lichterfelde Ost-Potsdamer Ringbahnhof und ähnlichen Beiwagen zusammengestellt werden und mit einer Geschwindigkeit von 50 km bis höchstens 60 km in der Stunde verkehren. Jeder Normalzug für die Zeiten schwächeren Verkehrs besteht aus zwei an den Enden des Zuges befindlichen vierachsigen Motorwagen III. Klasse zu je 10 Abteilen und 82 Personen und dazwischen einem Beiwagen II. Klasse zu 9 Abteilen und 74 Personen und einem Beiwagen II./III. Klasse und zwar zu 2 Abteilen II. Klasse und 18 Personen und zu 8 Abteilen III. Klasse und 66 Personen; das Fassungsvermögen eines einfachen Zuges für die Zeiten schwachen Verkehrs beträgt mithin 230 Personen III. Klasse und 92 Personen II. Klasse. Für stärkeren Wochentags- und Sonntagsverkehr können aus zweien der 4 Wagenzüge lange Doppelzüge von 460 bezw. 184 Personen zusammengestellt werden. Wegen dieser Zusammenstellung der Züge ist elektrische Zugsteuerung anzuwenden, durch welche die Motorwagen von der Spitze des Zuges in Gang gesetzt werden. Mit Rücksicht auf die großen Energiemengen, welche die elektrischen Züge benötigen, soll die Fahrleitungsspannung, für welche die elektrische Ausrüstung der ganzen Bahn einzurichten ist, 6000 Volt betragen und zwar bei Anwendung von Wechselstrom 6000 Volt Spannung der Zuleitung gegen die Fahrschienenrückleitung und Erde. Bei Anwendung von Gleichstrom und zwar des Dreileitersystems führt jedes der beiden Gleise eine Spannung von 3000 Volt zwischen Zuleitung und Fahrschienenrückleitung. Es herrscht mithin zwischen den Zuleitungen beider Gleise eine Außenspannung von 6000 Volt. An den komplizierten Stellen der Gleise, die für den Verschiebedienst bestimmt sind, wird mit 3000 Volt einseitig gefahren. Es wird freigestellt, Wechselstrom- und Gleichstromantrieb zu wählen; beim letzteren erscheint die Ausbildung der Motorwagen einfacher. Jeder derselben würde mit vier Gleichstrommotoren auszurüsten sein, von denen je zwei zu je 1500 Volt dauernd hintereinander geschaltet werden können. Das Kraftwerk zur Lieferung der elektrischen Energie kann auf dem Gelände in der Nähe des alten Hamburger Bahnhofs am Wasserlauf als selbständiges Kraftwerk oder als sogen. Unterstation erbaut werden, welcher Drehstrom von 25 000 bis 30 000 Volt durch blanke Leitungen auf dem Wege des Hamburger Güterbahnhofs zugeführt werden soll.

— Allgemeine **Deutsche Kleinbahngesellschaft.** Die Besserung der Verhältnisse hat dem Geschäftsbericht zufolge weitere Fortschritte gemacht. Sowohl die eigenen Bahnen, als auch diejenigen, an denen die Gesellschaft beteiligt ist, haben höhere Erträgnisse ergeben. Die Einnahmen betrugen 1 009 977 Mark, die Ausgaben 726 634 ℳ, so daß ein Rohgewinn von 283 342 ℳ erzielt wurde. Nach Abschreibungen von 85 566 ℳ verbleibt ein Reingewinn von 197 776 ℳ, der folgende Verwendung findet: Die Dividende beträgt 2 % (0 % i. V.), der Reservefonds erhält 9888 ℳ, der Beamten-Unterstützungsfonds 10 000 ℳ, und 5833 ℳ werden auf neue Rechnung vorgetragen. Der Bau der für die Westpreußische Kleinbahn-Aktiengesellschaft auszuführenden Linien im Kreise Danziger Niederung ist soweit vorgeschritten, daß die Betriebseröffnung zum Herbst d. J. erfolgen kann. Nach den Ausführungen des Vorstandes erwartet die Gesellschaft im laufenden Jahre von den deutschen Bahnen ein besseres Erträgnis, während das der ungarischen Bahnen gegen das Vorjahr zurückbleiben wird. Das Gesamtergebnis dürfte sich nicht ungünstiger als das des abgelaufenen Jahres stellen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 16. bis 31. März d. J. in 14 Arbeitstagen 52 550 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 3754 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 52 599 und auf den Arbeitstag 3757 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichfalls 14 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. März d. J. auf den Arbeitstag 3 und im ganzen 49 Wagen oder 0,09 % weniger zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk gelegenen Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 31. März d. J. in 13½ Arbeitstagen 258 311 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 134 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 255 858 und auf den Arbeitstag 18 952 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleichfalls 13½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. März d. J. auf den Arbeitstag 182 und im ganzen 2453 Doppelwagen oder 1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. März d. J. 36 342 Doppelwagen gegen 34 446, in Oberschlesien 77 153 Doppelwagen gegen 74 384 und in den drei Bezirken zusammen 371 806 Doppelwagen gegen 364 688 und war demnach im Saarbezirk 1896 Doppelwagen oder 5,5 %, in Oberschlesien 2769 Doppelwagen oder 3,7 % und in den drei Bezirken zusammen 7118 Doppelwagen oder 2 % höher als in demselben Zeitraum des Jahres 1904.

Im ganzen Monat März stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 513 893 Doppelwagen gegen 509 364, im Saarbezirk auf 71 669 Doppelwagen gegen 68 219, in Oberschlesien auf 165 822 Doppelwagen gegen 152 248 und in den drei Bezirken zusammen auf 751 384 Doppelwagen gegen 729 831 und betrug demnach im Ruhrbezirk 4529 Doppelwagen oder 0,9 %, im Saarbezirk 3451 Doppelwagen oder 5,1 %, in Oberschlesien 13 574 Doppelwagen oder 8,9 % und in den drei Bezirken zusammen 21 553 Doppelwagen oder 3 % mehr als im gleichen Zeitraum des Jahres 1904.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen drei Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 062 598 Doppelwagen gegen 1 437 359, im Saarbezirk 205 336 Doppelwagen gegen 193 780, in Oberschlesien 526 626 Doppelwagen gegen 429 095 und in den drei Bezirken zusammen 1 794 560 Doppelwagen gegen 2 060 234 und ist demnach im Ruhrbezirk 374 761 Doppelwagen oder 26,1 % geringer, im Saarbezirk 11 556 Doppelwagen oder 6 % und in Oberschlesien 97 531 Doppelwagen oder 22,7 % höher und in den drei Bezirken zusammen 265 674 Doppelwagen oder 12,9 % geringer als in demselben Zeitraum des Jahres 1904.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 11. März d. J. und betrug 20 266 Wagen gegen 20 030 am 5. März im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 31. März d. J. 57 328 Doppelwagen zu 10 t gegen 56 569 im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 66 gegen 62 sowie von anderen Gütern 114 gegen 32 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 31. März d. J. 55 169 offene Wagen gegen 52 126 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 3043 oder 5,8 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Kohlenverkehr der sächsischen Staatseisenbahnen im ersten Vierteljahr 1905.** Die beträchtliche Steigerung des Kohlenverkehrs im Jahre 1904 hat auch im ersten Vierteljahr 1905 angehalten. Insgesamt wurden an Kohlen und Briketts befördert 3 236 452 t (1904: 2 941 698 t), d. s. 294 754 t oder 10,02 % mehr. Hiervon entfielen auf Steinkohlen (einschl. Koks und Briketts) 1 326 384 (1 158 338) t, d. s. 168 046 t oder 14,51 % mehr, auf Braunkohlen (einschl. Koks und Briketts) 1 910 068 (1 783 360) t, d. s. 126 708 t oder 7,11 % mehr. Der Anteil der Steinkohlen betrug 40,98 (39,38) %, der Braunkohlen 59,02 (60,62) %. An Steinkohlen aus Sachsen wurden versendet: 1 024 612 (904 580) t, d. s. 120 032 t oder 13,27 % mehr. In den einzelnen Bezirken wurden

verfrachtet: Zwickau 511 205 (458 348) t, Lugau-Oelsnitz 414 037 (353 257) t, Dresden 99 370 (92 975) t. An Steinkohlen aus Preußen gingen ein: a) aus Schlesien: 218 614 (166 896) t, b) aus Rheinland-Westfalen 54 828 (67 839) t. Der Empfang an Steinkohlen anderen Ursprungs (Böhmen usw.) betrug 28 330 (19 023) t. Die Beförderung von Braunkohlen und Braunkohlenbriketts stellte sich wie folgt: a) aus Sachsen: 99 096 (90 219) t Braunkohlen, 53 274 (42 693) t Briketts; b) aus Sachsen-Altenburg: 222 838 (242 389) t Braunkohlen, 193 382 (180 026) t Briketts; c) aus Preußen, Thüringen und Anhalt: 76 515 (69 986) t Braunkohlen, 260 029 (222 012) t Briketts. Dies ergibt eine Gesamtverfrachtung aus Deutschland an Braunkohlen von 398 449 (402 594) t, d. s. 4145 t oder 1,04 % weniger, an Briketts von 506 685 (444 731) t, d. s. 61 954 t oder 13,93 % mehr. Der Empfang böhmischer Braunkohlen betrug 1 004 934 (936 035) t, d. s. 68 899 t oder 7,38 % mehr. Die tägliche Transportleistung belief sich auf durchschnittlich 36 068 (32 324) t.

— **Die Karlsruhe Bahnhoffrage.** „Die Geschichte mit dem Karlsruher Bahnhof will noch nicht zur Ruhe kommen, obwohl es handgreiflich ist, daß sie auf leerem Geschwätz beruht“; so läßt sich der „Schwäbische Merkur“ unterm 17. März schreiben, und sein Berichter hat recht. Trotzdem die Bahnhoffrage, die einst in der Karlsruher Bürgerschaft heftige Kämpfe hervorrief, längst in dem Sinne entschieden ist, daß der Personenbahnhof nicht an der jetzigen Stelle höher gelegt, sondern weiter südwestlich, an dem Fuße des künstlichen Lauterbergs, neu gebaut wird, hören die unsinnigsten Gerüchte nicht auf, die Gemüter zu erhitzen. Auf der Straße konnte man allen Ernstes erzählen hören, ein „amerikanischer Ingenieur habe das Projekt umgestoßen“. Die Eisenbahnverwaltung hat bereits für 2 000 000 ℳ Gelände für den Neubau erworben und hat die Erwerbung unausgesetzt bis in die neueste Zeit hinein betrieben, sowohl auf der Gemarkung Karlsruhe, als auf den von dem Unternehmen berührten Nachbargemarkungen; die „Fassadenkonkurrenz“ wurde ausgeschrieben und durchgeführt (wie wir schon berichtet haben), das Projekt wurde dem Stadtrat Karlsruhe mitgeteilt und in dessen Auftrag zu Anfang des Jahres in der breitesten Öffentlichkeit begutachtet. Nichtsdestoweniger wirkt der Interessengegensatz zwischen den Stadtteilen (hauptsächlich Altstadt und Südstadt) noch fast in nutzlosen, unbegründeten Erörterungen, die nur allzu bereitwillige Verbreiter in den „Stimmen aus dem Publikum“ der Karlsruher Blätter finden.

Bei der im Grundbesitz durch die beschlossene Bahnhofverlegung eintretenden Wertverschiebung ist es ja wohl begreiflich, wenn die einen, die aus der Veränderung Schaden befürchten, sich an die Hoffnung auf Erfüllung ihrer Wünsche klammern, während die anderen den bereits berechneten Gewinn möglichst bald in greifbarer Gestalt sehen möchten. Aber diese und andere allgemeinere Interessen, der Wunsch nach einer endgültigen Gestaltung der Verhältnisse sollten doch den klaren Blick nicht so sehr trüben, daß bei den Gedankensprüngen der Zeitungsberichter allgemein bekannte, in ihrer Bedeutung nicht verkennbare Vorgänge einfach unbeachtet bleiben. Recht scharf sagt dies auch der „Schwäbische Merkur“, der seinen oben genannten Bericht mit dem Satze schließt: „Es ist sehr zu tadeln, daß Zeitungskorrespondenten ohne jede Erkundigung solche falschen Nachrichten in die Welt senden, von denen man sich bei normaler Urteilsfähigkeit selbst sagen kann, daß sie ganz unmöglich sind.“

Eine Verzögerung des Baubeginns und des ihm vorausgehenden Enteignungsverfahrens hat gegenüber den ursprünglich angenommenen Terminen nicht vermieden werden können und mag mit eine Ursache dafür sein, daß die öffentliche Meinung nicht zur Ruhe kommen kann. Diese Verzögerung hat aber ihre guten Gründe in der Notwendigkeit, das Projekt den seither wesentlich veränderten gesteigerten Verkehrsverhältnissen anzupassen, und in den Schwierigkeiten, die ganz naturgemäß sich aus der Verlegung so zahlreicher Zufahrtslinien ergeben.

Die Bahnhofverlegung erfordert die Erwerbung von etwa 90 ha Gelände, wovon 25 ha für spätere Erweiterungen vorgesehen waren. Nahezu beendigt sind die Erwerbungen auf den Gemarkungen Rüppurr, Rintheim und Durlach, zu 5/6 etwa auf der Gemarkung Bulach; ohne Schwierigkeiten wird sie sich auch auf der Gemarkung Ettlingen vollziehen. Mehr Arbeit verursacht außer Karlsruhe selbst der Ort Beiertheim, der in seinen in Betracht kommenden Gemarkungsteilen schon stark durch die städtische Gelände- und Bauspekulation beeinflußt ist. Aber auch hier wird nur ein kleinerer Teil enteignet werden müssen, da es auf der Gemarkung Karlsruhe gelungen ist, bis jetzt 3/4 des gesamten in Privatbesitz befindlichen Geländes im gütlichen Wege zu erwerben.

Der neue Bahnhof wird ein hochliegender Durchgangsbahnhof werden. Er erhält 5 Bahnsteige mit 10 Gleisen für den Durchgangsverkehr (ursprünglich waren nur 4 und 8 angenommen) und 2 Kopfbahnsteige mit 4 Gleisen für den Verkehr in der Richtung von und nach Maxau und Eggenstein-Graben. Die Durchgangsbahnsteige sind 270 m lang und 13,5 m breit. Zu ihnen führt von der Mitte des Stationsgebäudes aus ein 16 m breiter Haupttunnel, von dem aus die Bahnsteige mittels Rampen von etwa 5 m Breite und 10 % Steigung erreicht werden. Zu den beiden Kopfbahnsteigen führen zwei Wege: einer von dem Haupttunnel aus, ein zweiter ohne Benutzung des Haupttunnels. Außerdem ist für den Ausgang der ankommenden Reisenden 150 m vom Haupttunnel entfernt ein weiterer, unmittelbar ins Freie führender Tunnel von 10 m Breite vorgesehen, zu dem man von den Bahnsteigen aus auf 3 m breiten Treppen gelangt. Für den Gepäck- und Postverkehr wird je ein besonderer Bahnsteig mit je einem eigenen Post- und Gepäcktunnel und entsprechenden Aufzügen erstellt. Die Anlage beabsichtigt nicht eine strenge Trennung des Zu- und Abgangs.

Die Kosten der ganzen Neuanlage werden wohl höher kommen, als ursprünglich angenommen. Immerhin läßt sich darüber mit Rücksicht auf die Unberechenbarkeit der Geländekosten noch kein zutreffendes Urteil fällen.

— **Die Stadt Berlin gegen die Große Berliner Straßenbahngesellschaft.** In der Prozeßsache wegen Fortführung der Hoch- und Untergrundbahn in das Stadtinnere hat die Direktion der Straßenbahn, wie hiesige Blätter melden, gegen das Kammergerichtserkenntnis vom 12. Januar d. J., über welches wir in Nr 4 S. 57 d. Ztg. berichtet haben, das Rechtsmittel der Revision beim Reichsgericht eingelegt. Die Kosten des Rechtsstreites sind dadurch wesentlich vermindert, daß das Kammergericht den Wert des Klagegegenstandes von 30 000 000 ℳ auf 10 000 000 ℳ herabgesetzt hat.

— **Präsident v. Dopffel.** Im 68. Lebensjahre stehend und nach einer 46 jährigen Tätigkeit im Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst, ist Direktor v. Dopffel, Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion der württembergischen Staatseisenbahnen, am 1. d. M. in den Ruhestand getreten, bei welchem Anlaß ihm von Sr. Majestät dem König Titel und Rang eines Präsidenten verliehen wurde. Wir teilen aus dem Lebensgang v. Dopffels nachstehendes mit: Nach Beendigung der wissenschaftlichen Vorbildung und nach mehrjähriger Erprobung im äußeren Dienst wurde v. Dopffel in den inneren Dienst der württembergischen Staatseisenbahnverwaltung berufen. Seit 1872 Kollegialmitglied der Generaldirektion und zwar in den Dienststellungen eines Finanzassessors, Finanzrats und Oberfinanzrats, wurde er im Jahre 1901 zum Direktor ernannt mit den Verrichtungen eines Vorstands der Betriebsabteilung, dann im Jahre 1903 zum Vorstand der Verwaltungsabteilung befördert.

Während dieser langen Dienstzeit hatte v. Dopffel insbesondere Befassung mit Betriebsdienstangelegenheiten sowie mit dem Tarifwesen für den Personen- und Güterverkehr der Eisenbahn und der württembergischen Bodenseedampfschiffahrt. Diese dienstlichen Obliegenheiten brachten ihn vielfach in nähere persönliche Beziehungen zu Vertretern deutscher und außerdeutscher Verwaltungen. Anlaß zu einer erweiterten Tätigkeit gaben ihm u. a. auch die vom Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen eingesetzten Ausschüsse, von denen er früher als württembergischer Vertreter die Geschäfte des Ausschusses für gegenseitige Wagenbenutzung und bis in die jüngste Zeit die des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs wahrzunehmen hatte. Nachdem im letzterwähnten Vereinsausschuß die württembergische Generaldirektion 1883 zum Vorsitz berufen und inzwischen nach Ablauf der vierjährigen Wahlzeit stets wiedergewählt worden war, oblag ihm als Vertreter dieser Verwaltung — also seit 23 Jahren — der Vorsitz im Personenverkehrsausschuß.

In diese Zeit fällt die große Entwicklung des Geschäftsbereichs dieses Ausschusses durch die Einrichtung der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte, namentlich auch infolge des Beitritts von Nichtvereinsverwaltungen. Die Einrichtung umfaßt jetzt bekanntlich das ganze europäische Festland, mit Ausnahme Rußlands und Spaniens — wo übrigens, ebenso wie in England, Ausgabestellen für Fahrscheinhefte bestehen —, ferner Bahnen in Nordafrika und Linien des großen Seeverkehrs.

In seiner Eigenschaft als Ausschußvorsitzender war v. Dopffel stets bemüht, neben der Förderung der Geschäfte die guten Beziehungen unter den Vertretern der Verwaltungen zu pflegen, Gegensätze auszugleichen, und man darf wohl sagen, daß ihm dies gelungen ist — wie er oft rühmend erwähnte, dank dem Entgegenkommen, das er bei der Geschäftsleitung von den Ausschußmitgliedern jederzeit erfahren durfte. Auch äußerer Anerkennung durfte sich v. Dopffel erfreuen: außer hohen württembergischen Orden wurden ihm im Lauf der Jahre solche von Preußen, Bayern, Baden zuteil; er ist auch Ritter der französischen Ehrenlegion und des Kommenturkreuzes des schwedischen Wasaordens.

Mit v. Dopffel ist ein Beamter aus dem Dienst geschieden, der sich infolge seiner reichen Kenntnisse, seiner großen Geschäftsgewandtheit und vielseitigen Erfahrung um das deutsche

und insbesondere um das württembergische Verkehrswesen sehr verdient gemacht hat. Zu der allseitigen Wertschätzung und Beliebtheit, deren er sich erfreuen durfte, trugen besonders auch die Lauterkeit seines Charakters und die stets sich gleichbleibende Liebenswürdigkeit des Scheidenden im dienstlichen wie gesellschaftlichen Verkehr bei. Möge Herr v. Doppfel nach der langen Arbeitszeit seinen Ruhestand noch viele Jahre frisch und gesund genießen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist den Eisenbahndirektoren Claasen in Osnabrück und Suck in Görlitz bei dem Übertritt in den Ruhestand der Charakter als Geheimer Baurat und dem Eisenbahnverkehrsinspektor Kaltschmidt in Stettin bei dem gleichen Anlaß der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem Range der Räte vierter Klasse verliehen worden.

Bei der badischen Staatsbahnverwaltung ist der Vorstand der Verkehrskontrolle II, Oberbetriebsinspektor Eberhard Mütsch unter Anerkennung seiner langjährigen treuen Dienste und unter Verleihung des Titels „Regierungsrat" zur Ruhe gesetzt worden.

Österreich.

— **Lokalbahngesetz.** In der Sitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom 4. d. M. wurde von einer Gruppe von Abgeordneten ein Dringlichkeitsantrag betreffend die Verlängerung der Wirksamkeit des mit 31. Dezember 1904 abgelaufenen Lokalbahngesetzes vom Jahre 1894 bis längstens 31. Dezember 1905 eingebracht.

Die Antragsteller führten aus, daß das Lokalbahngesetz vom 31. Dezember 1894 am 31. Dezember 1904 in seiner Wirksamkeit erloschen sei und bereits im Vorjahre von den Interessenten, insbesondere den Landesausschüssen der einzelnen Kronländer, vielfach die Vorlage eines neuen Lokalbahngesetzes verlangt wurde. Die Regierung habe ein Lokalbahngesetz, das den gegebenen Anregungen wenigstens zum Teil Rechnung trug, dem Hause vorgelegt, und dieses stehe gegenwärtig im Eisenbahnausschusse in Verhandlung. Da nun aber die Verhandlungen voraussichtlich bis nach Ostern währen werden, bleibe zur Vermeidung des gesetzlosen Zustands nichts anderes übrig, als einen Antrag einzubringen, das bisher in Kraft bestehende Lokalbahngesetz vorläufig bis längstens 31. Dezember 1905 wieder in Kraft treten zu lassen. Nach Ostern werde dem Hause das neue, verbesserte Lokalbahngesetz vorgelegt werden können. Dem Antrage wurde die Dringlichkeit zuerkannt.

— **Eine neue Schnellzuglokomotive der österreichischen Staatsbahnen.** Vor kurzem ist auf einer Strecke des Bezirks der Staatsbahndirektion Linz eine Probefahrt mit einer neuen schweren 4zylindrigen Schnellzuglokomotive unternommen worden, welche ein sehr gutes Ergebnis lieferte. Die neue, vom Oberbaurat Gölsdorf (Eisenbahnministerium) entworfene, für die österreichischen Staatsbahnen bestimmte Lokomotive hat den Zweck, die Leistungsfähigkeit im Personenverkehr durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit und Steigerung der Zugkraft bis zu der obersten, durch die Widerstandskraft des gegenwärtigen Oberbaues gezogenen Grenze zu vermehren und hierdurch auch die Betriebsökonomie zu verbessern.

Die neue $^{3}/_{5}$-gekuppelte 4zylindrige Schnellzuglokomotive soll unter Einhaltung des auf den österreichischen Staatsbahnen zulässigen höchsten Achsdruckes von 14,5 kg bei Verfeuerung des dort zu Gebote stehenden Brennstoffes und unter Einhaltung der derzeit üblichen Geschwindigkeiten die Beförderung eines Zuges von rund 400 t hinter dem Tender bewirken und Dauerleistungen von 1300 bis 1400 PS entwickeln.

— **Wasserstraßenbau und Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Der Polenklub des österreichischen Abgeordnetenhauses nahm in der Sitzung vom 8 d. M. eine Resolution folgenden Inhalts an: „Indem der Polenklub den Bericht der parlamentarischen Kommission über die Verhandlungen mit dem Ministerpräsidenten wegen des Baues der Wasserstraßen und der Verstaatlichung der Nordbahn zur Kenntnis nimmt, beharrt er bei seinem früheren Beschlusse und empfiehlt seinem Präsidium, es möge die Regierung um die genaue Angabe des Termins ersuchen, zu welchem diese die Absicht habe, an den Bau des Kanals Krakau-Mährisch-Ostrau-Wien zu schreiten sowie die Vorlage betreffend die Verstaatlichung der Nordbahn im Abgeordnetenhause einzubringen."

— **Neue Prioritätsanleihe der Aussig-Teplitzer Bahn.** Auf der Tagesordnung der Generalversammlung dieser Bahn befindet sich auch ein Antrag zur Aufnahme einer Prioritätsanleihe von 5 000 000 ℳ, welche dazu dienen soll, die Investitionen für die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg zu decken. Bisher wurden auf dieser Lokalbahn eine große Reparaturwerkstätte in Böhmisch-Leipa und Sicherungsanlagen errichtet. Dies erforderte etwa 1 900 000 Kr. Für den Rest von etwa 3 000 000 Kr. sollen noch Verbesserungen des Oberbaus und eine Vermehrung des Wagenparkes durchgeführt werden.

— **Motorwagen.** Um die Verwendbarkeit der Motorwagen im Eisenbahnbetriebe praktisch darzutun und gleichzeitig auch einige neue Bauarten zu erproben, hat die Staatsbahnverwaltung die Bewilligung erteilt, daß auf der Vorortelinie der Wiener Stadtbahn vom 1. Oktober d. J. bis 1. April 1906 der Verkehr von Motorwagen sowie leichten Tenderlokomotiven verschiedener Bauart versehen werde. Die betreffenden Unternehmungen haben sich zu verpflichten, die Motorwagen kostenlos beizustellen. Auch übernimmt die Staatsbahnverwaltung für den Fall der Bewährung keinerlei Verpflichtung zur Anschaffung von Wagen der erprobten Bauart. Um den Unternehmungen freie Hand zu lassen und um die Verwendung bereits vorhandener und von den Unternehmungen erprobter Bauarten nicht auszuschließen, werden die an die zu erprobenden Wagen von der Staatsbahnverwaltung gestellten Anforderungen auf das Notwendigste beschränkt. Diese Anforderungen sind in der Hauptsache folgende: 1. Der Motorwagen soll so viele Personen fassen, daß mit Einschluß von 48 Personen in einem angehängten Stadtbahnwagen (Leergewicht dieses Wagens rund 10 t) etwa 90 Personen befördert werden können. 2. Kessel und Maschinen sollen so stark sein, daß der besetzte Motorwagen mit den besetzten Anhängewagen auf der größten Steigung der Vorortelinie eine Geschwindigkeit von mindestens 20 km in der Stunde im Beharrungszustande einhalten kann. 3. Der größte zulässige Achsdruck beträgt 14,5 t. Um den Motorwagen von einer späteren Verwendung auf Lokalbahnen nicht auszuschließen, wird es sich empfehlen, den größten Achsdruck mit 11 t zu bemessen. 4. Der Motorwagen hat eine kräftig wirkende Handbremse und als durchgehende Bremse die selbsttätige Vakuumbremse, zum Umstellen auf „Einfach" eingerichtet, zu erhalten. 5. Sowohl der Personenraum des Motorwagens, als auch der Anhängewagen müssen mit Dampf geheizt werden können. 6. Für die Bestimmung des Bremsdruckes, der Signalmittel usw. gelten neben den technischen Vereinbarungen noch die „Bestimmungen über die Vorlage der Typenpläne und die Bauart von Fahrbetriebsmitteln der österreichischen Eisenbahnen". 7. Es wird ferner bedingt, daß die Kosten für die Versicherung der beigestellten Motorwagen gegen Brandschaden von den Firmen zu übernehmen sind. Es liegt im Interesse der Unternehmungen, die zu erprobenden Motorwagen bis längstens 1. August d. J. zur Einlieferung zu bringen.

Motorwagen stehen in Österreich bereits auf mehreren Lokalbahnen in Verwendung, so u. a. auf der Pielachtalbahn (Niederösterreich), auf der Landeslokalbahn Gänserndorf-Gaunersdorf, auf der Lokalbahn Triest-Parenzo, auf der Bregenzer Waldbahn usw.

— **Verkehrseinnahmen der Staatsbahnen für das Jahr 1904.** Nach den nunmehr vorliegenden Richtigstellungen stellen sich die gesamten Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1904 auf rund 253 940 000 Kr., sonach um 8 366 500 Kr. höher als im Jahre 1903. Infolge dieser Steigerung ist der für die Transporteinnahmen in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1904 eingestellte Betrag um mehr als 4 250 000 Kr. überschritten worden. Auf sämtlichen Staatsbahnlinien ist eine erfreuliche Verkehrszunahme eingetreten. Insbesondere machte sich ein starker Durchzugverkehr von Getreide, eine lebhafte Holzausfuhr auf dem östlichen Staatsbahnnetz und eine stärkere Verfrachtung von Erzen und Kohle auf den westlichen Linien bemerkbar.

— **Der Umbau der Tullner Donaubrücke.** Am 1. d. M. hielt Bauoberkommissär Kohorn der Staatsbahndirektion Wien einen Vortrag über den in den Jahren 1903 bis 1905 erfolgten Umbau der Tullner Donaubrücke im Zuge der Linie Wien-Eger. An der Hand zahlreicher Pläne schilderte der Vortragende, von der ehemals bestandenen hölzernen Notbrücke ausgehend, den im Jahre 1874 erfolgten Ersatz durch eine zweigleisige eiserne Eisenbahnbrücke, auf gemauerten Land- und Strompfeilern ruhend. In lichtvoller Weise behandelte der Vortragende die Vorgänge bei der Auswechslung dieser Brücke, von welchen besonders die im August 1903 erfolgte Verschiebung der alten, 442 m langen, 3400 t schweren, zweigleisigen Eisenbahnbrücke um 40 cm talwärts auf den bestehenden Pfeilern sowie die äußerst schwierige Art des Arbeitsvorganges bei der Ausführung des vierten Stromfeldes, eine von zwei Seiten gleichzeitig frei vorbauende Montierung ohne feststehendes Montierungsgerüst, erwähnt werden muß.

— **Herabsetzung der Gütertarife auf den niederösterreichischen Lokalbahnen.** In der kürzlich abgehaltenen Sitzung des niederösterreichischen Landesausschusses berichtete der Landeseisenbahnreferent über die Frage der Herabsetzung der

Frachttarife auf den niederösterreichischen Landeslokalbahnen. Er teilte mit, daß solche Frachtermäßigungen bereits zweimal stattgefunden haben und daß vom 1. d. M. ab eine neue Herabsetzung der Frachttarife für verschiedene Bedarfsartikel, insbesondere auch für Getreide, Platz gegriffen habe.

— **Ausstand.** Wie gemeldet wird, hat die Wagenfabrik in Sanok (Galizien) wegen Ausstands alle Arbeiter mit vierzehntägigem Termin entlassen.

— **Die preisgekrönte literarische Arbeit eines Schaffners.** Die letzte Nummer des „Wissen für Alle" veröffentlicht das Ergebnis einer von dem Blatte veranstalteten Preisausschreibung über das Thema: „Schiller als Volksdichter." Danach hat der Schaffner der österreichischen Staatsbahnen in Wien, Swoboda, den dritten Preis zuerkannt erhalten. Swoboda, der im 36. Lebensjahre steht, besuchte zunächst eine polnische Schule und erlernte erst im 13. Jahre die deutsche Sprache. Er wurde zum Bildhauer ausgebildet und ernährte sich mehrere Jahre als solcher. Vor sieben Jahren trat er in den Staatsdienst und wird als „Manipulations-Kondukteur" verwendet. Swoboda benutzt seit Jahren jede freie Stunde zum Lesen der deutschen Klassiker und hat sich schon frühzeitig als Dichter versucht. Vor ungefähr 10 Jahren beteiligte er sich an der Preisausschreibung für einen Prolog, erhielt jedoch damals keinen Preis.

Ungarn.

— **Personalnachrichten.** Bei der ungarischen Staatsbahnverwaltung ist der Oberinspektor und Stellvertreter des Betriebsleiters in Debreczen Karl Siegmeth zum zweiten Direktorstellvertreter in der Verkehrs - Hauptabteilung der Direktion in Budapest ernannt und an seiner Stelle der Oberinspektor Dr. Wladimir Bacsinszky mit der Vertretung des Leiters der Betriebsleitung in Debreczen betraut worden. — Ernannt sind: Zu Oberinspektoren die Inspektoren Josef Ofner und Dr. Wladimir Bacsinszky; zu Inspektoren die Oberingenieure Andreas Katona, Emil Streer und Albert Kain, ferner die Oberkontrollore Andreas Böck und Otto Fendt; zu Oberingenieuren bezw. Sekretären und Oberkontrolloren die Oberingenieure Max Bergmann, Elemir Galgóczy, Josef Lang und Samuel Alexander Hermann, die Hilfssekretäre Zoltán Menszáros, Dr. Stefan Képessy, Anton Farkas und Josef Hosszu, die Kontrollore Gustav Urbán, Julius Györffy, Johann Farkas, Ludwig Ferenczy, Rudolf Feigerle, Stefan Petrás, Stefan Marzsó, Wilhelm Hennings und Moritz Böhm.

Übrige europäische Länder.

— **Der Staatsbetrieb in Belgien.** In der Abgeordnetenkammer zu Brüssel fand eine eingehende und grundsätzliche Erörterung über den Staatsbetrieb des Eisenbahnwesens statt. Aus Anlaß eines Vertrags, welchen der Eisenbahnminister Liebaert mit einem belgischen Privatunternehmen (Dulait) zur Lieferung von Elektrizität auf den Bahnhöfen von Brüssel und Umgebung abgeschlossen hat, wurde ihm von sozialistischer und liberaler Seite vorgeworfen, daß er die bisher gepflogene und vom Lande gewollte Staatsregie durchbreche und schädige. Der Staat könne und sollte die Elektrizität für seine Bahnen selbst herstellen. Die Vergebung führe zugleich auf den Weg der Überlassung der elektrischen Bahnen selbst an die Privatunternehmung. Tatsächlich hat schon früher die Absicht der Regierung, die elektrische Bahn Brüssel-Antwerpen nicht selbst zu bauen und zu betreiben, sondern der Privatunternehmung zu gewähren, viel Widerstand gefunden und vornehmlich die weitere Hinausschleppung der Verwirklichung verursacht. Bei den jetzigen Parlamentserörterungen stritten sich Liberale, Klerikale und Regierung um das Verdienst, die Eisenbahnverstaatlichung in Belgien ins Werk gesetzt zu haben. Der Sozialist Vandervelde warf der Regierung vor, daß sie jetzt aus Ängstlichkeit und Unfähigkeit davon „abdiziere", während das Staatsbahnsystem in ganz Europa auf dem Vormarsch sei, und der Liberale Feron ließ sich ähnlich vernehmen. Minister Liebaert hielt auch seinerseits am Grundsatz des Staatsbetriebes fest, erklärte aber, daß es verschiedene Einschränkungen gebe, namentlich die Inanspruchnahme der Privatindustrie für alle Lieferungen. Auch die Sozialisten würden den Grundsatz des Staatsbetriebes mit Hintansetzung der Arbeitsteilung und des Allgemeinwohls nicht voll und ganz zur Anwendung bringen können. Jedenfalls hat die belgische Kammer deutlich gezeigt, daß sie im wesentlichen bei Staatsbetrieb im Eisenbahnwesen verbleiben will.

— **Schweizerische Bundesbahnverwaltung.** Das eidgenössische Parlament hatte im Jahre 1904 bei der Genehmigung des Geschäftsberichts des Bundesrats diesen aufgefordert, ob nicht im Interesse der Vereinfachung oder fortschreitend besseren Überwachung in der Bundesverwaltung Reformen durchgeführt werden könnten. Der Bundesrat hat sämtliche Abteilungen zur Äußerung veranlaßt. In deren jetzt veröffentlichten Antworten heißt es: Das Post- und Eisenbahndepartement wird die Frage, ob Reformen im Sinne des „Postulates" durchführbar seien, in den Berichten erörtern, die es über die Anträge betreffend eine Reorganisation der Eisenbahnabteilung und die Verschmelzung der Post- und Telegraphenverwaltung erstatten wird. Der Bundesrat beantragt, die erwähnte Forderung als durch diesen Bericht erledigt zu betrachten und es ihm zu überlassen, nach und nach diejenigen Reformen vorzuschlagen, welche die Erfahrung als notwendig erweisen wird.

— **Die französischen Zufahrtlinien zum Simplon.** Im Senat zu Paris wurde neuerdings diese dringende Frage angeregt, und der Eisenbahnminister Gauthier gab zur Antwort, daß er sich damit beschäftige und vor dem Mai eine entsprechende Eisenbahnvorlage einbringen werde. Indessen hat der Minister einen Leiter des „Echo de Paris" empfangen und ihm einige Auskunft zur Sache erteilt. Herr Gauthier erwähnte die verschiedenen Pläne und soll dazu gesagt haben: Die Linie Frasne-Vallorbe, für welche sich zunächst Regierung und Parlament in der Schweiz entschieden haben, würde 27 bis 28 Millionen kosten; die Linie Mouchard-Vallorbe 45 bis 65 Millionen; die Linie Lons-le-Saulnier-Faucille-Genf sei auf 115 Millionen geschätzt. Nach seiner Ansicht befragt, welche Linie er bevorzuge, antwortete der Minister: Die Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft habe die Angelegenheit sehr eingehend geprüft. Ursprünglich dem Faucilleprojekt günstig, schließe sie sich jetzt der Kombination Mouchard-Frasne-Vallorbe an, weil diese weniger kostspielig ist und schneller ausgeführt werden kann. Alle vorgeschlagenen Lösungen hätten aber nach Ansicht des Ministers den großen Nachteil, nur gewisse Ansichten des Problems und nicht alle ins Gesicht zu fassen. Er habe sich entschlossen an die Prüfung gemacht und hoffe nächstens eine endgültige Lösung vorzubringen, welche sich über jede Gefühlsbetrachtungen und über jedes örtliche Interesse erhebe, um nur das allgemeine Interesse ganz Frankreichs zu wahren. Darauf kann man, wenn der Berichter nicht etwas gefabelt hat, neugierig sein. Der Pariser „Temps", der wiederholt seine Stimme sehr energisch gegen die Verschleppung der für Frankreich hochwichtigen Sache erhoben hat, widmete neuerdings ihrer Betreibung eine ganze Nummer seiner Beilage („Petit Temps" vom 1. April). Das Blatt verficht die Faucillelinie, für welche sich schon 1902 in Frankreich die Mehrzahl der Interessenten ausgesprochen habe, indem es u. a. gegen den Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Herrn Noblemaire, auftritt. In Genf, wo man sich eifrig für die Genf berührende Faucillebahn ins Zeug gelegt hat, meint das „Journal de Genève" etwas kühn, bewiesen die Veröffentlichungen des „Temps" die beträchtlichen Fortschritte, welche das Faucilleprojekt jüngst in der öffentlichen Meinung Frankreichs gemacht habe. Dagegen wurde anderweitig von einer Abkühlung aus Genf selbst erzählt.

— **Die Verlängerung der Rhätischen Bahn** von Landquart aus nach Maienfeld, Ragaz-Fläsch und nach dem benachbarten Fürstentum Liechtenstein, mit Anschluß an die österreichische Staatsbahn in Schaan, ist um einen bedeutenden Schritt vorgerückt. Es versammelten sich jüngst, wie der Neuen Zürcher Ztg. berichtet wird, auf Einladung der Regierung des Kantons St. Gallen die Landräte, Gemeindepräsidenten sowie Vertreter von Ragaz und Graubünden in Vaduz. Es wurde mitgeteilt, daß die 16 km lange Bahnstrecke etwa 1 500 000 Fr. kosten würde. Das Projekt Schaan-Sargans (Vollspurbahn) habe gegenwärtig weniger Aussichten als der Anschluß an die Rhätische Bahn. Die Versammlung sprach sich für letzteren aus und wählte einen Ausschuß. Die finanzielle Seite soll bereits geordnet sein. Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Rhätischen Bahnnetzes hat sich in Chur ein Verband der bündnerischen Verkehrsvereine gegründet. Sein amtliches Zentralbureau wird das Verkehrsbureau in Chur.

— **Die South Eastern & Chatham-Eisenbahn.** Der Vorsitzende in der Verwaltung erklärte bekanntlich bei der Vollversammlung den Aktionären, daß jeder Wettbewerb mit den elektrischen Straßenbahnen aussichtslos sei und nichts anderes übrig bleibe, als gewisse Züge und Stationen aufzulassen. Rascher als erwartet werden konnte, schritt die Verwaltung zur Tat, wodurch Unzufriedenheit und laute Beschwerden über die verkehrte Politik hervorgerufen wurden. Im Fahrordnungsbuch für den Monat März fehlt etwa ein Dutzend Züge, die nicht genügend lohnten, wofür zwei neue Züge Ersatz bieten sollen.

Zwischen den Städten Margate und Ramsgate besteht eine elektrische Straßenbahn; aus dem dortigen stets als unzureichend erachteten Eisenbahn-Lokalverkehr wurden weitere fünf Züge gestrichen. Der 3 Uhr 30 Min.-Mittagzug von London nach Ramsgate, einer der beliebtesten Züge, desgleichen der Zug um 10 Uhr 4 Min. vormittags von Margate nach Cannon Street und der 3 Uhr 20 Min.-Gegenzug nach Margate, beide auf dem Chatham-Dover-Netz, ebenso die Züge 10 Uhr 26 Min. vormittags und 3 Uhr 20 Min. nachmittags auf dem South Eastern-Netz wurden aufgelassen und der 5 Uhr 30 Min. nachmittags-Schnellzug nach Folkestone in einen Personenzug umgewandelt. In der Station London Bridge wird der Bahnsteig der Hauptlinie täglich nach 7 Uhr abends und an Sonntagen gänzlich gesperrt, wodurch Bedienungsmannschaft erspart wird; auf vier Vorortstationen (Kidbrooke, Coombe Lane, Eden Park und Seldon Road) wurde der Sonntagsverkehr eingestellt, wodurch abermals ein Zahltag entfällt. In den gesellschaftlichen Lokomotiv- und Wagenwerkstätten in Ashford wurde die Arbeitszeit gekürzt.

Nebst den der Allgemeinheit verursachten Unbequemlichkeiten ist auch das Los der Bediensteten, insbesondere der Schaffner, Oberbauarbeiter und Träger, zu beklagen, die zum Teil entlassen, teils in ihren Bezügen geschmälert bezw. im Range herabgesetzt wurden. In Dover wurden mehrere Träger aufgenommen, die ohne Besoldung künftig nur auf die Trinkgelder angewiesen sind.

— **Great Western-Eisenbahn.** An die Stelle des zum Admiralitätslord ernannten Earl Cowdor wurde das Parlamentsmitglied Mr. Alfred Baldwin zum Präsidenten der Eisenbahngesellschaft gewählt.

— **Zur Moskauer Bahnhofsfrage** schreibt die Moskauer Dt. Ztg.: Moskau ist bekanntlich der bedeutendste Eisenbahnknotenpunkt Rußlands; hier münden nicht weniger als 10 Bahnlinien, und bald wird noch eine 11., die von Arsamas, hinzutreten. Es ist daher für die Bedienung des Verkehrs von großer Wichtigkeit, die Übergabe der Güter und die direkte Beförderung der Reisenden von einer Bahn zur anderen so einzurichten, daß beides ohne Unterbrechung und ohne größeren Zeitverlust stattfinden kann. Für den Durchgangs-Güterverkehr wird diese Aufgabe durch den Bau der Ringbahn gelöst, während für den Personenverkehr die Anlage eines Zentralbahnhofs angeregt worden ist. Die Frage wird gegenwärtig von einer Spezialkommission eingehend beraten. Man ist dabei zunächst zu dem Schluß gekommen, daß es empfehlenswert wäre, statt des Zentralbahnhofes, in den sämtliche Personenzüge einlaufen müßten, eine neutrale Station anzulegen, in die nur die Züge mit direktem Anschluß einlaufen oder von dort auslaufen würden. Als geeigneter Platz für eine solche „neutrale" Station ist eine Stelle an der Verbindungsbahn zwischen dem Kursker und Nikolai-Bahnhof bezeichnet.

Was diese Bezeichnung bedeuten soll, geht allerdings aus dem Namen nicht hervor, wohl aber aus der Erklärung, denn man will in Moskau offenbar den Fernverkehr, soweit er sich über mehrere Bahnen bewegt, von dem Ortsverkehr einer Bahn trennen. Bei der Wichtigkeit des Gegenstandes werden die Moskauer Blätter und ebenso wohl auch die amtliche Presse auf die Frage noch eingehender zurückkommen. Wir behalten uns dann weitere Mitteilung vor.

Fremde Weltteile.

— **Maßnahmen zur Hebung des Verkehrs auf den sibirischen Flüssen.** Um den in Verfall geratenden Dampferverkehr auf den Flüssen Westsibiriens zu heben und zugleich die wirtschaftliche Entwicklung der von der Eisenbahn nicht bedienten Gegenden Sibiriens zu fördern, hat das russische Ministerium der Verkehrsanstalten beschlossen, die Eisenbahntarife für sibirische Frachten daraufhin zu prüfen, wie eine gemischte Beförderung der Güter zu Wasser und mit der Eisenbahn eingerichtet werden könne. Ferner soll eine Telegraphenleitung zwischen Tobolsk und Ssamarowsk am Ob erbaut und die Zahl der Stationen an der vorhandenen Telegraphenlinie zwischen Tjumen und Tobolsk erhöht werden. Ebenso soll im Osten Sibiriens ein Güterverkehr nach Nikolajewsk am Amur auf diesem Flusse zum weiteren Transport nach Charbin und Iman an der Ussuribahn auf dem Amur, Sungari- und Ussurifluß eingerichtet werden.

Endlich hat das Ministerium der Verkehrsanstalten auch eine größere Anzahl von flachgehenden Barken bestellt, die zur Vermittlung dieses Verkehrs auf den Flüssen dienen sollen. Schon im Laufe des Monats März waren die Barken zu liefern, um dann sofort nach ihrem Bestimmungsort geschafft zu werden. Offenbar um in die Kreise der Handeltreibenden, die durch die Verhältnisse in Sibirien und auf der Sibirischen Bahn nicht zu ihrem Rechte kommen, einige Beruhigung zu tragen, soll dann diese kleine Flotte ausschließlich in den Dienst von Privatfrachten gestellt werden. Die Absicht des Ministeriums mag das wohl sein, aber in Kriegszeiten, wenn es die Not gebieterisch verlangt, wird man sich bestimmen lassen, jede Beförderungsmöglichkeit in erster Reihe für Kriegszwecke zu verwenden. Um für den Verkehr die erforderlichen vorbereitenden Maßnahmen zu treffen, ist eine besondere Kommission aus Vertretern der Staatseisenbahnen und der Moskau-Kasaner Bahn sowie der Dampfschiffahrtsunternehmungen auf der Wolga, Kama, dem Obj und dem Jenissei gebildet, um die Frage der Einrichtung eines direkten Eisenbahn- und Flußverkehrs zwischen dem europäischen Rußland und den an der Sibirischen, der Transbaikal- und Baikalrundbahn belegenen Bestimmungsorten in die Wege zu leiten. Alles das wäre natürlich sehr schön, wenn es sich so, wie es gedacht ist, auch durchführen ließe. Aber daran scheint auch das Ministerium der Verkehrsanstalten zu zweifeln, wenigstens so weit ein Teil der sibirischen Flüsse in Frage kommt. Es ist ja bekannt, daß für die Unterhaltung und Fahrbarmachung der Flußläufe in Rußland überhaupt sehr wenig und namentlich in Sibirien seit vielen Jahren so gut wie nichts geschehen ist. Jetzt, wo die Not wieder einmal dazu treibt, Versäumtes so schnell als möglich nachzuholen, sollen z. B. die Flüsse Tura und Tobol einer durchgreifenden Besserung durch Anlage von Schleusen, Ausbaggerung usw. unterzogen werden. 5 000 000 R. sind für diese Arbeiten ausgeworfen, aber diese Arbeiten — so fügt die „Torg.-Prom. Gaseta" hinzu — werden längere Zeit in Anspruch nehmen, oder mit anderen Worten: jetzt, in diesem Jahre in der Zeit der größten nationalen Not, werden die Tura und der Tobol nicht nutzbar gemacht werden können. Auch hier wie fast auf allen Gebieten ist Rußland vollständig unvorbereitet in den Krieg gegangen.

— **Schantung-Eisenbahn.** Im ersten Vierteljahre 1905 haben sich die Einnahmen auf 364 000 D. gegenüber 211 650 D. im Vorjahre gehoben, was einer Steigerung von rund 72 % entspricht. Der Personenverkehr hat nur in geringerem Maße zu diesem Ergebnis beigetragen, wenngleich er sich erheblich gesteigert und im Februar d. J. z. B. die höchste Wochenziffer von 19 600 Reisenden erreicht hat. Aber die Aussichten für die Schantung-Eisenbahn liegen vor allem auf dem Gebiete des Güterverkehrs; schon jetzt kommen Massentransporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse zur Beförderung, welche teils in Schantung verarbeitet werden, teils über Tsingtau nach den chinesischen Häfen der Ostküste gehen. An der Verkehrssteigerung hat auch die Kohlenförderung des deutschen Fangtseschachts Anteil, welche auf täglich 500 t gestiegen ist.

— **Eritreische Bahnen.** Der oberste Rat der öffentlichen Arbeiten Italiens hat den Gesetzentwurf betreffend die Vollendung der Eisenbahn von Massaua nach Asmara geprüft und gebilligt. Die neue Trasse wird 48 km lang werden und nur 11 000 000 Fr. kosten, während ein früher ausgearbeitetes Projekt eine Länge von fast 75 km und einen Kostenaufwand von 23 000 000 Fr. ergab.

— **Staatsbahnen in Neu-Südwales (Australien).** Am 30. Juni 1904 zählte das Netz 3281 Meilen oder 5282,41 km, die eine Zunahme von 142 Meilen gegen das Vorjahr bedeuten. Die Roheinnahmen betrugen 17 182 065 D. gegen 16 574 465 D. im Jahre 1903, die Betriebsausgaben 11 294 700 D., der Reingewinn 5 887 365 D. Die Anlagekosten des Netzes werden auf 211 442 585 D. angegeben. Der Reingewinn bleibt, da der durchschnittliche Zinsfuß für die Staatsschuld 3,565 % beträgt, um 1 533 380 D. hinter der für die Verzinsung erforderlichen Summe zurück.

Die mangelhafte Zunahme in den Einnahmen wird auf den geringen Güterverkehr, der als Folge der 2 Jahre lang herrschenden Dürre eintrat, zurückgeführt. Trotz der ungünstigen Verhältnisse ist der Betriebskoeffizient von 68,37 % auf 65,74 % zurückgegangen. Es ereigneten sich im Betriebsjahre 1904 keine Eisenbahnunfälle, bei denen Reisende getötet oder verletzt wurden. Ungefähr 240 Meilen Bahnlinie wurden mit schwereren Schienen und 400 Meilen mit neuem Schotter versehen. An rollendem Material wurden 24 Güterzuglokomotiven, 1 Personenzuglokomotive, 35 vorstädtische Tenderlokomotiven, 3 Schlafwagen, 10 Wagen II. Klasse, 66 Trichterwagen und 6 bedeckte Güterwagen neu angeschafft.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der vom Wirklichen Geheimen Rat Dr.-Ing. Schroeder geleiteten Märzsitzung des Vereins gedachte der Vorsitzende der Tatsache, daß am 24. Februar der Durchstich des Simplontunnels erfolgt sei, und begrüßte diesen neuen Triumph der Technik. Sodann hielt Ingenieur Dieterich von der Firma Bleichert & Cie. in Leipzig einen mit lebhaftem Beifall aufgenommenen

Vortrag über die Schaffung von Landungsstellen an sonst unzugänglichen Küsten durch Herstellung von weit gespannten Brücken, die das Ufer mit der Anlegestelle verbinden. Für diese Art der Verbindung eigne sich nur eine Betriebsweise, bei der die gesamte zu befördernde Last in zahlreiche kleinere Einzellasten mit schneller Aufeinanderfolge aufgelöst wird. Derartige Ausführungen, bei denen auch die Belastung des Bauwerks wesentlich verringert wird, lassen sich bewirken durch Schwebebahnen nach Art der Bleichertschen Drahtseilbahnen. Diese Bahngattung hat sich in bezug auf Leistung und Anwendungsfähigkeit in der neueren Zeit in ganz hervorragendem Maße entwickelt. Man kann heute Spannweiten bis zu 1,5 km damit überbrücken und darauf Einzellasten von 4 bis 6 t befördern. Der Betrieb ist selbsttätig. Solche Bahnen können auch in gekrümmtem Linienzuge geführt werden. Nach diesen Vervollkommnungen lassen sich die Schwebebahnen auch zur Herstellung durchlaufender Verbindung zwischen Schiff und Land benutzen. Der Vortragende führte eine Reihe derartiger Ausführungsbeispiele, veranschaulicht durch Lichtbilder, vor. Eine Erztransportanlage in Spanien gestattet die Beförderung und Verladung von 250 t Erzen in der Stunde unmittelbar von der Gewinnungsstelle über Land zum Ufer und weiter in das Schiff. Auf der Insel Korsika werden Erztransporte in stündlichen Mengen von 200 t aus dem Schiff unmittelbar nach einer Hochofenanlage befördert. Eine andere Anlage befindet sich bei Stralsund, die aber nur für 15 t stündliche Leistungsfähigkeit einer Fabrik hergestellt ist. In Neu-Kalifornien ist die Drahtseilbahn benutzt worden, um überhaupt eine Verbindung der Schiffe mit dem Land zu ermöglichen, weil feststehende Anlagen dauernd gefährdet waren. In diesem Falle ist in einer Entfernung von 1 km vom Lande eine Landungsstelle im Meere errichtet, mit Kränen ausgestattet und mittels Schwebebahn mit dem Lande verbunden. Von der Landungsstelle werden nicht allein Massengüter, wie Erze und Kohlen, sondern auch Lebensmittel in Mengen bis zu 200 t in der Stunde nach dem Lande befördert.

Die Schwebebahn läßt sich nicht allein zur Überschreitung des Wassers, sondern von Hindernissen jeder Art, wie Wanderdünen usw., verwenden. Derartige Fälle würden in Südwestafrika vorliegen. Eine Drahtseilbahn, die etwa das äußerste darstellt, was bis jetzt mit derartigen Beförderungseinrichtungen erreicht worden ist, ist diejenige von der argentinischen Staatsbahnstation Chilecito nach den Kupferminen von La Mejicana in den Anden. Die Drahtseilbahn, die auch dem Personenverkehr dient, verläuft von Chilecito aus zunächst auf 6—7 km in flachem Gelände, steigt dann auf weitere 30 km unter 1:10 bis 1:8 bis auf 4500 m über dem Meere. Die Kosten dieser Drahtseilbahn betragen einschließlich aller Erdarbeiten 36 000 000 ℳ. Die Beförderungskosten der Tonne Erz, die früher etwa 36 ℳ. betrugen, sind nach Herstellung der Bahn auf 11 ℳ. gesunken und werden noch weiter sinken, wenn die Bahn erst im vollen Betriebe sein wird.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht für Unfälle bei nicht mit Sicherheitsschranken versehenen Übergängen von Nebenbahnen.** Durch Gesetz und Eisenbahnordnungen werden bei Bahnübergängen der Vollbahnen ausnahmslos Sicherheitsschranken vorgeschrieben. Diese Vorschrift kommt bei Nebenbahnen in Wegfall; dafür sieht die Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands Läutewerke an der Lokomotive vor. Daß diese Glockensignale nicht immer ganz für die nötige Sicherheit Bürge leisten, beweist der nachstehend aufgeführte Rechtsstreit:

Den Verbindungsweg von zwei Dörfern im Bezirk der Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken kreuzte eine Lokalbahn mit ziemlich regem Betriebe. Als eines Sonntags die Näherin M. H. aus E. diesen Weg benutzte, wurde sie in dem Augenblick, als sie das Gleis betreten wollte, von dem regelmäßig um diese Zeit fahrenden Zuge beiseite geschleudert und verletzt. Infolge schwacher Augen und schwachen Gehörs hatte die Frau nach ihrer Angabe von dem kommenden Zuge nichts wahrgenommen. In Wirklichkeit soll auch das Signal der Lokomotive in dem gegen sie wehenden sturmartigen Ostwinde verhallt sein. Zwei Männer, welche kurz zuvor das Gleis überschritten hatten und denen die Frau gefolgt war, sowie der in der Nähe befindliche Weichensteller bekundeten dasselbe. Nach dem Unfall sind dann bei dem Übergange Schranken angebracht worden.

Die Verunglückte machte später den preußischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die vorgenannte Eisenbahndirektion, für die Kurkosten und eine Rente infolge Arbeitsunfähigkeit haftbar.

Das Landgericht Saarbrücken sowie das Oberlandesgericht Cöln (9. März 1904) ließen sich von der von dem Fiskus geltend gemachten Ansicht leiten, daß ein Verschulden der Frau vorlag, weil diese nicht die nötige Sorgfalt beim Überschreiten des Gleises hatte walten lassen. Sie hätte sich vor dessen Betreten überzeugen müssen, ob nicht ein Zug komme, umsomehr, da sie mit den Verhältnissen vertraut war und die Zeit des Zuges wußte.

Der VI. Zivilsenat des Reichsgerichts, vor dem die Revisionsverhandlung stattfand, hat sich in seinem Urteil vom 23. Februar d. J. (Aktenz. VI. 194/04. 18/4) dem Urteil der Vorderrichter nicht in jeder Beziehung angeschlossen. Er erblickte vielmehr in dem Sturm und dem Ankämpfen der Frau gegen ihn, wobei diese von der Lokomotive abgewandt schritt, eine Milderung ihres Verschuldens, aber zugleich auch eine Erhöhung der Betriebsgefahr, indem von dem Läutewerk der Lokomotive nichts wahrgenommen werden war. Somit gelangte das Reichsgericht zu einer Aufhebung des Urteils der Vorinstanz und erklärte den Fiskus für den der Frau zugefügten Schaden teilweise haftbar.

Die Entscheidungsgründe des Reichsgerichts hierüber lauten wie folgt: Die Revision hat zunächst die Ausführung des Berufungsgerichts angegriffen, daß die Klägerin in der Art, wie sie sich dem Eisenbahngleis genähert habe, ein Verschulden treffe; allein mit Unrecht. Schon auf dem Wege bis zum W.schen Hause (dieses stand allein und dem Bahngleis näher als die übrigen Häuser) hatte sie einen freien Ausblick auf die Eisenbahnstrecke. Das war im gleichen Maße der Fall, als sie an diesem Hause vorübergegangen war. Von da bis zum Eisenbahngleis hatte sie noch zehn Schritte zu gehen, also auch während des Gehens die Möglichkeit, sich durch Umschau zu vergewissern, ob ein Zug nahe; daß sie gewohnt war, auf die Gefahr eines herannahenden Zuges durch das Läuten des an der Lokomotive angebrachten Läutewerks aufmerksam gemacht zu werden, befreit sie keineswegs von der Verpflichtung, Umschau zu halten. Ebensowenig war die Annahme des Berufungsgerichts zu beanstanden, Klägerin habe sich sagen müssen, daß, wenn auch nicht die Zeit sei für einen fahrplanmäßigen Zug, doch vielleicht eine einzelne Lokomotive vorüberfahren könne. Die Revision glaubt das deswegen tun zu können, weil die Klägerin eine einfache Bäuerin sei. Allein dieser Umstand, insbesondere das Maß der Einsicht und der Erfahrung der Klägerin, kann bei der Frage, ob sie fahrlässig gehandelt habe, nicht in Betracht kommen. Es ist vielmehr ein objektiver Maßstab anzulegen und lediglich zu prüfen, ob sie bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt den eingetretenen Erfolg als mögliche Folge ihrer Handlungen voraussehen konnte. Dies hat das Berufungsgericht mit Recht angenommen. Die Klägerin mußte übrigens ebenso gut mit dem Herannahen eines Zuges, wenn auch nicht gerade des fahrplanmäßigen, rechnen. Auch darin kann kein Rechtsirrtum erblickt werden, daß das Berufungsgericht in einem Nichtanbringen von Schranken am Übergang ein Verschulden des Beklagten nicht erblickt hat. Das Verschulden wird nicht deswegen verneint, weil nach § 7 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands die Aufsichtsbehörde zu bestimmen hat, an welchen Stellen Schranken anzubringen seien, eine solche Anordnung aber für den hier in Frage stehenden Übergang bis zum Unfall der Klägerin nicht getroffen worden ist. Vielmehr ergeben die Ausführungen im angefochtenen Urteil, daß das Berufungsgericht — in Übereinstimmung mit den Rechtsprechungen des Reichsgerichts — es als eine Pflicht der Eisenbahnverwaltung erachtet, auch ohne behördliche Anordnung Schranken anzubringen, sofern dies nach den örtlichen Verhältnissen im Interesse des Publikums erforderlich ist. Die Revision meint: Wenn das Berufungsgericht letzteres (das Erforderlichsein der Schranken beim fraglichen Übergang) verneint, weil die Klägerin „bestimmt besondere Tatsachen, wegen deren in der Unterlassung ein Verschulden erblickt werden könnte, nicht unter Beweis gestellt habe“, so sei dies tatbestandswidrig, da die Klägerin geltend gemacht habe, daß auf dem Übergang ein sehr reger Verkehr herrsche, und daß deswegen von der Behörde im Interesse der öffentlichen Sicherheit beim Minister der öffentlichen Arbeiten die Anbringung von Schranken wiederholt beantragt worden sei. Allein das Berufungsgericht hat diese Umstände eben dahin gewürdigt, daß sie eine Verpflichtung des Beklagten zur Anbringung von Schranken nicht begründen konnten, und in dieser tatsächlichen Beurteilung der betreffenden Verhältnisse kann ein Rechtsirrtum nicht gefunden werden.

Dagegen muß der Revision darin beigetreten werden, daß bei der durch § 254 B. G.-B. gebotenen Abwägung des Verschuldens der Klägerin mit der Betriebsgefahr jenes, wenn es (das Verschulden der Klägerin) auch als ein grobes bezeichnet werden muß, doch nicht als die alleinige Ursache des Unfalls angesehen werden kann. Im § 12 der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands ist bestimmt, daß, sofern bei einer Bahnstrecke unbewachte Wegübergänge vorkommen, die die Strecke befahrenden Lokomotiven mit einer Vorrichtung zum

Läuten auszurüsten sind. Nach der Feststellung des Berufungsgerichts hat im vorliegenden Fall das Läutewerk seinen Zweck, die Passanten zu warnen, nicht erfüllen können, da es — ebenso wie das durch den Zug selbst hervorgerufene Geräusch — wegen des herrschenden starken Sturmes selbst in ganz geringer Entfernung nicht zu hören war. Dieser Umstand läßt das Verschulden der Klägerin in einem milderen Lichte erscheinen, wie er auch geeignet war, die mit dem Betriebe an und für sich verbundene Gefahr zu steigern. In jener Beziehung kommt aber weiter in Betracht, daß die Klägerin mit dem Sturm zu kämpfen hatte und deshalb, wie die meisten Menschen zu tun pflegen, ihm entgegengegangen ist, mithin, so lange sie jenes tat, den herannahenden Zug nicht erblicken konnte. Hiernach ist eine Verteilung des durch den Unfall entstandenen Schadens geboten.

Im weiteren führen dann die Entscheidungsgründe noch aus, daß der Senat, obgleich die Sache zur Entscheidung reif ist, die Verteilung nicht selbst vornehmen konnte, weil über den Betrag einer Rente und des sonstigen Schadenersatzes kein Streit bestand, sondern die Forderung dem Grunde nach von dem Beklagten gar nicht anerkannt wurde. Das Oberlandesgericht Cöln wird also in einer weiteren Verhandlung den Schadenersatz festzustellen haben.

Bücherschau.

— **Zinseszins- und Rentenberechnung mit Hilfe graphischer Darstellung** von Theodor Nonne, Oberstleutnant a. D. Verlag von R. Eisenschmidt, Berlin NW. Preis 0,80 *M.*

Wer mit Zinseszins- und Rentenberechnung viel zu tun hat, wird die Benutzung umfangreicher Zinseszinstabellen oder gar der Logarithmentafel oft lästig empfunden haben. Weit schneller läßt sich das Ergebnis mit Hilfe graphischer Darstellung ermitteln, wie es im vorliegenden Heft unter Entwicklung der nötigen Formeln und an der Hand von Beispielen auseinander gesetzt ist. Die Ergebnisse werden von Maßstäben, deren Muster auf einer Tafel für 3-, $3\frac{1}{2}$-, 4-, $4\frac{1}{2}$- und 5 prozentige Verzinsung gegeben sind und die sich ohne große Mühe für jede Höhe der Verzinsung und ausreichend für jede verzinsliche Summe selbst anfertigen lassen, zuverlässig und schnell abgelesen. Die vorgeschlagene Berechnung ist unseres Wissens neu und verdient in den Kreisen der Kaufleute, Industriellen und Beamten Verbreitung und Beachtung. Auch den Eisenbahnbeamten wird diese Art der Berechnung willkommen sein und Veranlassung geben, häufiger als bisher die Zinseszinsrechnung in Anwendung zu bringen. Die in dem Heft angeführten Beispiele geben die Richtung an, in welcher eine Anwendung stattfinden kann.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung der Haltestelle Götz.

Am 1. Mai 1905 wird die an der Strecke Berlin - Magdeburg zwischen den Stationen Groß-Kreutz und Brandenburg (Staatsbahnhof) gelegene neu errichtete Haltestelle Götz für den Personen-, Gepäck- und Milchverkehr, für den Güterverkehr in Wagenladungen und für die Annahme von Privatdepeschen eröffnet. Zur Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist die Haltestelle nicht geeignet. Ebenso ist die Haltestelle für den Tierverkehr nicht eingerichtet.

Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Haltestelle in den Staatsbahngütertarif der Gruppe II und in die Wechselgütertarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Magdeburg, den 3. April 1905. (934)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1905 wird der an der Bahnstrecke Rheine - Emden zwischen den Stationen Meppen und Haren (Ems) angelegte Haltepunkt Hemsen (Ems) für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet. Über die in Hemsen (Ems) haltenden Züge wird der Fahrplan das Weitere enthalten. Die Entfernung von Hemsen (Ems) nach Meppen beträgt 4,9 km und nach Haren (Ems) 5,4 km.

Münster, den 4. April 1905. (935)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Haltepunktes Schondorf für den Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Chwalibogowo und Miloslaw an der Bahnstrecke Gnesen - Jarotschin gelegene Haltepunkt Schondorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 5. April 1905. (936)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Verkehrswiederaufnahme.

Der auf der Lokalbahn Caprag-Vrginmost zwischen den Stationen Grabovac und Glina seit 6. März l. J. eingestellt gewesene Eisenbahnverkehr wurde am 18. März l. J. wieder eröffnet.

Budapest, am 29. März 1905. (937)
Die Direktion
der Kgl. ungar. Staatseisenbahnen.

3. Güterverkehr.

Im Nachtrag VII zum Gütertarif für den Binnenverkehr wird der Satz des Ausnahmetarifs S 14 Leer - Bramsche mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab von 0,52 in 0,58 M. für 100 kg berichtigt.

Oldenburg, den 7. April 1905. (938)
Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg.

Am 15. d. M. wird die Stadt Trossingen Ort der württembergischen Staatsbahnen in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 6. April 1905. (939)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Magdeburg - Halle - bayerischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit werden in dem oben bezeichneten Verkehre für den Ausnahmetarif 14 a (Rohzucker an Raffinerien) die gleichen Anwendungsbedingungen eingeführt, welche der Nachtrag 1 zum gemeinsamen Heft II A der preußisch-hessischen Gütertarife enthält.

Magdeburg, den 7. April 1905. (940)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Übergangstarif mit den Jüterbog-Luckenwalder Kreis-Kleinbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. wird im Übergangsverkehr mit den Jüterbog-Luckenwalder Kreis - Kleinbahnen über Luckenwalde für Güter, die in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht zu den Frachtsätzen der ordentlichen Tarifklassen oder der in der allgemeinen Kilometer-Tariftabelle aufgeführten Ausnahmetarife 1 bis 5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel) und 4 c (Rübenerde) oder des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erschienenen Kohlentarife abgefertigt werden, der Frachtsatz der Staatsbahnstation Luckenwalde um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Die Frachtermäßigung gilt nur für den Verkehr mit den Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen.

Halle a/Saale, den 6. April 1905. (941)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch - westfälisch - nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Carlshütte des Direktionsbezirks Cassel in die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren usw. in den Tarif einbezogen. — Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 6. April 1905. (942)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter Güterverkehr mit den K. bayerischen Staatseisenbahnen.

In den nachstehenden Gütertarifen:

- schlesisch - süddeutscher Verbandsgütertarif, Heft 1 und 2 vom 1. Oktober 1900,
- Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902,
- Nassauisch - oberhessisch - bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904,
- hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902,
- pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904 und
- Saarbrücken - bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904

erhält der Ausnahmetarif 14 a für Rohzucker jeder Art an Raffinerien mit Gültigkeit vom 1. April l. J. folgende Änderungen:

1. Der Zeitraum für die Nachweisung der empfangenen Rohzuckersendungen (Anwendungsbedingungen Ziffer 2a und b) läuft nunmehr vom 1. September bis 31. August.

2. Ziffer 2f der Anwendungsbedingungen erhält folgende Fassung:

f) Vom 1. August 1904 bis 31. August 1905 wird der Erstattungsbetrag nach dem für die Zeit vom 1. August 1903 bis 31. Juli 1904 ermittelten Satze, vom 1. September 1905 ab dagegen nach dem Satze berechnet, der für die im Vorjahre (erstmalig in der Zeit vom 1. September 1904 bis 31. August 1905) bezogene Menge Rohzucker nach der Bestimmung unter e ermittelt ist. Die Erstattung erfolgt monatlich.

München, den 28. März 1905. (943)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Heft 5 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1905 wird die Station „Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) Ort" des Eisenbahndirektionsbezirks Mainz in die allgemeinen Tarifklassen und Ausnahmetarife 1—4 einbezogen.

Die Abfertigungsbefugnisse der in den Tarif bereits einbezogenen Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.), die die Bezeichnung Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) M. N. B. erhält, sind auf Wagenladungen, unter Ausschluß von Fahrzeugen, beschränkt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 5. April 1905. (944)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppentarif III und Wechseltarife mit dieser Gruppe, Staatsbahn- und Privatbahn-Tiertarif.

Mit Gültigkeit vom 4. April d. J., dem Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Marburg Süd-Ebsdorf der Kleinbahn Marburg Süd-Dreihausen, wird für Güter in Wagenladungen und für die mit Vieh beladenen Wagen, die in Marburg von und nach der Kleinbahn Marburg Süd-Dreihausen übergehen, neben der tarifmäßigen Fracht der Staatsbahn-Übergangsstation Marburg eine Verschiebegebühr von 1 ℳ 10 ₰ für jeden beladenen Wagen erhoben.

Cassel, den 31. März 1905. (945)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 1 vom 1. Juni 1904.
Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Mai d. J. treten in den oben genannten Tarifheften nachbezeichnete Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 3 A unter den in diesen Ausnahmetarifen enthaltenen Bedingungen in Kraft.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen

Von / Nach	Frankstadt a/R. K. F. N. B.		Friedland K. F. N. B.		Krasna K. F. N. B.		Kunowitz-Louczka K. F. N. B.		Wall-Meseritsch K. F. N. B.		Wernsdorf K. F. N. B.	
I. Ausnahmetarif Nr. 3A im Teil II, Heft 1												
	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b	a	b
Breslau O/S.-Bhf. . .	95	95	—	—	—	—	—	—	—	—	95	95
Guben	170	170	164	164	170	170	170	168	170	170	170	170
Hundsfeld	—	—	93	93	—	—	—	—	—	—	99	99
Kattowitz	58	58	54	54	—	—	—	—	—	—	60	60
Kostschin	129	129	125	125	132	132	132	132	132	132	131	131
Liegnitz	124	124	—	—	—	—	—	—	—	—	124	124
Posen	—	—	126	126	132	132	132	132	132	132	132	132
Ratibor	56	56	50	50	—	—	—	—	—	—	56	56
Schweidnitz Oberstadt	111	111	105	105	111	111	—	—	—	—	—	—
Zabrze	64	64	60	60	—	—	—	—	70	70	66	66
II. Ausnahmetarif Nr. 3A im Teil II, Heft 2												
Berlin Schlesischer Bahnhof	204		198		204		204		204		204	

Breslau, den 10. April 1905. (946)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 15. April 1905 tritt der Nachtrag IX zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif in Kraft. Er enthält neben einigen zum Teil bereits veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen des Tarifs abgeänderte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Bärwalde N.-M., Dolgelin, Fürstenfelde, Göritz, Kohlow, Lässig, Neumühl-Kutzdorf und Schönfließ (Dorf) sowie einen Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlen (Rohbraunkohlen) und Braunkohlenbriketts (auch Naßpreßsteine) und einen Ausnahmetarif N für Braunkohlenbriketts zur Weiterverfrachtung seewärts. Diese Ausnahmetarife gelten für den Versand von den Stationen Borna b. Leipzig, Breitingen-Regis, Frohburg, Groitzsch, Großröda, Lauterbach-Steinbach, Lobstädt, Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz und Wuitz-Mumsdorf. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und bei deren Stationen käuflich zu haben.

Dresden, am 10. April 1905. (947)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Die am 1. April d. J. für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit bestimmten Beschränkungen eröffnete Haltestelle Kraschеow ist, wie wir unter Abänderung unserer Bekanntmachung vom 22. März d. J. bekanntgeben, der Betriebsinspektion II und der Verkehrsinspektion in Oppeln sowie der Maschineninspektion in Kreuzburg O/S. unterstellt.

Kattowitz, den 9. April 1905. (948)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.

Mit dem 1. Mai d. J. treten für die Beförderung von Zinkweiß zu 10000 kg (Ausnahmetarif Nr. 15) von Szczakowa K. F. N. B. teilweise ermäßigte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 10. April 1905. (949)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Vom 10. April d. J. ab werden Arbeiterwochenkarten zu einer täglichen einfachen Fahrt von Obernkirchen nach Bad Eilsen ausgegeben. Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Rinteln, im April 1905. (950H&V)
Der Vorstand.

Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem heutigen Tage treten im Tarif für den mitteldeutschen Personen- und Gepäckverkehr besondere Bestimmungen zu § 40 d. E.-V.-O. über die Abfertigung von Expreßgut für Verkehrsbeziehungen, die lediglich sächsische und preußisch-hessische Strecken (ausschl. der Main-Neckarbahn) umfassen, in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau hierselbst.

Erfurt, den 7. April 1905. (951)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen deutschen Stationen und Station Alexandrowo der Warschau-Wiener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar 1905 ab sind direkte Gepäckfrachtsätze von Coswig in Sachsen nach Alexandrowo eingeführt worden. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Bromberg, den 4. April 1905. (952)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Generalversammlungen.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Einladung

zur 47. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 10. Mai 1905 um 12 Uhr mittags im Sitzungssaale der genannten Eisenbahngesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1904.
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1904.
3. Antrag bezüglich Verwendung des im Jahre 1904 erzielten Reingewinnes.
4. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1905.

5. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrates zur Aufnahme eines Prioritätsanlehens bis zur Höhe von 5 000 000 ℳ.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung teilzunehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Maßgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien samt Couponbogen oder nach Zulaß des § 51 der Statuten die Genußscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Cie.,
„ Prag bei der Böhm. Eskomptebank oder
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder
bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft oder
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

und zwar spätestens am 1. Mai l. J. mittels dreifacher Konsignation, wovon ein Pare, mit der Empfangsbestätigung über die deponierten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird, zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung der Konsignation wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 6. April 1905. (953)

Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert!

*) § 35. An der Generalversammlung teilzunehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung faßt ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je 10 Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretungen mehr als 40 Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrate in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der danach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlußfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Teil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentieren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlauf befindlichen voll gezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von $^2/_3$ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen notwendig.

6. Verdingungen.

Verdingung von 208 000 kg Holzkohlen in 4 Losen für die Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 28. April 1905, vormittags 10 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin, W. 35 Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 25. April 1905 an die Werkstätteninspektion Berlin 1 am Markgrafendamm — Station Berlin, Schles. Bhf. — einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Zuschlagsfrist bis 20. Mai 1905.

Berlin, den 6. April 1905. (954)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 15 950 Stück Hammer- und Hackenstielen aus Weißbuchenholz in 6 Losen, 30 200 Stück Hammer- und Hackenstielen aus Hickoryholz in 2 Losen, 9000 Stück Feilenheften aus Papiermasse und 5800 Stück Feilenheften aus Holz mit Hartpapiereinlage in je 1 Los. Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 27. April 1905, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 24 April 1905 an die Werkstätteninspektion Berlin 2 (Ostbahn) einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,5 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Mai 1905.

Berlin, den 7. April 1905. (955)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von A. 74 Stück Schleifsteinen aus rotem bayerischen Sandstein in 1 Lose, **B.** 1200 Stück gepreßten Stahlblechschaufeln und 3300 Stück gepreßten Schraubenschlüsseln in je 1 Lose, **C.** 4600 Tafeln braunem Haarfilz, 5900 m Filzstreifen, 1000 Tafeln weißem Wollfilz, 700 kg Schmirgel, 56 000 Bogen Glaspapier, 117 000 Bogen Schmirgelleinen und 1700 Bogen grauer Pappe in je 1 Lose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift für A., B. und C. bis zum 3. Mai 1905, und zwar für A. vormittags 9, für B. $9^3/_4$ und C. $10^1/_4$ Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 29. April 1905 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen. Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, für A., B. und C. besonders auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von je 50 ₰ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 25. Mai 1905.

Berlin, den 8. April 1905. (956)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung von 2400 Stück Gummischläuchen für Tender in 4 Losen, 6690 Stück Gummischläuchen zum Anfeuchten der Kohlen, 4080 kg Gummischläuchen zu Gasleitungen in je einem Lose, 14 080 m gummiertem Hanfschlauch, 10 740 kg Plattengummi in je 2 Losen; Gummiringen: 56 500 Stück zu Wasserstandsgläsern in 6 Losen, 4600 Stück zu Türpuffern, 480 Stück zur Dampfheizung, 29 850 Stück zu Luftdruckbremsen in je einem Lose; 630 kg Gummibelag, 22 000 kg Asbestpappe, 250 kg Asbeststreifen und 1480 kg Asbestschnur in je einem Lose für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 3. Mai 1905, vormittags 11 Uhr, an das Rechnungsbureau in Berlin W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 30. April 1905 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem Zentralbureau, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 31. Mai 1905.

Berlin, den 8. April 1905. (957)

Königliche Eisenbahndirektion.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von alten Oberbaumaterialien.

Die im diesseitigen Bezirk angesammelten Altmaterialien, nämlich Schienen und Kleineisenzeug (Metallschrott), sollen verkauft werden. Zeit der Eröffnung der Angebote am Sonnabend, den 29. April 1905, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist bis 13. Mai d. J. Angebot nebst zugehörigen Verkaufsbedingungen werden zusammen gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ bar (nicht in Briefmarken) vom diesseitigen Zentralbureau, Zimmer 420, hierselbst abgegeben und können auch daselbst eingesehen werden.

Berlin, den 30. März 1905. (958)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Oldenburgische Staatsbahnen.

Wir haben 3 Stück $^2/_2$-gekuppelte Tenderlokomotiven von etwa 40 PS und 750 mm Spurweite der früheren Kleinbahn Ocholt-Westerstede zu verkaufen. Beschreibung und Zeichnung können gegen Einsendung von 0,50 ℳ durch die Eisenbahnhauptkasse hier bezogen werden. Angebote sind bis 19. April, vormittags 11 Uhr, einzusenden. Der Zuschlag erfolgt bis 1. Mai d. J.

Oldenburg, den 4. April 1905. (959)

9. Offene Stellen.

Kontrollassistent,

welcher mit sämtlichen Verrichtungen des Kontrolldienstes durchaus vertraut ist, sofort gesucht. Anfangsgehalt 1300 ℳ p. a.

Ausführliche Bewerbungen sind zu richten an:

Centralverwaltung für Sekundärbahnen Herrmann Bachstein in Berlin S/W., Großbeerenstr. 88. (960)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 30. | 15. April 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 11 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Gültigkeit der Polizeistunde für Bahnhofswirtschaften.

Nach § 6 Reichsgewerbeordnung finden die Vorschriften der Gewerbeordnung keine Anwendung auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen. Deren Betrieb beschränkt sich jedoch nicht auf die bloße Beförderung von Personen und Gütern von einem Ort zum anderen, sondern er erstreckt sich bezüglich der Personenbeförderung auch auf alle Veranstaltungen, die dazu bestimmt sind, das Reisen und die Wartezeit auf Bahnhöfen möglichst behaglich zu machen und den Reisenden Erfrischungen, Genuß- und Nahrungsmittel, Lesestoff und sonstige Gegenstände zum Gebrauch während des Wartens und auf der Fahrt darzubieten. (Entsch. d. K.-G. v. 26. März 1903.) Dieser erweiterten Auffassung zufolge hat das Kammergericht bezüglich der auf den Bahnhöfen aufgestellten Warenautomaten dahin entschieden, daß sie durchweg als zum Gewerbebetriebe der Bahnunternehmung gehörig den Vorschriften der R.-G.-O. über den Sonntagsdienst usw. nicht unterworfen sind, und zwar gleichviel, ob sie innerhalb oder außerhalb der Bahnsteigsperren liegen und nur dem reisenden oder auch dem nichtreisenden Publikum zugänglich sind, weil — wie ausdrücklich hervorgehoben wird — eine Unterscheidung der sie benutzenden Personen bei den Automaten ihrer Natur nach von selbst ausgeschlossen sei.

Für den dem Eisenbahnbetrieb zugehörigen Betrieb der Bahnhofswirtschaften hat es dagegen eine so allgemeine Ausnahme nicht zugelassen. Vielmehr soll nach dem Urteil des Kammergerichts vom 1. Oktober 1891 der Bahnhofswirt nur hinsichtlich des Verkehrs der Reisenden in den Wirtschaftsräumen dem besonderen Aufsichtsrechte des Stationsvorstehers, also der bahnpolizeilichen Aufsicht, unterstehen, im übrigen aber, was den Verkehr des nichtreisenden Publikums anlangt, den seinen Gewerbebetrieb im allgemeinen regelnden örtlichen Polizeivorschriften unterworfen sein. Hiernach würden die Bahnhofswirte wie andere Wirte einer Konzession bedürfen; sie würden am Eingang zur Bahnhofswirtschaft ihren Vor- und Familiennamen deutlich lesbar anbringen müssen; sie müßten den Dienst und die Ruhepausen der in ihrem Geschäft tätigen Gehilfen und Lehrlinge nach den Ausführungsvorschriften zur Gewerbeordnung regeln usw. Jedenfalls müssen sie, wie das Kammergericht ausdrücklich ausgesprochen hat (vergl. Entsch. d. K.-G.: Johow Bd. 20 C. Nr. 8), auch in Ansehung des nichtreisenden Publikums die für den Ort festgesetzte Polizeistunde beachten, da die Vorschriften hierüber zu den den Gewerbebetrieb des Bahnhofswirts regelnden polizeilichen Vorschriften zu rechnen seien.

In der Praxis hat diese Auffassung von der Anwendbarkeit der gewerbepolizeilichen Vorschriften auf den Bahnwirtschaftsbetrieb in Preußen keine allgemeine und ungeteilte Anerkennung gefunden. Auch in anderen Staaten bestehen andere Anschauungen. Die Königlich bayerische und Großherzoglich badische Regierung sollen z. B. nach einer Mitteilung der Zeitschrift „Die Bahnwirtschaft“ (Jahrg. 4, Nr. 47 und 49) durch Erlaß ausdrücklich bestimmt haben, daß in Zukunft die für Gast- und Schankwirtschaften im allgemeinen maßgebenden Vorschriften der Gewerbeordnung und des Polizeistrafgesetzbuches auf die Bahnhofswirtschaften nicht mehr in Anwendung gebracht werden. Im Bereich der preußischen Staatsbahnen sind bisher nur Einzelvorschriften in der Materie erlassen worden. So ist den Eisenbahndirektionen aufgegeben, bis auf weiteres den Bahnhofswirten die Nachsuchung der Konzession „in ihrem eigenen Interesse“ aufzugeben und hinsichtlich der Ruhepausen der Gehilfen und Lehrlinge darüber zu wachen, daß die auf Grund des § 120c Abs. 3 R.-G.-O. hierüber gegebenen bundesrätlichen Bestimmungen „sinngemäß“

angewendet werden.*) Die Gültigkeit der Polizeistunde war in Preußen bisher wohl allgemein anerkannt, soweit das nichtreisende Publikum in Frage kommt. Neuerdings hat nun die Auffassung des Kammergerichts hierüber eine erhöhte und erweiterte Bedeutung dadurch erfahren, daß das Reichsgericht sich ihr im wesentlichen angeschlossen hat.

Nach der Entscheidung des Reichsgerichts für Strafsachen vom 22. September 1904 (Bd. 37, Heft 2, S. 260) findet der § 365 Abs. 2 St.-G.-B. auch auf Bahnhofswirte Anwendung, welche das Verweilen von Gästen, die nicht zum reisenden Publikum gehören, in den Restaurationsräumen über die gebotene Polizeistunde hinaus gestatten. Das Reichsgericht geht davon aus, „daß, soweit eine Bahnhofswirtschaft den Bedürfnissen des Eisenbahnverkehrs — dem reisenden Publikum und den diesem gleichgestellten Personen — dient, eine Eisenbahnbetriebsangelegenheit im Sinne des § 70 der Betriebsordnung in Frage steht, deren ausschließliche Regelung auch, soweit als dabei polizeiliche Interessen in Frage kommen, der alleinigen sachlichen Zuständigkeit der Eisenbahnverwaltung unterworfen ist. Soweit in der Bahnhofswirtschaft auch das nichtreisende Publikum Gelegenheit erhält, beliebig zu zechen, so nimmt damit und insoweit die Bahnhofswirtschaft die Eigenschaft einer allgemeinen Schankwirtschaft an und ist insoweit der Ortspolizei und ihren Maßregeln unterworfen, wie z. B. der Vorschrift über Einhaltung einer bestimmten Polizeistunde.“ Diese Entscheidung des Reichsgerichts ist m. E. rechtlich nicht einwandfrei und in der Praxis jedenfalls undurchführbar. Das Reichsgericht geht zwar zunächst zutreffend von dem Begriff der Bahnpolizei aus, deren Handhabung jedem Eisenbahnunternehmer nach § 23 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 mit der Konzession als notwendiges Zubehör zum Betrieb der Eisenbahn übertragen wird. Den Inhalt des § 70 Betr.-Ordnung (jetzt § 75 Eisenbahn-Bau- und Betr.-Ordnung v. 4. November 1904): „Der Amtsbereich der Bahnpolizeibeamten umfaßt örtlich das gesamte Bahngebiet ihrer Verwaltung, sachlich die Maßnahmen, welche zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich sind“ — würdigt es indessen nicht genügend, indem es das sachliche Geltungsgebiet der Bahnpolizeigewalt auf das reisende Publikum beschränkt wissen will.

Die Bahnpolizei umfaßt die allgemeinen Anordnungen, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und im Bahnverkehr getroffen werden, und zwar haben diesen nachzukommen, wie § 77 Betr.-Ordnung ausdrücklich bestimmt, die Reisenden und das sonstige Publikum. Im Interesse eines geordneten Betriebes und Verkehrs muß die Eisenbahnverwaltung auch in den Warteräumen, in welchen sie den Bahnwirtschaftsbetrieb eingerichtet hat, einheitliche Ordnungsvorschriften für jedermann erlassen können. Tatsächlich verfügt sie auch heut allein dem Verkehrsbedürfnis entsprechend die Schließung der Warteräume oder auch zeitweilig die Schließung des Ausschankes in ihnen.

Nach § 5 des mit den Bahnhofswirten abgeschlossenen Vertrages kann die Eisenbahnverwaltung, da die Bahnhofswirtschaft für das die Eisenbahn benutzende Publikum bestimmt ist, jederzeit anordnen, daß das nichtreisende Publikum vom Zutritt zu den Wartesälen ausgeschlossen wird, bezw. die Bedingungen festsetzen, unter welchen es nur zugelassen wird. Nach § 6 ebenda steht in den Warte- und Bewirtungsräumen der Verwaltung unbeschränkt die Ausübung des Hausrechtes sowie der bahnpolizeilichen Aufsicht zu. Hiernach stehen den Bahnhofswirten gegenüber dem in den Bewirtungsräumen verkehrenden Publikum nicht annähernd die Rechte zu, welche sonst der Schankwirt gegenüber seinen Gästen hat. Es steht gar nicht in seiner Macht, das bei ihm ein- und ausgehende Publikum aufzunehmen und zu dulden oder nicht. Dazu kommt, daß nach der Begriffsbestimmung des Reichsgerichtsurteils die Grenze der sachlichen Zuständigkeit zwischen Bahnpolizei und Ortspolizei weder bestimmt noch überhaupt bestimmbar ist, nachdem die bisher für Reisende zugelassene Ausnahme nunmehr auf das reisende Publikum und die diesem gleichgestellten Personen ausgedehnt worden ist. Gemeint sind damit offenbar alle diejenigen, welche Reisende begleiten oder abholen, vielleicht auch solche Verkehrsinteressenten, welche Durchreisende in Zugpausen in privater oder geschäftlicher Angelegenheit zu sprechen wünschen. Nun ist es in den Fällen, in denen die Warteräume innerhalb der Bahnsteigsperre liegen, allenfalls angängig, ohne weiteres anzunehmen, daß hier alle mit Bahnsteigkarten versehenen Personen zu den „gleichgestellten“ Personen zu rechnen sind, weil sie durch Lösung einer Bahnsteigkarte äußerlich erkennbar ihr Interesse kundgegeben haben, in den Wartesälen zu verweilen. Wie steht es aber, wenn keine Bahnsteigsperre besteht? Hier tritt der eigenartige Zustand ein, daß Stationsvorsteher, Bahnhofswirt und Ortspolizei jede nach Eintritt der Polizeistunde im Warteraume verweilende Person nach ihrer Berechtigung zu fragen hätten, und daß im Falle der Zweifelhaftigkeit der Berechtigung Konflikte zwischen der Bahnpolizei und Ortspolizei unvermeidlich sein würden, zu deren Lösung im einzelnen Falle die Entscheidung der Aufsichtsbehörden einzuholen nötig wäre. Es wäre daher erwünscht gewesen, wenn das Reichsgericht, anstatt die sachliche Zuständigkeit der den Eisenbahnunternehmungen verliehenen Bahnpolizei einzuschränken, in ähnlicher Weise wie bei den Warenautomaten den im einzelnen Falle so schwer festzustellenden Unterschied zwischen Reisenden, diesen gleichgestelltem und sonstigem Publikum auch hier fallen gelassen und die Bahnhofswirte von der Polizeistunde befreit hätte. Ein praktisches Bedürfnis für deren Anwendung liegt auch nicht vor. Gegen die Unsitte des allgemeinen oder gewohnheitsmäßigen Verkehrs von Ortseingesessenen in den Warteräumen lediglich zum Zwecke des Zechens wird die Eisenbahnverwaltung schon im eigenen Interesse zur Entlastung der Warteräume einschreiten. Sollte dies nicht in ausreichendem Maße geschehen und den Wirten des Ortes dadurch ein unerwünschter Wettbewerb entstehen, so wird sich durch Benehmen der dieselbe Staatshoheit vertretenden Polizeibehörden ein Ausschluß solcher Elemente unschwer erreichen lassen.

Da die Entscheidung des Reichsgerichts aber, so wie sie ergangen ist, einen praktisch unhaltbaren Zustand geschaffen hat, so werden die Beziehungen der Bahnhofswirte gegenüber dem nichtreisenden Publikum in bezug auf Polizeistunde und allgemein auf die Gewerbepolizeigesetze im Wege der Verordnung durch Benehmen der obersten Staatsbehörden einer einheitlichen Regelung unterzogen werden müssen. Anzustreben wäre auch für Preußen die Aufstellung und Durchführung des Grundsatzes:

„Auf den Betrieb der Bahnhofswirtschaften finden die Vorschriften der R.-G.-O. ebenso wenig Anwendung, wie auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnunternehmungen selbst.“

Elberfeld, Ende März 1905.

Gerstberger.

*) Anm. d. Schriftl. Vergl. über diese Frage auch die Aufsätze S. 906 und 1390 Jahrg. 1904, weiter die Mitteilung S. 277 d. Jahrg. unter Rechtspflege, nach der das Oberlandesgericht Dresden eine Doppelnatur der Bahnhofswirtschaften annimmt und die Vorschriften der Gewerbeordnung beobachtet wissen will, während die Strafkammer zu Colmar nach einem in dieser Nummer (S. 465) abgedruckten neueren Erkenntnis den Betrieb der Bahnhofswirtschaften als Nebenbetrieb der Eisenbahn unter § 6 der Gewerbeordnung fallend anerkennt.

Die Beförderung unverpackter Zweiräder.

In Nr. 91 Jahrg. 1904 d. Ztg. sind für eine durchaus wünschenswerte einheitliche Neuregelung dieser keineswegs unwichtigen Angelegenheit sehr beachtenswerte Fingerzeige gegeben worden. Das auf den oldenburgischen Staatsbahnen geübte Verfahren erscheint mit einigen kleinen Änderungen zur allgemeinen Einführung auf den deutschen Eisenbahnen außerordentlich geeignet. Nicht allein vom Standpunkt der Verkehrstechnik, die einer größeren Einheitlichkeit auch in dieser Beziehung sicherlich dringend bedarf, sondern auch im Interesse des schönen Radfahrsports, dem Schreiber dieses seit vielen Jahren mit großem Eifer sowie mit stets neuem Genuß und Gewinn für Gesundheit und Lebensfreude obliegt.

Als die für die preußisch-hessischen Staatsbahnen noch heute geltenden Bestimmungen über die Beförderung der Fahrräder am 1. September 1898 in Kraft traten, war bei den einsichtigen Radfahrern nur eine Stimme darüber, daß die Erhebung einer besonderen Gebühr für die mit unverkennbaren Umständlichkeiten und Schwierigkeiten verbundene Unterbringung und Beförderung der etwa 90 % der Gesamtzahl umfassenden unverpackten einsitzigen Fahrräder an und für sich durchaus berechtigt sei. Was schon damals bemängelt wurde und es noch heute wird, ist einmal die einheitliche Festsetzung dieser Gebühr auf 50 ₰ ohne Rücksicht auf die Länge der Beförderungsstrecke und weiterhin die ausnahmslose Verpflichtung für den Radfahrer (oder auch die Radfahrerin), das Rad selbst am Packwagen einzuliefern, es auf der Bestimmungsstation dort in Empfang zu nehmen und auch auf etwaigen Umladestationen die Beförderung von einem Packwagen zum anderen selbst zu besorgen.

Die einheitliche Bemessung der Beförderungsgebühr auf 50 ₰ wurde einerseits für die nahen und nächsten Entfernungen als eine Härte empfunden, die vielleicht nicht ohne Absicht geradezu von der Benutzung der Eisenbahn abschreckte, namentlich wo der Fahrpreis für den Radfahrer selbst hinter der Beförderungsgebühr für sein Stahlroß mehr oder minder erheblich zurückblieb. Anderseits wurde darin eine nicht genügend gerechtfertigte Bevorzugung der weiten und weitesten Beförderungsstrecken erblickt, bei denen jene Gebühr gewissermaßen im umgekehrten Mißverhältnis zu dem Fahrgeld für den Eigentümer des Rades steht.

Die oldenburgische Staatsbahnverwaltung hat nicht allein in der Bemessung der Beförderungsgebühr einen offenbar außerordentlich glücklichen Mittelweg eingeschlagen. Bei der verhältnismäßig geringen Ausdehnung ihres Bahnnetzes war die einheitliche Festsetzung (auf 30 ₰) nicht nur unbedenklich, sondern aus Zweckmäßigkeitsgründen geradezu geboten.

Eine wenn nicht alle Teile befriedigende, so doch der Gerechtigkeit und Billigkeit mehr als bisher entsprechende Lösung der vorliegenden Aufgabe dürfte vielleicht darin zu erblicken sein, daß die Beförderungsgebühr allgemein auf 25 ₰ für Entfernungen bis zu 250 km, auf 50 ₰ für Entfernungen bis zu 500 km und auf 1 ℳ für Entfernungen über 500 km festgesetzt wird. Will man dem bedauerlicherweise nicht mehr in früherem Umfange beliebten, vielmehr durch Motorrad und Automobil bereits stark verdrängten Radfahrsport noch weiter entgegenkommen und eine Erhöhung der jetzigen Gebühren (auch in Oldenburg) nach Möglichkeit vermeiden, so bemesse man die Gebühr für Entfernungen bis zu 500 km auf 25 ₰ und belasse es für die weiteren Entfernungen bei der Gebühr von 50 ₰. Ein solches Entgegenkommen würde in den immerhin noch recht ansehnlichen Kreisen der für ihren Sport begeisterten Radfahrer sicherlich dankbar begrüßt werden und eine Verkehrserleichterung darstellen, die zweifellos durch gesteigerte Inanspruchnahme des „großen Bruders“ durch die Radfahrer zu erhöhten Einnahmen für die Eisenbahnen führen würde.

Das oldenburgische Verfahren hat aber m. E. noch einen weiteren nicht unerheblichen Vorzug vor dem der preußisch-hessischen Staatsbahnen dadurch, daß es den Radfahrer (die Radfahrerin) gegen Zahlung einer erhöhten Gebühr (von 50 ₰) der Mühe und namentlich der Umständlichkeit überhebt, die mit der Beförderung des Rades zum Packwagen und besonders mit dem Umladen auf einer Übergangsstation verbunden ist. Die Bemittelten unter den Radfahrern werden sicherlich gern eine kleine Gebühr von etwa 25 ₰ entrichten, um der Mühe und Umständlichkeiten überhoben zu sein. Und auch für die Eisenbahnverwaltung ist es in verkehrstechnischer Beziehung nicht unvorteilhaft, wenn die Abfertigung der Fahrräder schon vor dem Einlaufen der Züge in den Gepäckabfertigungsstellen und auch das Umladegeschäft auf den Übergangsstationen von ihren Leuten besorgt wird. Denn unverkennbar wird die Mitwirkung der Radeigentümer bei dem Ein-, Aus- und Umladegeschäft von dem beteiligten Eisenbahnpersonal vielfach und nicht mit Unrecht als eine unliebsame Störung und Behinderung empfunden. Schon früher ist in der Schrift „Im Zeichen des Verkehrs“ (Berlin 1899) auf S. 83 ff. auch auf diesen Punkt hingewiesen worden.

Noch eine weitere Anregung möge hier Platz finden. Die anfängliche grundsätzliche Ausschließung der Schnellzüge von der Beförderung der Fahrräder konnte bekanntlich nicht lange aufrecht erhalten werden. Fast durchweg ist man inzwischen zu dem umgekehrten Verfahren übergegangen, im allgemeinen auch die Schnellzüge für die Beförderung der Fahrräder freizugeben und nur einzelne Schnell- (D-) Züge oder nur für bestimmte Strecken und Richtungen die Benutzung der Schnellzüge auszuschließen.

Immerhin wäre es nach persönlichen, noch neuerdings auf verschiedenen längeren Reisen gesammelten Erfahrungen sehr wünschenswert, daß diese Erleichterungen so weit ausgedehnt würden, als es sich mit den unumgänglichen Forderungen der Betriebs- und Verkehrstechnik irgend vereinbaren läßt. Auf der Linie Frankfurt a/M.-Hamburg z. B. wäre die Freigabe verschiedener Schnellzüge zweifellos sehr angebracht und ohne große Schwierigkeiten vielleicht auch durchführbar.

Wenn es, wie zu wünschen, infolge der in Nr. 91 Jahrg. 1904 d. Ztg. gegebenen dankenswerten Anregung zu einer Neugestaltung der Bestimmungen über die Beförderung der Fahrräder kommen sollte, dann möge man ferner nicht unterlassen, manche an sich geringfügige, aber eine unnötige Härte und Erschwernis darstellende Anordnung zu beseitigen, die jetzt schon von dem einsichtigen Teile des Eisenbahnpersonals stillschweigend beiseite gelassen wird. Es sei nur an die vorgeschriebene Entfernung der Laterne vom Rade erinnert, eine Forderung, die nur für die längst veralteten Petroleumlaternen berechtigt war und für diese allerdings zur Verhütung von Beschädigungen anderer Gepäckstücke auch berechtigt bleibt.

Marburg (Hessen). Otto de Terra.

Württembergischer Hauptfinanzetat für die Rechnungsjahre 1905 und 1906.

Wir teilen aus der viertägigen ersten Beratung des Etatsentwurfs, die am 31. März d. J. ihren Anfang nahm, nach den Berichten des Württemb. Staatsanzeigers in Ergänzung der Mitteilungen in Nr. 28 S. 430 d. Ztg. noch folgendes mit:

Staatsminister der Finanzen Dr. v. Zeyer, der die Beratung einleitet, bemerkt, er habe schon in seinem Vortrag zum Hauptfinanzetat vom 20. Dezember 1904 in Aussicht genommen, daß durch die Mehreinnahmen des Jahres 1904 und die Überschüsse der Staatseisenbahnen über die in den Reservefonds bis zu 5 000 000 ℳ fließenden Einnahmen der ganze Fehlbetrag des Jahres 1902 gedeckt werden könnte. Diese Vermutung habe sich bestätigt. Nach den Rechnungsergebnissen des Jahres 1904, soweit sie sich jetzt überblicken lassen, könne der Fehlbetrag vollständig gedeckt werden, und es werden aus Eisenbahnüberschüssen noch Mittel übrig bleiben, die uns die Verfolgung unserer Eisenbahnpolitik ermöglichen. Abg. Liesching (D. Volksp.) bemerkt: Von den großen Eisenbahnfragen sei die Umleitungsfrage zunächst erledigt. Daß die Betriebsmittelgemeinschaft von einer Personentarifreform begleitet sein werde, glaube er auch. Der ritterschaftliche Abg. Freiherr v. Wöllwarth meint, durch die Betriebsmittelgemeinschaft werden die Umleitungen nicht beseitigt, es seien ja 20 % Umleitung für zulässig erklärt worden. Dagegen werde die Betriebsmittelgemeinschaft dem enormen Umherführen leerer Wagen ein Ende machen. Er hebt die Vorteile der Eisenbahngemeinschaft für Hessen hervor. Die Betriebsmittelgemeinschaft erleichtere auch die Mobilmachung und erhöhe damit die Wehrkraft, und zwar sogar noch unter Ersparnissen. Das sollten auch die preußischen Konservativen bedenken, von denen er jetzt mehr Widerstand besorge, als von Württemberg. Preußen habe die nationale Pflicht, für Verwirklichung des Art. 42 der Reichsverfassung zu sorgen. Das deutsche Volk sei nicht reich genug, um jahraus, jahrein Millionen vergeuden zu können, nur um der Eisenbahnhoheit willen. Die Betriebsmittelgemeinschaft sei noch nicht unter Dach, die Schwierigkeiten seien noch enorm. Sollte sie nicht zustande kommen, was er nicht bedauern würde, so bitte er die Regierung, allein vorzugehen und mit einer oder mehreren anderen Verwaltungen eine volle Gemeinschaft zu schließen. Der Vizepräsident der Kammer Dr. v. Kiene (Zentrum) hebt den Fort-

schritt hervor, der darin liege, daß bei der Eisenbahnverwaltung jetzt bauliche Änderungen und Verbesserungen bis zum Höchstbetrage von 100 000 ℳ auf laufende Mittel genommen werden sollen. Der Stand des Eisenbahnreservefonds sei erfreulich, er möchte aber teilweise im Gegensatz zum Abg. Liesching namens seiner Freunde vorschlagen, daß die Überschüsse des Reservefonds verwendet werden sollen zum Bau weiterer Nebenbahnen, dessen Einstellung sie sehr bedauern würden. Er würde es für verfehlt halten, wenn man die Überschüsse des Reservefonds zur Tilgung der Eisenbahnschuld verwenden würde, statt zur Erschließung eisenbahnloser Gegenden und damit zur Stärkung ihrer Steuerkraft. Was die Betriebsmittelgemeinschaft betreffe, so danken sie der Regierung und vor allem dem Monarchen, der den ersten Schritt dazu getan habe, und sie freuen sich, daß sie Unterstützung bei den anderen Bundesstaaten gefunden haben. Sie billigen auch die Grundzüge der Gemeinschaft, sie halten sie wirtschaftlich und politisch für richtig; das „Bessere", was Frhr. v. Wöllwarth im Auge habe, wäre nur der Feind des Guten, das von der Betriebsmittelgemeinschaft erwartet werden dürfe. Dabei werde die Selbständigkeit und Landeshoheit gewahrt, worauf das württembergische Volk großes Gewicht lege. Auch der preussische Verkehrsminister v. Budde habe hervorgehoben, daß die Betriebsmittelgemeinschaft dem Drängen auf Reichseisenbahnen ein Ende machen werde, da sie alle wirtschaftlichen Vorteile schon gewähre. Auf diese Grundlage haben sich auch alle anderen Verwaltungen gestellt, eine „engere" Gemeinschaft sei allseitig abgelehnt worden. Sollte die Betriebsmittelgemeinschaft nicht zustande kommen, was er im Gegensatz zu Frhrn. v. Wöllwarth sehr bedauern würde, dann sei er nicht der Meinung, daß die württembergischen Bahnen in die preußisch-hessische Gemeinschaft hineinschlüpfen, sondern dann sollte Württemberg abschließen mit den Verwaltungen, die dazu bereit seien, worunter, wie er hoffe, Preußen sein werde, und sollten diejenigen, die nicht mittun wollen, eben draußen gelassen werden. Zu der preußisch-hessischen Gemeinschaft lassen sie sich nicht treiben. Dagegen wünsche er mit seinen Freunden, daß eine Betriebsmittelgemeinschaft zustande komme, und sie halten es für selbstverständlich, daß Preußen darin die Führung und Leitung habe.

Abg. Hildenbrand (Sozialdem.) meint, die Betriebsmittelgemeinschaft könne nur eine Vorstufe sein zu einer weitergehenden Vereinheitlichung. Keinesfalls sollte sie erkauft werden mit einer Verschlechterung unserer Tarife. Die Ausnahmetarife mögen fallen, aber dann soll der Tarif allgemein auf 2 ₰ für die III. Klasse gestellt werden. Eine Bedingung Preußens scheine zu sein die Ausdehnung der IV. Klasse auf alle Eisenbahnnetze. Es sollte die Aufgabe der württembergischen Regierung sein, auch Preußen zur Aufgabe der IV. Klasse zu bewegen. Abg. Dr. Hieber (Deutsche Partei) sagt, er würde in der Eisenbahnfrage die preußische Eisenbahnpolitik, die jährlich Hunderte von Millionen an die allgemeine Staatsverwaltung abgebe, außerordentlich gern mitmachen. Die Eisenbahnen leisten in Preußen für allgemeine Staatszwecke mehr, als die Einkommensteuer aufbringe. Der Gedanke eines Anschlusses des württembergischen Eisenbahnnetzes an ein größeres Netz habe in den letzten Jahren außerordentliche Fortschritte gemacht; die einfachsten Leute bis in die Arbeiter- und Bauernkreise hinein haben sich jetzt von dieser Notwendigkeit überzeugt. Daß man dabei ein gewisses Maß von Hoheitsrechten drangeben müsse, sei selbstverständlich, und er meine, man sollte nicht abwarten, bis diese Hoheitsrechte durch den Gang der Entwicklung von selbst ausgehöhlt seien und nur noch die leere Form übrig bleibe. Von Reichseisenbahnen lasse sich heute überhaupt nicht mehr ernst reden, wir können sie einfach nicht mehr haben, der richtige Moment sei verpaßt worden. In der Frage der Umleitungen liegen die meisten Schwierigkeiten bei den Nachbarn Württembergs rechts und links. Hängen die Umleitungen mit der Betriebsmittelgemeinschaft nicht unmittelbar zusammen, so sei das dagegen der Fall bei der IV. Wagenklasse. Mag man auch kein Freund der IV. Klasse sein, so nehme er doch an, daß die württembergische Regierung an dieser Frage die weit höhere Frage der Betriebsmittelgemeinschaft nicht werde scheitern lassen. Wir haben manche alte Wagen III. Klasse, mit denen ein Reisender in der preußischen IV. Klasse neuer Konstruktion nicht tauschen möchte. Wollte der Herr Verkehrsminister einmal probeweise die IV. Klasse auf einer Strecke, etwa Ulm-Heilbronn, fahren lassen, er glaube, es kämen Bittschriften aus allen Landesteilen, auch ihnen dieses billige Verkehrsmittel zuzuwenden. Abg. C. Haußmann (D. Volksp.): Es bestreite niemand mehr, daß wir bei den Eisenbahnen auf größere Wirtschaftlichkeit dringen müssen. Glücklicherweise haben wir nicht mehr nur den einzigen Weg der preußisch-hessischen Gemeinschaft. Zu viel erwarte er von der Betriebsmittelgemeinschaft nicht. Die Kohlenwagen, die zu uns kommen, werden auch künftig leer zurücklaufen. Gegen die Betriebsmittelgemeinschaft habe er noch große staatsrechtliche Bedenken. Wie werde es mit den Anschaffungen sein? Werden wir da auch etwas mitzureden haben? Er lege großen Wert darauf, daß in dieser Beziehung vertragsmäßige Bestimmungen getroffen werden. An Herrn v. Budde haben wir eine Art von Bundesgenossen, wir wollen ihn nicht erzürnen. Er spricht vom jetzigen Tarif als Postkutschentarif. Das seien Klänge, die seinem Ohr wohltun. Abg. Hähnle (D. Volksp.): In der Frage der Betriebsmittelgemeinschaft herrsche ja jetzt eine erfreuliche Übereinstimmung. In der jetzigen Isolierung können wir auf die Dauer nicht bleiben. Interessengemeinschaften seien im privaten Erwerbsleben mit großen Erfolgen durchgeführt worden, das müsse im staatlichen Verkehrsleben auch möglich sein, und der Einzelne, wenn er klug sei, werde sich nicht entziehen. Es sei höchste Zeit, daß die Eisenbahnen eine Gemeinschaft vollziehen. Die Frage der Wagenklassen könne uns nicht zu einem Nein verleiten.

Aus der Rede des Herrn Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten Freiherrn v. Soden berichten wir die Teile, welche die Betriebsmittelgemeinschaft, die Umleitungen und die Personentariffrage betreffen, ausführlicher: Über die Betriebsmittelgemeinschaft, sagte der Herr Minister, werde es ihm schwer sein, etwas neues zu sagen; die Sachlage sei noch dieselbe, wie bei der Beratung vom 6. Dezember 1904 (wir haben hierüber in Nr. 98 Jahrg. 1904 d. Ztg. ausführlich berichtet). Die Umstände, die ihm damals eine gewisse Zurückhaltung auferlegt haben, dauern noch fort. Er habe zwar in der Finanzkommission der Kammer die einzelnen Bestimmungen des württembergischen Vorschlags mitgeteilt und erläutert, im Plenum könne er aber diese Mitteilungen nicht wiederholen, wie sich auch die Mitglieder der Kommission, was er dankbar anerkenne, in ihren bisherigen Reden Zurückhaltung auferlegt haben. So viel könne er aber wohl auch hier sagen, daß der Vorschlag Württembergs im großen und ganzen den Anschauungen, Voraussetzungen und Wünschen entspreche, die von jeher innerhalb der Kammer zum Ausdruck gekommen seien, daß vor allem die württembergische Selbständigkeit, unsere Hoheits- und Eigentumsrechte in vollem Maße gewahrt und überhaupt keine Opfer gebracht werden, es seien denn solche, die durch die Vorteile, die mit einer derartigen Betriebsmittelgemeinschaft verbunden sind, reichlich aufgewogen werden. Der Herr Minister führt des näheren aus, wie es künftig bei der Beschaffung der Betriebsmittel gehalten werde und wie das Bewilligungsrecht der Kammer dabei gewahrt werden soll. Darüber könne kein Zweifel sein, daß, wenn die Betriebsmittelgemeinschaft heute in Kraft trete, sie wie jeder Vertrag nicht alle Teile in gleicher Weise befriedigen werde. Es sei dies hier ja auch schon zum Ausdruck gekommen; von einer Seite sei sie als eine halbe Maßregel, und zwar im Sinne des Vorwurfs, von anderer als eine solche mehr im Sinn der Befürchtung bezeichnet worden. Als halbe Maßregel insofern, als sie nur der erste Schritt sein könnte zu einer weitergehenden Gemeinschaft, und zwar zu einer solchen, mit der dann dieses Haus nichts weniger als einverstanden sein würde. Es sei von dem Herrn Vizepräsidenten darauf hingewiesen worden, es sei etwas verdächtig, daß er, der Minister, erklärt habe, daß er eigentlich etwas anderes als eine Betriebsmittelgemeinschaft gewollt, daß ihm ein engerer Zusammenschluß vorgeschwebt habe. Er wiederhole, daß er persönlich eine Betriebsgemeinschaft einer Betriebsmittelgemeinschaft vorgezogen hätte, daß sich eine solche aber nicht habe erreichen lassen, daß er damit nirgends Gegenliebe gefunden habe. Er glaube, daß auch noch ein engerer Zusammenschluß der einzelnen Verwaltungen ohne wesentlich größere Opfer an Selbständigkeit ausführbar wäre, ohne beispielsweise so weit zu gehen wie Hessen. Jedenfalls würden gewisse Nachteile, die bei der Betriebsmittelgemeinschaft noch fortbestehen, erst durch eine weitergehende Gemeinschaft endgültig beseitigt. Der Herr Abg. Freiherr v. Wöllwarth habe recht, daß die Verkehrsumleitungen durch die Betriebsmittelgemeinschaft sich nicht beseitigen lassen. Wir haben ja immerhin einiges erreicht, wenn auch nicht alles, was wir wollten. Wir haben zunächst erreicht, daß die Umleitungsgrenze auf 20 % beschränkt worden ist. Wir hätten eine weitergehende Beschränkung auf 10 % vorgezogen. Das habe sich aber nicht durchsetzen lassen. Wir haben einzelne Verkehre, die bisher umgeleitet wurden, wieder zurückgewonnen, aber es bleiben noch manche unserer Wünsche unerfüllt, ohne daß wir die Hoffnung aufgegeben hätten, auch sie vielleicht noch erfüllt zu sehen. Die Betriebsmittelgemeinschaft möge ja diesen Wünschen an sich förderlich sein, insofern durch sie die einzelnen Eisenbahnverwaltungen einander näher kommen und demgemäß mit der Zeit wohl auch mehr entgegenkommen; eine Beseitigung der Umleitungen bringe sie aber, wie gesagt, nicht. Noch ein weiterer Nachteil bleibe bestehen, den er darin sehe, daß wir uns beim weiteren Ausbau unseres Eisenbahnnetzes nicht von großen allgemeinen, das wirtschaftliche Interesse des ganzen Reiches umfassenden Gesichtspunkten leiten lassen können, sondern daß wir wohl oder übel in erster Linie schon aus finanziellen Rücksichten einseitig württembergische Verkehrspolitik treiben müssen.

Man werde ihm erwidern: diesen Nachteil gut zu machen, sei es überhaupt schon zu spät, dieweil das württembergische Eisenbahnnetz oder überhaupt die Eisenbahnnetze der deutschen Bundesstaaten ja längst in der Hauptsache ausgebaut sind. Dieser Einwand sei im allgemeinen berechtigt, aber auch heute noch werde ein einzelstaatlicher Minister ab und zu vor die Alternative gestellt, entweder diesen höheren nationalen Gesichtspunkt außer acht zu lassen oder aber gegen das finanzielle Interesse des eigenen Landes zu handeln. Auch eines derartigen Konflikts würde man durch eine Betriebsgemeinschaft ein- für allemal überhoben. Er bitte, nun ja nicht zu glauben, als ob er nun deshalb an die Betriebsmittelgemeinschaft mit einem gewissen Widerwillen oder etwa mit dem Hintergedanken herantrete, sie etwa nur als den ersten Schritt zu einer weitergehenden Gemeinschaft zu benutzen; ein solcher Gedanke liege ihm vollständig fern. Es wäre überhaupt ein Irrtum, anzunehmen, daß derartige Gemeinschaftsbildungen sich nur so ohne weiteres machen ließen; sie seien nichts willkürlich Gemachtes, sondern vielmehr das geschichtliche Ergebnis der verkehrspolitischen Entwicklung. Sie werden allmählich aus den gegebenen Verhältnissen heraus geboren, und selbst die sogenannten maßgebenden Persönlichkeiten können dabei nicht viel mehr tun, als mit mehr oder minder Geschicklichkeit die Rolle der Geburtshelfer spielen. Die Schwierigkeiten dieser Rolle unterschätze er nicht; es gehört dazu ein sicherer und scharfer Blick, langjährige Erfahrung und genaue Geschäftskenntnis; aber an Männern, die hierüber verfügen, fehle es uns in Deutschland ja nicht, und an diesen Schwierigkeiten werden wir somit nicht scheitern. Mit Recht habe der Abg. Hähnle schon ausgeführt, so gut derartige Gemeinschaftsbildungen von privaten Unternehmern, die ja auch alle ihre Einzelinteressen dabei zu wahren haben, schon vielfach mit Erfolg gemacht worden sind, so gut muß dies auch den einzelnen Regierungen und Eisenbahnverwaltungen möglich sein, sofern nur der gute Wille vorhanden ist. Also er stehe auf dem Standpunkte, wir wollen jetzt einmal eine Betriebsmittelgemeinschaft eingehen und können zur Zeit auch gar nichts anderes eingehen. Entweder erfülle diese Betriebsmittelgemeinschaft die an sie geknüpften Erwartungen, entspreche sie den Bedürfnissen, gut, dann werde es bei dieser Betriebsmittelgemeinschaft auch sein Bewenden haben und wir können uns dessen nur freuen, oder aber sie erfülle die Erwartungen nicht, sie entspreche den Bedürfnissen nicht, dann werde eben ganz von selbst durch die bloße Macht der Verhältnisse an die Stelle der bisherigen Gemeinschaft irgend etwas anderes treten; wann dies der Fall sein werde, was es sein, welche Form es annehmen werde, das können und müssen wir ruhig der Zukunft überlassen und sollten uns darüber zunächst noch nicht den Kopf zerbrechen, sondern zufrieden sein, wenn überhaupt nur einmal die Gemeinschaft, die wir jetzt vorhaben, glücklich unter Dach und Fach gebracht sei.

Zu der Personentarifreform bemerkt der Minister: Er beschränke sich darauf, einige von den bisherigen Rednern ausgesprochene Behauptungen und Befürchtungen zurückzuweisen. Der Abg. Hildenbrand habe, soviel er sich erinnere, gesagt, es wäre sehr bedauerlich und nicht begreiflich, wenn mit der Personentarifreform nicht eine Verbilligung verbunden sein sollte. Eine Verbilligung werde jedenfalls damit verbunden sein, weil die Reform, kurz gesagt, den 2 ₰-Tarif mit sich bringen werde. Eine andere Frage sei die, ob dieser 2 ₰-Tarif mit der IV. Wagenklasse oder mit der III. verbunden werden solle. Der Herr Abg. Hildenbrand habe weiter die Befürchtung ausgesprochen, die Einführung der IV. Klasse im ganzen Reiche sei von Preußen als Bedingung für die Reform gestellt worden. Eine derartige Bedingung sei preußischerseits nicht ausgesprochen worden; wohl aber bestehe die nicht aus der Welt zu schaffende Tatsache, daß auf dem größeren Teile, etwa auf 37 000 km deutscher Eisenbahnen, die IV. Klasse geführt werde und die Bevölkerung, nicht nur die Regierung, mit dieser Einrichtung durchaus zufrieden sei. Er erinnere daran, daß, als seinerzeit der Minister v. Maybach die IV. Klasse in Preußen abschaffen wollte, sämtliche Eisenbahnräte sich einstimmig gegen diese Abschaffung ausgesprochen haben. Es sei damit aber noch nicht unbedingt gesagt, daß wir eine Tarifreform nur mit Annahme der IV. Klasse durchführen können. Sie sei immerhin auch dann noch denkbar, wenn in Norddeutschland die IV. Klasse beibehalten, bei uns aber nicht angenommen würde. Darüber, ob der Ausführung dieses Gedankens nicht schwerwiegende finanzielle und betriebliche Bedenken entgegenstehen, möchte er sich hier noch nicht aussprechen. Es sei dann weiter gesagt worden, es wäre vom betriebstechnischen Standpunkte eine Verschlechterung, wenn wir künftig in den Zügen statt drei Wagenklassen deren vier führen müßten. Diese Befürchtung sei unbegründet. Es werden schon jetzt im Lokalverkehr zwei Wagenklassen, die II. und die III. Klasse, regelmäßig geführt, die I. höchstens in der Form, daß in einen Wagen II. Klasse ein Abteil I. Klasse eingebaut ist. So werde es künftig wohl auch gehalten werden, nur daß anstatt der II. und III. die III. und IV. Klasse geführt werde und in die Wagen III. Klasse ein Abteil II. Klasse eingebaut werde. Also der Wunsch, der ja auch schon in diesem Hause vielfach zum Ausdruck gekommen sei, nämlich die I. Klasse nach und nach vollständig abzuschaffen, würde durch Einführung der IV. Klasse seiner Verwirklichung nur näher gerückt. Manche Leute gehen ja von der allerdings naiven Anschaunng aus, daß durch die Klassifizierung der Eisenbahnwagen sie selbst gewissermaßen klassifiziert und damit, daß sie nun künftig statt in III. in IV. Klasse fahren, eigentlich sozial degradiert würden; aber auch diese haben dann wieder den Trost, daß die Degradierung eine allgemeine sein und daß es erstklassige Menschen im württembergichen Lokalverkehr mit der Zeit überhaupt nicht mehr geben werde.

Der Herr Minister kommt dann noch auf den Eisenbahnreservefonds und dessen Verwendung, auf die Deckung der Kosten für Nebenbahnen sowie auf die Erwerbung von Kohlenbergwerken und -feldern (s. S. 460) zu sprechen und schließt seine Rede mit der Bemerkung: Grundsätzliche Gegensätze zwischen Ständen und Regierung bezüglich der Behandlung von Verkehrsfragen bestehen ja zur Zeit nicht; auch besondere Beschwerden, gegen die er sich zu wehren hätte, seien gegen die Verwaltung nicht vorgebracht worden; im Gegenteil, es sei ja sogar anerkannt worden, daß die Verkehrsanstalten, die Eisenbahnverwaltung sowohl wie die Post- und Telegraphenverwaltung, in ihren Betrieben eine löbliche und erfolgreiche Sparsamkeit walten lassen. Er quittiere dankend für diese Anerkennung und gebe die Versicherung, daß diese Sparsamkeit auch fernerhin geübt werden solle, soweit dies eben mit der Erhaltung der Leistungsfähigkeit der beiden Betriebe und mit der Rücksicht auf das Beamtenpersonal und dessen berechtigte Wünsche vereinbar sei.

Die Rede wurde mit lebhaftem Beifall begleitet.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verwaltungsordnung der preußischen Staatsbahnen** ist durch Allerhöchsten Erlaß vom 20. März d. J. dahin abgeändert worden, daß Weichensteller I. Klasse einschließlich der Haltestellenaufseher und Stellwerksweichensteller unkündbar angestellt werden dürfen.

— **Korngröße des Steinschlags.** Von der Eisenbahndirektion in Berlin sind ausgedehnte Versuche zur Ermittlung der zweckmäßigsten Korngröße des Steinschlags zur Gleisbettung angestellt worden. Dabei hat sich ergeben, daß die Maße von 6 cm für die obere und von 2,5 cm für die untere Grenze als die geeignetsten anzusehen sind. Stücke von mehr als 6 cm Korngröße müssen beim Anstopfen des Gleises gewöhnlich zerkleinert oder entfernt werden, wodurch eine Erhöhung des Arbeitslohnes und des Materialverbrauchs herbeigeführt wird. Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten beauftragt daher die nachgeordneten Eisenbahndirektionen, soweit es nicht schon geschehen, in Zukunft die vorgenannten Maße bei der Ausschreibung von Steinschlag zur Gleisbettung vorzuschreiben. Hierbei bemerkt der Minister, daß der bei Herstellung des Steinschlags als Nebenprodukt gewonnene sogen. Steingrus sich sehr gut zum Stopfen von Holzschwellen eignet, wenn er durch ein Sieb von 10 mm Maschenweite von Staub und kleineren Teilen befreit wird. Besonders aber wird dieser Steingrus, dessen Preis nicht höher als der für gesiebten Kies ist, auf Rangierbahnhöfen durch Überstreuen gewöhnlichen Steinschlags an solchen Stellen, die von den Rangierern viel betreten werden, zweckmäßig Verwendung finden können. In gleicher Weise kann er auch auf der freien Strecke zur Erleichterung des Gehens auf dem Steinschlag und auf Wegeübergängen verwertet werden.

— **Die kostenfreie Feststellung des Eigengewichts der Güterwagen**, welche, wie wir in Nr. 26 S. 399 f. berichteten, von der Handelskammer zu Villingen in Anregung gebracht worden ist, findet nicht bei allen Handelskammern, die um Unterstützung dieses Antrages angegangen sind, bereitwillige Unterstützung. So hat der Zeitschrift „Handel und Gewerbe“ zufolge die Handels- und Gewerbekammer zu Regensburg erklärt, eine unentgeltliche bahnamtliche Gewichtsfeststellung könne aus Billigkeitsgründen nicht beansprucht werden, zumal da bei unentgeltlicher Feststellung des Eigengewichts der Wagen die Gewichtsfeststellung vom Absender häufig gefordert

werden würde, auch wenn eine Nachwiegung nicht nötig schiene. In ähnlichem Sinne hat sich auch die Handelskammer zu Chemnitz ausgesprochen. Jedoch hat sie die Herabsetzung der Fehlergrenze von 2 auf 1 % befürwortet.

— **Die Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin für das Jahr 1903** weist fast für alle Stationen eine so erhebliche Zunahme des Personenverkehrs nach, daß man dadurch den Rückgang, welchen in den Vorjahren die am 1. Oktober 1900 erfolgte Einführung des Zehnpfennigtarifs auf der Großen Berliner Straßenbahn für die Berliner Stadt- und Ringbahnstationen zur Folge hatte, als ausgeglichen betrachten kann. Damals ging die Gesamtzahl der beförderten Personen im inneren Berliner Stadt- und Ringbahnverkehr (einschließlich Grunewald) von 97 528 000 auf 88 630 000 zurück, während sie im Jahre 1903 sich im Wege der natürlichen Entwicklung wieder auf 97 624 000 gehoben hat. Im Kalenderjahr 1904 hat dann die Gesamtzahl wieder 110 714 000 betragen. Dies geschah, ohne daß von der Staatsbahn irgend welche besonderen Maßnahmen ergriffen wurden, um dem Wettbewerb der Straßenbahn entgegenzuwirken. Bemerkenswert ist jedoch, daß die Stationen Tiergarten und Westend einen Verkehrsrückgang (von 1 318 000 auf 1 240 000 und von 1 102 000 auf 1 074 000 Personen) aufzuweisen haben. Beide Stationen liegen an der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, auf die der Zehnpfennigtarif erst im Berichtsjahre Anwendung fand, und es erhellt hieraus, daß der Wettkampf zwischen Großbahnen und Straßenbahnen, der in England an vielen Stellen bereits eine große Schärfe angenommen hat, sich auch in Deutschland bereits, wenn auch vorerst noch in milder Form, geltend macht. Den stärksten Verkehr wies auch in diesem Jahre der Bahnhof Friedrichstraße mit 6 008 000 (5 757 000) verkauften Fahrkarten auf. An zweiter Stelle kommt der Schlesische Bahnhof, der es auf 5 084 408 (4 590 000) Fahrkarten gebracht und damit den Bahnhof Alexanderplatz (4 880 000 gegen 4 660 000) diesmal überflügelt hat. Es folgen: Bahnhof Zoologischer Garten mit 3 900 000 (3 700 000), Bellevue mit 3 600 000 (3 300 000), Börse mit 2 500 000 (2 400 000), Charlottenburg mit 2 190 000 (2 080 000), der Lehrter Stadtbahnhof mit 1 860 000 (der nur eine winzige Verkehrszunahme aufweist), Jannowitzbrücke mit 1 850 000 (1 720 000) und Savignyplatz mit 1 760 000 (1 680 000). Von den Vorortstationen hatte Spandau mit 2 506 000 (2 306 000) verkauften Fahrkarten den größten Personenverkehr, demnächst Potsdam mit 1 840 000 (1 650 000), Steglitz mit 1 780 000 (1 650 000) und Niederschöneweide mit 1 650 000 (1 550 000).

— **Zur Umgestaltung der Cölner rechtsrheinischen Bahnanlagen** schreibt die Köln. Ztg. unter der Überschrift „Städtische Rückblicke“: Das Riesenprojekt der Umgestaltung der Cölner rechtsrheinischen Bahnanlagen, die in inniger Beziehung zu der Verbesserung der Hauptverkehrsstrecke der linken Rheinseite und ihrer Verbindung durch eine neue zweigleisige feste Eisenbahnbrücke über den Rhein und mit der beschlossenen Beseitigung der Deutzer Festungsumwallung steht, ist durch die im März dem Landtage zugegangene Denkschrift in das Stadium der greifbaren Verwirklichung gerückt. Wie viel langjähriges Bitten und Kämpfen, wie viele und große Opfer der Stadt, wie viel ehrliches Arbeiten und Ringen hat endlich die zähe Frucht zum Reifen gebracht! Der Nebel der Ungewißheit und des Zweifels, der seit Jahren die großen Cölnischen Verkehrsverhältnisse belastete, ist nach und nach gewichen, und deutlicher in der Riesenform der Entschlüsse baut sich die Größe des wirtschaftlichen Aufschwungs auf, der unbedingt eintreten muß, wenn die organisch ineinandergreifenden Fragen zur Durchführung gelangt sein werden. Zweifellos sind wir bei einem Punkte unserer Wirtschafts- und kommunalpolitischen Geschichte angelangt, der insofern erhöhte Bedeutung gewinnt, als wir mit den aufblühenden Nachbarstädten nunmehr endlich in den Vorbedingungen zur Städteentwicklung gleichgestellt sind und erwarten dürfen, daß der kraftvolle Bürgersinn, der große Unternehmungen unter ungünstigen Verhältnissen mit Wagemut und zäher Entschlossenheit zu Ende geführt hat, unter glücklicheren Sternen größere Aufgaben zu weiterer, zur größten Entfaltung bringt. Wie sich das Projekt bis in die kleinsten Einzelheiten ausbaut, inwieweit auch die mit den größeren zusammenhängenden kleinen Übelstände Berücksichtigung finden, wieweit der Aufschwung greifen wird und welchen Gebieten er sich zuwendet, das sind noch alles Fragen der nächsten Jahre und Jahrzehnte, aber die großen Hoffnungen und Wünsche zum Wohle des Cölner Gemeinwesens, die zunächst gerichtet sind auf die Entlastung des Cölner Hauptbahnhofs, die Verbesserung der Verkehrslinie Cöln-Bonn und Cöln-Troisdorf, auf die Regelung des Güterverkehrs und die Beseitigung der Deutzer Schnürbrust, werden wohl ihrer Erfüllung nahe sein. Allerdings sind die Lasten und Opfer mit Rücksicht auf die Vorteile, die der Stadt aus der Umgestaltung der Bahnanlagen erwachsen, erheblich; die Stadtgemeinde hat sich, wie bekannt, bereit erklären müssen, zu den Kosten der Bauausführung nicht weniger als 5¾ Millionen beizusteuern. Einen nicht gering anzuschlagenden Vorteil erhält sie allerdings durch die Gegenleistung der Bahnverwaltung, durch die der Stadt der aufzugebende Bahnkörper der rechtsufrigen Bahn von der Eisenbahnbrücke bis zur Einmündung der neuen Verbindungslinie über die südliche Rheinbrücke, ebenso wie das im Besitz der Bahn an dieser Strecke befindliche Grundeigentum unentgeltlich überwiesen wird.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld, Münster und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 117 633 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 606 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 71 143 und auf den Arbeitstag 19 786 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 4 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1820 und im ganzen 46 490 Doppelwagen oder 65,3 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 5. d. M. und betrug 19 758 Wagen gegen 17 842 am 7. April im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 20 636 Doppelwagen zu 10 t gegen 8335 Doppelwagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 0 gegen 37 sowie von anderen Gütern 5 gegen 19 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 23 843 offene Wagen gegen 15 187 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 8656 oder 57 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Leitung des Güterverkehrs zwischen Preußen und Sachsen.** Über die hierüber aufgestellten Grundsätze hat die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen dem über den preußisch-sächsischen Eisenbahnkrieg klagenden „Vogtländischen Anzeiger“ eine bemerkenswerte Mitteilung zugehen lassen. Am 1. Juli d. J. treten neue Bestimmungen in Kraft, wonach in beiden Richtungen zwischen denselben Stationen stets der gleiche Weg benutzt werden soll. Als Leitungsweg ist stets der zweckmäßigste oder einer von den zur Verfügung stehenden zweckmäßigen Wegen zu wählen. Dieser Weg braucht nicht immer der kürzeste zu sein, doch sollen künftig Umwege von mehr als 10 % der kürzesten Entfernung ausgeschlossen bleiben. Diesen Bestimmungen sind alle größeren deutschen Bahnen beigetreten, doch sind für den Verkehr mit diesen 20 % als Höchstmaß der zulässigen Umwege festgesetzt. Mit der Befolgung dieser neuen Bestimmungen werden, so meint die Köln. Ztg., in Sachsen zahlreiche Klagen über den „Eisenbahnkrieg“ verstummen.

— **Die Kohlenfrage der Eisenbahnverwaltung in der württembergischen Abgeordnetenkammer.** Bei der ersten Beratung über den Hauptfinanzetat für 1905/06 in der Kammer der Abgeordneten wurde von dem Abg. C. Haußmann (D. Volkspartei) auch die Kohlenfrage berührt und zwar mit einem gewissen Vorwurf gegen die Regierung, die in richtiger Voraussicht der jetzigen Zustände und der durch die Bildung des Syndikats erhöhten Preise sich eben früher in den Besitz eines Kohlenbergwerks hätte setzen sollen. Der Minister der auswärtigen Angelegenheiten Frhr. v. Soden erwiderte darauf, es sei ja im allgemeinen zuzugeben, wenn die Regierung das seinerzeit getan hätte, wäre sie unter Umständen jetzt besser daran, aber ein derartiger Vorwurf lasse sich hinterher natürlich leicht erheben. Er bemerkte unter der Heiterkeit des Hauses, wenn das Wörtchen „wenn“ nicht wäre, würde voraussichtlich heute jeder von uns ein reicher Mann sein. Er habe daher auch diesen Vorwurf nicht so ernst genommen, und persönlich fühle er sich umsoweniger betroffen, als er schon seit geraumer Zeit damit umgehe, ein Kohlenbergwerk ausfindig zu machen, dessen Erwerbung er mit gutem Gewissen dem Lande und der Staatsregierung vorschlagen könnte. Aber trotz des Suchens habe er bis jetzt noch nichts Passendes gefunden, nichts, dessen Erwerb er mit gutem Gewissen der Regierung empfehlen könnte. Wenn der Herr Abg. Haußmann oder sonst einer der Herren Abgeordneten ein für Württemberg geeignetes, preiswertes Kohlenbergwerk wisse, so wäre er dankbar, wenn er ihm Mitteilung hiervon machen wollte (Heiterkeit); an ihm solle es dann nicht fehlen, er werde dessen Erwerb bei der Königlichen Staatsregierung nach Kräften befürworten. An Angeboten fehle es nicht, und er fürchte, daß, wenn seine heutige Äußerung erst bekannt werde, ihm wieder eine Reihe von Angeboten zugehen werden. Aber er fürchte ebenso, daß keines darunter sein werde, an dessen Erwerb ernstlich gedacht

werden könne, weil in der Regel, ganz abgesehen von sonstigen Anständen, die Preise viel zu hoch gespannt seien.

Wenn nun aber ein Kohlenbergwerk nicht zu erwerben sei, so werde man sich wohl oder übel zunächst mit der Erwerbung von Kohlenfeldern begnügen müssen. Das sei auch geschehen. Die Eisenbahnverwaltung habe, wie der Kammer bekannt, im Saargebiet, in der Pfalz 16 ha Felder erworben, und es seien, nachdem die Kammer die nötige Summe für Bohrversuche bewilligt habe, diese Versuche neuerdings eingeleitet worden. Zu diesem Zweck sei ein Vertrag mit einer Bohrgesellschaft abgeschlossen worden, die, wie er annehme, schon jetzt an der Arbeit sei. Nun habe freilich der Abg. Haußmann gesagt: Ja, es werde wohl nichts dabei herauskommen, er halte diese Versuche für einen Fehler. Es seien aber Sachverständige zu Rat gezogen und darüber gehört worden, ob eine gewisse Wahrscheinlichkeit dafür vorhanden sei, daß auf diesen Feldern abbauwürdige Kohlen gefunden würden, und sie haben dies bejaht und zu Bohrversuchen ermuntert; infolgedessen habe die Regierung das Risiko, das selbstverständlich mit jedem derartigen Versuch verbunden sei, übernommen und einen Bohrvertrag abgeschlossen. Wenn er der Abg. Haußmann wäre, würde er vielleicht auch sagen, dabei kommt nichts heraus. Taktisch habe jedenfalls diese Prophezeiung das richtige getroffen: werde sie wahr, so stehe Herr Haußmann als Prophet groß da (Heiterkeit), und wenn sie nicht eintreffe, so werde die Freude und Befriedigung darüber, daß man Kohlen gefunden habe, eine so große sein, daß man auf die falsche Prophezeiung nicht weiter zurückkommen werde. (Heiterkeit.) Immerhin, glaube er, würde der Abg. Haußmann an seiner Stelle gerade so gehandelt haben, wie er, das heißt, er würde in Gottes Namen eben auch gebohrt haben. (Heiterkeit.) Wenn nichts dabei herauskomme — auch er könne ja nicht durch den Porphyr hindurchsehen —, so müsse eben der Minister die Verantwortung und die Kritik tragen. Dafür sei er Minister und dafür werde er bezahlt. (Heiterkeit.)

— **Betriebsmittelgemeinschaft, IV. Wagenklasse und das badische Kilometerheft.** Die Lahrer Handelskammer sprach nach dem „Heidelb. Tagbl." in ihrer letzten Sitzung die Erwartung aus, daß die angestrebte Betriebsmittelgemeinschaft nicht nur zustande kommen, sondern auch Ausgangspunkt und Grundlage für eine endlich einheitliche Eisenbahntarifreform bezw. -gemeinschaft werden möchte, und daß eine für das ganze deutsche Verkehrs- und Wirtschaftsleben so wichtige und wertvolle Reform auch nicht an der etwaigen Einführung der IV. Wagenklasse und selbst nicht an dem Verzicht auf das Kilometerheft scheitern sollte und dürfte. So hart und schmerzlich auch die Preisgabe des in weitesten Verkehrskreisen mit Recht so beliebten Kilometerheftes empfunden werden würde, für den größeren wirtschaftlichen Vorzug einer einheitlichen Betriebs- und Tarifgestaltung müßte schließlich auch dieses Opfer gebracht werden. Die allenthalben unaufhaltsam vordrängende Verschärfung des internationalen Wettbewerbs, als dessen wichtigstes Hilfsmittel die Vervollkommnung der Verkehrsmittel und -einrichtungen anzusehen sei und, wie ein Blick auf andere Staaten lehre, auf jede Weise gepflegt und gefördert werde, bedinge mit gebieterischer Notwendigkeit im Interesse zunächst unserer nationalen Arbeit eine rationelle Ausgestaltung unseres Verkehrswesens, die aber nur durch Vereinheitlichung erreicht und nutzbar gemacht werden könne.

— **Verband sächsischer Industrieller.** Aus Anlaß der bevorstehenden Wahlen zum sächsischen Landtage hat der Verband sächsischer Industrieller einen Wahlaufruf erlassen, der in wirtschaftspolitischer Hinsicht als Programm der Mehrheit der sächsischen Industriellen angesehen werden kann. Nach dem Aufrufe befindet sich die deutsche Industrie und mit ihr die sächsische gerade gegenwärtig in einer schwierigen Lage, weil auf vielen Industriezweigen lähmend der Druck der neugeschaffenen Handelsverträge lastet. Diese Handelsverträge tragen als Hauptmerkmal den sehr erhöhten Schutz der landwirtschaftlichen Produkte an sich, und die Erschwerung der Einfuhr landwirtschaftlicher Produkte nach Deutschland mußte erkauft werden mit bedeutenden Erschwerungen der deutschen Ausfuhr an industriellen Erzeugnissen. Die Erfahrungen der letzten Jahre zeigen allgemein, daß die Wünsche der Handels- und Industriekreise gegenüber der Massenagitation der Landwirtschaft und der Arbeiterschaft in den Hintergrund gedrängt und zu wenig beachtet worden sind. Trotz der berechtigten mehrfachen Aufforderung des gegenwärtigen preußischen Handelsministers haben diejenigen Kreise aus Handel und Industrie, auf deren Arbeit zum großen Teil der Wohlstand des Deutschen Reiches beruht, sich nicht genügend bemüht, Einfluß in den Parlamenten zu erlangen und dadurch die Regierung leichter in den Stand zu setzen, der Industrie mehr entgegenzukommen. Namentlich im Königreich Sachsen haben die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt, daß eine gleichmäßige Berücksichtigung von Landwirtschaft und Industrie nicht stattgefunden hat, vielmehr die Führer der Landwirtschaft einen ihrer Bedeutung nach unangemessenen Einfluß in allen staatlichen Angelegenheiten, vornehmlich aber auch in der Landesvertretung, ausgeübt haben.

Auf dem Gebiete der Finanzpolitik begrüßt der Verband mit Genugtuung den von dem derzeitigen sächsischen Finanzminister durchgeführten Grundsatz der Sparsamkeit auf allen Gebieten unter der Voraussetzung, daß diese keine engherzige oder einseitige sei und Handel und Verkehr nicht durch Sparsamkeit am falschen Orte leiden. Insbesondere muß die sächsische Industrie fordern, daß die Wagengestellung bei der sächsischen Staatsbahn stets auf der Höhe der Anforderungen der industriellen und gewerblichen Kreise gehalten werde, und ebenso die Erneuerung des rollenden Materials Hand in Hand geht mit der Vermehrung der Güterbewegung und der notwendigen Erneuerung der Betriebsbestände. Die Eisenbahnfrachttarife dürfen nicht weiterhin meist nur einseitig zu gunsten der Landwirtschaft ermäßigt werden. Der Verband hat die zwischen den hervorragendsten Bundesstaaten gepflogenen Verhandlungen wegen Anbahnung einer Betriebsmittelgemeinschaft mit Interesse verfolgt und hofft, daß diese Bestrebungen durchgeführt werden, und zwar als Voraussetzung für die zu erstrebende Betriebsgemeinschaft. Der Verband wird alle Bestrebungen, welche sich hierauf richten, unterstützen, da er de Meinung ist, daß eine den Interessen des Königreichs Sachsen entsprechende Form der Betriebsgemeinschaft sich finden lassen wird, während anderseits die Gefahr besteht, daß durch die erfolgenden Umleitungen des Verkehrs und die durchgeführte Konkurrenz der verschiedenen bundesstaatlichen Eisenbahnverwaltungen das sächsische Verkehrswesen leiden muß.

Neben der möglichsten Indienststellung des Eisenbahnverkehrs für die Bedürfnisse des Handels und der Industrie muß auch für die abseits der Elbe gelegenen Industriebezirke Sachsens der billige Wasserweg möglichst nutzbar gemacht werden. Der Verband fordert daher insbesondere den Anschluß zunächst Leipzigs und des nordwestlichen Sachsens an das deutsche Wasserstraßennetz und verweist diesbezüglich auf die in seiner Hauptversammlung vom 4. März 1903 in Leipzig gefaßte Resolution. Im Interesse des Verkehrs erklärt sich der Verband gleichzeitig gegen eine Wiedereinführung von Binnenschiffahrtsabgaben auf freien Strömen und hofft, daß insbesondere auch der sächsische Landtag auf die sächsische Regierung in dem Sinne einwirken wird, ihren Einfluß im Bundesrat gegen eine Änderung der Reichsverfassung und der Elbschiffahrtsakte mit aller Entschiedenheit geltend zu machen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind zur Beschäftigung überwiesen: der Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Spoelgen der Eisenbahndirektion in Elberfeld; die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs: Schoepplenberg der Eisenbahndirektion in Posen, Berlinghoff der Eisenbahndirektion in Danzig, Kredel der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., Nipkow der Eisenbahndirektion in Berlin, Mickel der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., Graetzer der Eisenbahndirektion in Essen a/R., Broeg der Eisenbahndirektion in Cöln und Lagro der Eisenbahndirektion in Posen; die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs: Mestwerdt, bisher zur Technischen Hochschule in Hannover beurlaubt, der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, Füchsel, bisher zur Gewehrfabrik in Spandau beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Erfurt, Gutbrod der Eisenbahndirektion in Halle a/S., Pontani, bisher zur Kaiserlichen Werft in Wilhelmshaven beurlaubt, der Eisenbahndirektion in Cassel, und Diedrich der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Robert Breternitz aus Rudolstadt ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Der Großherzoglich hessische Eisenbahndirektor Joutz, Mitglied der Eisenbahndirektion in Mainz, ist gestorben.

Österreich.

— **Heißdampflokomotiven.** Anläßlich der Einführung eines neuen Schnellzugpaares auf der Linie Prag-Georgswalde bezw. Warnsdorf sowie Turnau (mit Anschluß nach Reichenberg) hat der Verwaltungsrat der Böhmischen Nordbahngesellschaft beschlossen, zwei neue $^3/_4$-gekuppelte Lokomotiven des Heißdampfsystems anzuschaffen. Mit Rücksicht auf die günstigen Erfahrungen, die in der letzten Zeit im Ausland, insbesondere in Preußen, mit Heißdampflokomotiven gemacht wurden, hat es die Verwaltung für ersprießlich gehalten, diese Lokomotivbauart, welche erhöhte Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit gewährleistet, für den neuen Schnellzug in Anwendung zu bringen. Die Lokomotiven werden von der Ersten Böhmisch-mährischen Maschinenfabrik in Prag gebaut.

— **Einnahmen der österreichischen Eisenbahnen.** Im Monat Februar d. J. wurden auf den österreichischen Haupt- und Lokalbahnen 10 300 930 Personen und 8 758 995 t Güter befördert. Die hierfür erzielte Einnahme beträgt 46 292 970 Kr. (für 1 km 2232 Kr.). Im gleichen Monat 1904 betrug die Einnahme 46 088 345 Kr. (für 1 km 2242 Kr.).

In den ersten zwei Monaten 1905 wurden auf diesen Bahnen 21 075 161 Personen und 17 506 485 t Güter befördert und 94 186 674 Kr. vereinnahmt, gegen 94 605 357 Kr. im gleichen Zeitabschnitt des Jahres 1904. Die durchschnittliche kilometrische Einnahme beträgt daher für den zweimonatlichen Zeitabschnitt 1905: 4539 Kr. gegen 4603 Kr. im Vorjahr.

Die größte Zunahme des kilometrischen Einnahmenergebnisses ergibt sich in den ersten zwei Monaten 1905 gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres bei der Graz-Köflacher Eisenbahn (15,6 %), Kaschau-Oderberger Eisenbahn (österreichische Strecke) (13,4 %) und Buschtêhrader Eisenbahn, Linie Lit. B (9,9 %), während die stärkste Abnahme dieses Ergebnisses die Südbahn (Hauptnetz und Lokalbahnen in Österreich) mit 9,2 % ausweist.

— **Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1904 sind in diesem Jahre die Betriebsergebnisse des alten Netzes sowohl hinsichtlich des Personenverkehrs als auch des Frachtenverkehrs gegenüber dem Vorjahre bedeutend zurückgeblieben. Befördert wurden 2 614 760 Personen und 8 948 006 t Güter (hiervon 7 898 835 t Kohle), d. i. um 128 246 Personen und 537 146 t Güter weniger als im Vorjahre. Der Ausfall im Personenverkehr ist auf die anhaltend ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse zurückzuführen, während die namhafte Abnahme des Frachtenverkehrs hauptsächlich durch die ungewöhnlichen Schiffahrtsverhältnisse auf der Elbe herbeigeführt wurde. Infolge der außergewöhnlichen Trockenheit in den Sommermonaten trat ein Tiefstand des Elbewassers ein, wie er bisher kaum je einmal im Jahrhundert zu verzeichnen gewesen ist, wodurch die Kohlenverschiffung an der Elbe in Aussig von Mitte Juli bis Mitte September ganz unterbrochen, von dieser Zeit bis Mitte November nur in beschränktem Maße möglich war. Die Ausfuhr der böhmischen Braunkohle erlitt hierdurch einen empfindlichen Ausfall, und der Wettbewerb, welchem diese im Auslande begegnete, erfuhr hierdurch eine neue Verschärfung. Aber auch im Inlande zeigt sich eine Minderverfrachtung an Kohle, welche in erster Reihe durch den geringeren Bedarf der Zuckerfabriken entstanden ist. Die Rübenernte war in Böhmen infolge der anhaltenden Dürre sehr gering und demgemäß die Arbeitsdauer der Zuckerfabriken eine wesentlich kürzere. Überdies begegnete auch im Inlande der Absatz der böhmischen Braunkohle einem erhöhten Wettbewerb anderer Kohlensorten. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des alten Netzes betrugen im Jahre 1904: 14 726 033 Kr., das ist um 1 083 610 Kr. weniger als im Jahre 1903. Die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehre betrugen 1 385 811 (— 121 296) Kr., aus dem Eilgut- und Frachtenverkehr 11 900 856 (— 1 008 398) Kr., die verschiedenen Einnahmen 1 439 365 (+ 46 084) Kr. Die reinen Betriebsausgaben stellten sich im Jahre 1904 auf 5 838 243 Kr., sind somit um 222 264 Kr. geringer als im Vorjahre. Diese Ausgabenminderung ist teils auf die geringere Transportleistung, teils auf Ersparnisse im Bahnerhaltungsdienste und in der Fahrbetriebsmittelerhaltung zurückzuführen.

Der Betriebskoeffizient beziffert sich auf 39,64 % gegen 38,33 % im Jahre 1903. Die besonderen zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben betrugen im Jahre 1904 2 676 449 (— 44 051) Kr. Der Prioritätendienst erforderte 1 392 562 (+ 152) Kr. Werden von den Roheinnahmen von 14 726 033 Kr. die Gesamtausgaben von 9 907 254 Kr. abgerechnet, so ergibt sich für die Linien des alten Netzes aus dem Betriebe des Jahres 1904 ein Überschuß von 4 818 778 Kr., das ist um 817 446 Kronen weniger als im Jahre 1903.

Die Betriebsergebnisse der Lokalbahn Teplitz-(Settenz-) Reichenberg weisen gegenüber dem Vorjahre eine Zunahme um 63 016 Personen = 5,4 % und um 9668 t Güter = 1,5 % auf, indem 1 226 068 Personen und 653 562 t Güter — hiervon 444 886 t Kohle — befördert wurden. Die Zunahme in der Personenbeförderung ist wesentlich durch die mit 1. Oktober 1903 erfolgte Einfahrt der Personenzüge in den Reichenberger Hauptbahnhof veranlaßt. Daß die Steigerung im Güterverkehre eine so geringfügige ist, läßt das Fortbestehen der ungünstigen Geschäftslage erkennen, welche überdies durch die Mißernte in Obst- und Feldfrüchten, insbesondere aber an Rüben, eine Verschärfung erfuhr. Die Roheinnahmen aus dem Betriebe des Jahres 1904 betrugen 2 445 451 Kr., das ist um 54 849 Kr. mehr als im Jahre 1903; diese Mehreinnahme ergibt sich hauptsächlich aus dem regeren Personenverkehre. Von den Roheinnahmen entstammen dem Personen- und Gepäckverkehre 754 861 (+ 19 822) Kr., dem Eilgut- und Frachtenverkehre 1 455 818 (— 37 292) Kr., verschiedenen Einnahmen 234 770 (+ 72 318) Kr.

Die reinen Betriebsausgaben der Lokalbahn im Jahre 1904 betrugen 2 262 202 Kr., das ist um 59 959 Kr. mehr als im Jahre 1903; diese Mehrausgabe wurde hauptsächlich durch die im größeren Maßstabe notwendig gewordene Schwellenerneuerung und durch die infolge teilweiser Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit nötig gewordenen Maßnahmen im Bahnaufsichts- und Fahrdienste herbeigeführt.

Der Betriebskoeffizient der Lokalbahn beziffert sich im Jahre 1904 auf 92,51 gegen 92,12 % im Jahre 1903. Die besonderen, zu den eigentlichen Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben der Lokalbahn betrugen im Jahre 1904: 235 071 (+ 9735) Kr. Der Prioritätendienst erforderte 1 842 632 (+ 2109) Kr. Werden den Einnahmen von 2 445 451 Kr. die gesamten Ausgaben von 4 339 906 Kr. gegenübergestellt, so ergibt sich aus dem Betriebe des Jahres 1904 für die Lokalbahn ein Fehlbetrag von 1 894 455 (+ 16 955) Kr., welcher aus dem Überschusse des alten Netzes zu decken ist.

Der Betriebskoeffizient des Gesamtnetzes beziffert sich für das Jahr 1904 mit 47,17 %. Das Ergebnis des Gesamtnetzes des Jahres 1904 stellt sich wie folgt: Betriebseinnahmen 17 171 484 (— 1 028 761) Kr., Gesamtausgaben 14 247 161 (— 194 359) Kronen, so daß sich ein Überschuß von 2 924 322 Kr. ergibt. Abzüglich des Pauschbetrages an die Staatsbahnverwaltung (Gewinnanteil) von 200 000 Kr., welcher mit Rücksicht auf die gegen die Zahlung dieser Post erhobene Einsprache nicht gezahlt worden ist, ergibt sich für das Jahr 1904 ein Reingewinn von 2 724 322 Kr., welcher sich gegen den Reingewinn des Jahres 1903 von 3 558 724 Kr. um 834 401 Kr. niedriger stellt.

Der für den 10. Mai einzuberufenden Generalversammlung wird der Antrag gestellt werden, für das Jahr 1904 eine Dividende von 80 Kr., das sind 8 % (gegen 100 Kr. = 10 % im Vorjahre) zur Auszahlung zu bringen und den Betrag von 141 883 Kr. als Gewinnvortrag für das Jahr 1905 vorzuschreiben.

— **Böhmische Nordbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1904 sind in diesem Jahre erhebliche Transportmengen ausgefallen, weil die Elbeschiffahrt beinahe drei Monate eingestellt war und die Zuckerrübe um ein volles Drittel zurückblieb. Trotzdem haben die Einnahmen eine Besserung gegenüber dem Vorjahre erfahren. Die Roheinnahmen betrugen 10 920 840 (+ 82 372) Kr. Hiervon entfallen 2 302 192 (+ 33 757) Kr. für Personen und 8 068 320 (+ 63 679) Kr. für Frachten. Die Betriebsausgaben betrugen 7 045 493 (+ 43 575) Kr. Es verblieb daher ein Überschuß von 3 875 347 (+ 38 797) Kr. Von diesem gehen ab für Verzinsung der Prioritäten 1 833 402 (— 985) Kr., Abschreibungen 455 200 (+ 54 738) Kr. Der Reingewinn beträgt sonach 1 586 745 (— 14 955) Kr. Die Steuern sind um 52 209 Kr. niedriger, die Passivzinsen und die Zuschüsse zum Pensionsfonds um 94 785 Kr. höher. Die Steuerlast beträgt 55 % des den Aktionären verbleibenden Reinerträgnisses, der Betriebskoeffizient 48,75 (— 0,48) %. Die Investitionen des Jahres 1904 umfassen Neuanschaffungen an Fahrbetriebsmitteln von 893 602 (+ 236 536) Kr., Neubauten auf der Strecke Nixdorf-Reichsgrenze 1 596 612 Kr., Baukosten der alten Linie mit 220 597 Kr., Baukosten der Linien Reichsgrenze-Sebnitz und Zwickau-Gabel mit 431 239 Kr. Dem Erneuerungsfonds wurden 200 000 Kr. zugewendet.

Der Verwaltungsrat beantragt, von dem Reingewinn zuzüglich des Saldovortrags vom Jahre 1903 mit 1 364 812 Kr., zusammen von 2 951 557 (— 14 955) Kr., zur Stärkung des Erneuerungsfonds 200 000 Kr. (wie im Vorjahre), zur Verteilung einer Dividende von 5 % (wie im Vorjahre) 1 399 995 Kr. zu verwenden und den Rest von 1 351 562 (— 13 250) Kr. vorzutragen.

— **Nachtschnellzüge Wien-Berlin.** Vom 1. Mai d. J. angefangen werden nicht nur die Tages-, sondern auch die Nachtschnellzüge der Österreichischen Nordwestbahn auch die III. Wagenklasse führen. Zu dem Zwecke werden in die genannten Züge bequeme vierachsige Wagen III. Klasse eingestellt, welche zwischen Wien und Berlin durchlaufen werden.

— **Gaisbergbahn.** In der ordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft wurde beschlossen, behufs Tilgung der Unterbilanz die Stammaktien im Verhältnis von 10:1 zusammenzulegen sowie die zusammengelegten Aktien gegen Barzuzahlung von 10 % in Prioritätsaktien umzuwandeln.

Ungarn.

— **Die Tarifbegünstigungen der chemischen Industrie auf den ungarischen Staatsbahnen.** Der Verein der ungarischen chemischen Industriellen hat seinerzeit an den Handelsminister eine Eingabe gerichtet, in welcher er an den Minister das Ersuchen stellte, die am Ende des Vorjahres verschiedenen chemischen Industrien entzogenen Tarifbegünstigungen wieder in Kraft zu setzen. Der Minister hat nun in dieser Angelegen-

heit an den Verein eine Zuschrift gerichtet, in welcher er die früheren Begünstigungen für die Schwefelsäurefabriken in jenen inländischen Verkehrsbeziehungen, die dem ausländischen Wettbewerb besonders ausgesetzt sind, und für die Dextrinfabriken in allen Verkehren wieder in Kraft setzt.

— **Einsichtnahme der Parteien in das Betriebsreglement und in die Tarife.** Einer Verordnung des Handelsministers zufolge veranlaßte die Direktion der ungarischen Staatsbahnen ihre Stationsbediensteten, sofort dafür Sorge zu tragen, daß sowohl das Betriebsreglement, als auch die Personen- und Gütertarife sowie das die Abänderungen und Richtigstellungen der Tarife enthaltende Verordnungsblatt oder, falls dieses Blatt der betreffenden Station nicht zur Verfügung stehen sollte, das Amtsblatt der Staatsbahnen, das letztere jedoch nur, soweit es Tarifverlautbarungen enthält, dem Publikum auf jeder Station zugänglich gemacht werden.

Übrige europäische Länder.

— **Französische Schnellzuglokomotiven.** Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat neue schnellfahrende Lokomotiven mit drei gepaarten Achsen in Dienst gestellt, die von ihrem leitenden Ingenieur Herrn Baudry entworfen sind. Diese wie alle von der genannten größten französischen Eisenbahngesellschaft seit 1888 gebauten Lokomotiven beruhen, wie das „Journal des Transports" ausführt, auf dem Verbundsystem mit vier Zylindern, die zu je zwei auf zwei verschiedene aber zusammengepaarte Achsen wirken. Dieses System wurde 1888 durch den Vorgänger Baudrys, Henry, geschaffen. Es wird jetzt allgemein auf dem französischen Eisenbahnnetze verwendet; die Nordbahn nahm es zuerst nach der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn im Jahre 1891 unter weiterer Vervollkommnung an. Die neuen Lokomotiven entwickeln ungefähr 1300 PS.

— **Das Eisenbahnunglück bei Arcueil-Cachan.** Nach den bisher vorliegenden Kundgebungen wird für die Entgleisung auf der Linie Paris-Limours vornehmlich zu große Geschwindigkeit des verunglückten Zuges als Ursache bezeichnet. Drei Erdarbeiter als Zeugen gaben vor dem Untersuchungsrichter an, daß der Zug mit 70 bis 80 km Geschwindigkeit gefahren sei, während seine ordnungsmäßige Fahrt nur etwa 45 km bedang. Die Orléansbahngesellschaft gibt die Möglichkeit zu, daß zu schnell gefahren wurde, bestreitet aber durchaus, dazu irgendwelche Veranlassung gegeben zu haben. Die betreffenden Maschinenführer seien auf der Strecke völlig erfahren gewesen, die auf ungünstigem Boden ruhe, aber in durchaus gutem Zustande sei, nachdem sehr große Ausgaben dafür gemacht worden. Dagegen werden aus dem Publikum schwere Anklagen gegen die Verwaltung der Orléansbahn erhoben. Herr Louis Meunier, Geschäftsführer der Zoologischen Gesellschaft von Frankreich und Gründermitglied der „Liga zur Verteidigung der Rechte und Interessen der Reisenden der Linie von Paris nach Sceaux und Limours" (!), welche im Jahre 1904 zu Bourg-la-Reine gegründet wurde, hat mit folgenden Worten die Beschwerden von Bewohnern jener Gegend erneut: „Seit langem erwarteten wir einen Unfall dieser Art, und deshalb hatten wir die Liga gegründet. Das hat aber nichts genutzt. Trotz unserer wiederholten Verwahrungen hat die Eisenbahngesellschaft uns nicht gehört. Und doch hätte der ganze Boden dieses Teils der Strecke umgearbeitet werden müssen. Man kann die Sorglosigkeit der Gesellschaft beurteilen nach dem Zustand von abstoßendem Schmutz, in welchem sie alle Personenabteile läßt." Es wird ferner behauptet, daß an der kritischen Stelle schon früher Reisende über ungewöhnliche Stöße geklagt hätten. Die Bahnverwaltung erklärte, daß ihr nichts davon bekannt geworden sei.

— **Besoldung und Pensionen der französischen Eisenbahnbediensteten.** Betreffs des sich seit Jahren im französischen Parlament hinschleppenden, aus der Initiative der Abgeordnetenkammer hervorgegangenen und oft veränderten Gesetzentwurfs über Verbesserung der Besoldung und Pensionen der Eisenbahnangestellten und -arbeiter, der zur Zeit „Gesetz Berteaux-Jaurès" genannt wird, hat der Generalberichter über das Budget für 1905 im Senat, Antonin Dubost, ausgeführt, daß seine Kosten sich auf 230 000 000 Fr. belaufen würden. Das seien, so erklärte er, die amtlichen Zahlen, zu welchen die technische Kommission komme. Es werden also immer mehr Lasten aufgebürdet oder Kosten herausgerechnet, denn in einem früheren Stadium der Frage wurden diese von den Eisenbahngesellschaften selbst nur auf 150 000 000 Fr. angegeben. Jetzt will die Sozialistenpartei die Sache einmal wieder zur politischen Propaganda ausbeuten. Der vom sozialistisch-revolutionären Syndikat organisierte Kongreß, der vom 11. bis 14. Mai d. J. abgehalten wird, soll einen Beschluß sanktionieren, wonach, um das Gesetz Berteaux endlich durchzubringen, eine neue Agitation durch das ganze Land entfaltet wird. Überall sollen während der Parlamentsferien öffentliche Versammlungen mit Hilfe der erwähnten Volksvertreter abgehalten werden, welche die Forderungen der Eisenbahner angenommen haben. Dazu werden alle Abgeordneten und Senatoren eingeladen. Natürlich erklären die Vertreter der französischen Eisenbahngesellschaften wie auch der Regierung es für Unsinn, eine Viertelmilliarde jährlich mehr für die Eisenbahnbediensteten auszugeben.

— **Personalveränderung bei der französischen Eisenbahnverwaltung.** Nach dem „Journal des Transports" wird einer der ausgezeichnetsten Beamten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, Herr Gustav Schelle, Leiter der ersten Eisenbahnabteilung, im Juli d. J. in Pension gehen und an seine Stelle Herr Dillé, Bureauchef der ersten Eisenbahnabteilung, treten.

— **Eisenbahn Schaffhausen-Stühlingen.** Eine in Schleitheim abgehaltene Konferenz von schweizerischen und badischen Vertretern ergab, daß Baden der Weiterführung der Bahn nach Stühlingen grundsätzlich zustimmt. Die weiteren Abmachungen über Zoll- und Postverhältnisse sind auf diplomatischem Wege zwischen der Schweiz und Baden zum Austrag zu bringen.

— **Landschaftsschutz, Bergbahnen und Reklamewesen in der Schweiz.** In der Schweiz ist in den letzten Jahren verschiedentlich eine freudig zu begrüßende Bewegung zur unversehrten Erhaltung der Natur, des herrlichen Landschaftsbildes, lebendig geworden. Jetzt ist, wesentlich auf Veranlassung des bekannten Schriftstellers J. V. Widmann, ein Bund für Heimatschutz begründet worden. Der Genannte war im Berner „Bund" gegen eine Rosenlauitalbahn aufgetreten und erwidert nun einem ihn deshalb Angreifenden u. a.: Wenn dieser meine, er hätte sich das Rezept zum Heimatschutz vom Auslande vorschreiben lassen, so möge er zu seiner Beruhigung vernehmen, daß Herrn Widmann von vielen Mitgliedern des schweizerischen Alpenklubs zustimmende Briefe und Postkarten zugegangen seien. Daß die Bahn gewissen lokalen, wirtschaftlichen Interessen dienen würde, werde nicht bezweifelt. „Die Frage ist nur, ob diese lokalwirtschaftlichen Interessen es entschuldigen, wenn eine alpine Naturschönheit ersten Ranges in ganz Europa durch eine durchaus nicht in jene Symphonie von Alpweiden, Hochwald und Gletschern passende Touristenbahn entweiht wird. . . Auch die Behörden, die über das Konzessionsgesuch werden zu entscheiden haben, dürfen sich dieser Frage nicht entziehen. Und hoffentlich wird der nun zur Tatsache gewordene schweizerische Bund ‚Heimatschutz', der von Frau M. Bournat ins Leben gerufene Bund ‚Pour la beauté', dem beizutreten der schweizerische Bundespräsident das gute Beispiel gegeben hat, in dieser Angelegenheit ein Wörtchen mitreden." Wir können uns dieser berufenen Stimme aus schweizerischem Munde nur anschließen. An Bergbahnen ist doch vorerst in der Schweiz aus Geschäftssinn wohl übergenug geleistet und geplant.

— **Eine Eisenbahn Sitten-Sanetsch-Berner Oberland** über Sanetschpaß, Gsteig und Saanen, welche die Strecke Sitten-Saanen in etwa 4 Stunden zurücklegen würde, ist nach schweizerischen Blättern geplant.

— **Eisenbahnerbewegung in Italien.** Die auf die Verstaatlichung der italienischen Eisenbahnen hinzielenden Gesetzentwürfe verleihen allen Eisenbahnern den Charakter von Staatsbeamten, wodurch die Eisenbahner den bestehenden strafgesetzlichen Bestimmungen über Dienstverweigerung von Staatsbeamten unterstellt werden. Der „Avanti" bezeichnet diesen Versuch, den Eisenbahnern das Streikrecht zu rauben, als ungesetzlich. Das Streikrecht sei allen Klassen von Arbeitern durch das Gesetz garantiert und nicht durch hinterlistige Kniffe aufzuheben. Die Erregung der Eisenbahner soll obiger Quelle zufolge eine ungeheure und die Lage eine ernste sein.

Fremde Weltteile.

— **Die Leitung der Anatolischen Eisenbahn.** Hierzu schreibt man der Köln. Ztg. aus Konstantinopel vom 26. März d. J.: Demnächst scheidet (wie bereits mitgeteilt. D. Schriftl.) der langjährige Generaldirektor der Anatolischen Bahn und seit dem Oktober 1904 auch der Bagdadbahn, Zander, aus seinem Amte und wird durch seinen bisherigen Mitdirektor Huguenin ersetzt. Herr Zander gehört bekanntlich nicht dem technischen Eisenbahnfach, sondern der Deutschen Bank an. Die Teilung der Arbeit zwischen die beiden Direktoren war dadurch ge-

geben, indem Zander mehr die eigentlichen Finanzfragen und Huguenin mehr die technische Seite des Dienstes zugefallen waren. Wenn man von der Anatolischen Bahn verlangt hat, daß sie auf gesunder finanzieller Grundlage ruhen und den Geldgebern den Bezug nicht allzuniedriger Zinsen gewährleisten sowie daß sie anderseits Bahnkörper, Betrieb und den Verkehrsdienst in strammer Ordnung halten soll, damit der türkische Staat nicht nur im Frieden, sondern auch im Kriege seine Vorteile aus der Bahn ziehen kann, so wird man die Verdienste der Leitung ohne jede Einschränkung anerkennen müssen. Nicht so allgemein ist die Anerkennung bei denjenigen, die verlangen, daß das ganze Unternehmen, das in allererster Linie deutschem Gelde seine Entstehung verdankt, nun auch seinen deutschen Charakter im fremden Lande deutlich zum Ausdruck bringen soll. Diejenigen, die dies verlangen, bemängeln, daß nicht genug Deutsche als Beamte angestellt sind, daß die Amtssprache nicht unbedingt deutsch ist und daß bei Lieferungen nicht unbedingt deutschen Häusern der Vorzug gegeben wird. Wer indessen die Türkei näher kennt, weiß, daß solche Forderungen leider undurchführbar sind, so lange nicht eine umfassendere Entwicklung des deutschen Schulwesens in der Türkei Tausende von deutsch sprechenden Einheimischen geliefert hat, denen man die mittleren Stellungen im Verkehrsdienste anvertrauen könnte. Die unteren Stellen wird man immer mit Leuten besetzen müssen, die der Landessprachen, des Türkischen und Griechischen, mächtig sind. Nicht wenige der höheren Stellen sind an Reichsdeutsche vergeben; dabei ist freilich immer die unerläßliche Vorbedingung, daß der Bewerber in Wort und Schrift weit mehr das Französische beherrschen muß, als es im lieben Deutschland durchschnittlich geschieht. Vielleicht bringt eine lange, sehr lange und mit sehr großen Mitteln betriebene Schularbeit hierin insofern eine Wandlung, als sie an die Stelle der den hiesigen internationalen Verkehr vollkommen beherrschenden französischen Sprache einmal die deutsche setzt. Wir werden das nicht erleben, und unsere Enkel auch nicht. Aber deren Kinder vielleicht, falls inzwischen die deutschen Katholiken dasselbe getan haben, was seit Jahrhunderten ihre französischen Bekenntnisgenossen tun: Zweige und Tochteranstalten ihrer Orden hierher verpflanzen, sie mit Geldmitteln ausstatten, freigebig sein in jeder Beziehung und dabei nicht fremdnationalen Geist verbreiten und Propaganda für das Bekenntnis machen wollen, sondern lediglich den Umfang des Gebietes erweitern, in dem man ihre Sprache versteht. Die Gegenwart kann hier die Lösung einer großen Aufgabe nur anbahnen, die Lösung selbst ruht in der Zukunft, und sie ist des Schweißes der Edlen wohl wert. Was die Beteiligung deutscher Häuser an den Lieferungen für die Bahn betrifft, so haben wir hier neulich nachgewiesen, daß sie keineswegs unbedeutend ist, und daß sie noch größer gewesen wäre, wenn die deutschen Häuser dies nicht manchmal selbst durch ihre Krähwinkelei unmöglich gemacht hätten. Sind also, bei Licht besehen, die Vorwürfe mangelhaften Deutschtums der Bahn nicht auf die Rechnung von Personen, sondern von Umständen zu schreiben, die wir nicht durch einen Ukas ändern können, so kann man auch sagen, daß solche Vorwürfe, soweit sie sich auf Sprache und Nationalität der Beamten beziehen, für den nüchternen Geschäftsmann überhaupt nicht die Bedeutung haben, die man ihnen heute in der Heimat geben will. Früher duckte sich der Deutsche überall und zog ein fremdes Kleid an, heute wird mit Erfolg an der Überwindung dieses Sklavenerbteils gearbeitet, und man fällt sogar in das andere Extrem. Wenn eine deutsche Unternehmung in einem fremden Lande die angelegten Gelder verzinsen soll, so darf sie sich nicht zu einem Zufluchtsort für Auswanderer oder gar für durch unverschuldetes Pech im Baccarat heruntergekommene schwarz-weiß-rote Gentlemen auswachsen, sondern muß sich der Worte des Direktors in Faust erinnern: Ein Mann, der recht zu wirken denkt, muß auf das beste Werkzeug halten; bedenkt, Ihr habet weiches Holz zu spalten! — Und weiches Holz gibt es in der Türkei genug. — Mit dem Fortgange des Direktors Zander wird ausgedrückt, daß die Zeit, wo finanzielle Fragen in allererster Linie standen, ihr Ende erreicht hat, und daß der Schwerpunkt nunmehr in dem Ausbau des Betriebes liegen wird. Für juristische und hochfinanzielle Sachen wird der neue Generaldirektor Huguenin einen von der Deutschen Bank ernannten Mitdirektor haben, zu dessen Arbeitsgebiet der Betrieb nicht gehören wird. Herr Zander kann auf das während seines Hierseins Geleistete mit Genugtuung zurückblicken; seine Arbeit hat das deutsche Interessengebiet wesentlich ausgedehnt und den Grund zu einer gewaltigen Weiterentwicklung gelegt, deren Umfang wir heute noch gar nicht übersehen können.

— **Eisenbahnen in China.** Der Schlußvertrag für die englisch-deutsche Bahnlinie Tientsin-Tschinkiang — so schreibt der Pekinger Vertreter der „Times" unter dem 3. April — ist nunmehr von der britischen und chinesischen Korporation und der Deutsch-Asiatischen Bank abgeschlossen worden und soll demnächst förmlich der chinesischen Regierung unterbreitet werden. Der einleitende Vertrag wurde am 18. Mai 1899 unterzeichnet nach längeren Verhandlungen mit Baron Heyking, der darauf bestand, daß die Unterschrift vollzogen sein müsse, ehe die bis dahin und zu diesem Zwecke nach Abzug der übrigen noch in Peking zurückgebliebene deutsche Legationswache den anderen Wachen folgen und Peking verlassen könne. In ähnlicher Weise hat gegenwärtig der deutsche Gesandte Mumm v. Schwarzenstein von seiner Regierung Weisung erhalten und dem Waiwupu mitgeteilt, daß er dann erst sich auf die im Protokoll von 1901 vorgesehenen Handelsvertragsverhandlungen einlassen darf, wenn der Eisenbahnvertrag unterzeichnet ist. Der einleitende Vertrag faßte eine Anleihe von 7 400 000 £ ins Auge, von der zwei Drittel auf die Deutschen und ein Drittel auf die Engländer fallen sollten. Der Schlußvertrag verlegt die Endstation nach Pukou, Nanking gegenüber, und erhöht die Anleihesumme auf 10 000 000 £, von denen 6 500 000 £ den Deutschen und 3 500 000 £ den Engländern zufallen sollen. Die ganze Summe wird durch die Bahnlinie gesichert und soll 5 % Zinsen tragen, für die China die Gewähr übernimmt. Die Bahnlinie wird unter ausländischer Leitung stehen, an die von Tientsin nach Tsinanfu gehende Strecke anschließen und von Tsinanfu nach der Südgrenze der Provinz gehen, von wo dann der englische Teil sich nach dem Yangtse fortsetzen wird, in der Hoffnung, zwischen Schantung und dem Yangtse eine Handelsverbindung zu entwickeln.

— **Die Zambesibrücke.** Über den Bau dieser von uns mehrfach erwähnten Brücke schreibt „Der Tag" unter Beifügung einiger trefflicher Bilder: Je mehr das großartige Bahnprojekt „Vom Kap zum Nil" sich seiner völligen Durchführung nähert, desto deutlicher sieht man, welche wunderbaren Landschaftsbilder dereinst die Fahrt auf dieser Riesenstrecke entrollen wird. Den Glanzpunkt bildet dann jedenfalls die im Bau begriffene Brücke über den Zambesi unmittelbar bei den Viktoriafällen. Obwohl die erst zum dritten Teil fertige Brücke sich als technisches Meisterstück mit anderen Brückenbauten, wie z. B. denen von Newyork oder vom Forth, nicht messen kann, wird die Zambesibrücke doch mit ihrer einzigen, 650 Fuß breiten Spannung und dem großartigen Hintergrunde der tosenden, stäubenden Wassermassen in ästhetischer Hinsicht wohl den ersten Rang unter allen Brücken der Welt einnehmen. Den Anfang des Baues machte ein Raketenschuß, der über den unheimlichen Canyon hinweg ein Seil von einem Ufer zum anderen warf; an dem Seil wurden dann stärkere Stahltrossen hinübergezogen, und diese bildeten die ersten Grundlagen der kühnen Konstruktion. Zur möglichsten Vermeidung von Unfällen wurden unter dem Brückenbau Netze aufgespannt, „um hinabfallende Arbeiter und Werkzeuge aufzufangen", wie der Ingenieurbericht in gemütvoll-summarischer Weise sagt. Man hofft die Brücke bis zum Sommer 1906 zu vollenden. Noch eine Mitteilung, die den Freund der unverfälschten Natur wahrscheinlich mit Grausen erfüllt: Es ist, hier im Innern Afrikas, bereits ein Riesenhotel mit „first-class accomodations" im Bau begriffen!

— **Wagenmangel in Amerika.** In der berg- und hüttenmännischen Zeitschrift „Glückauf" vom 18. Februar d. J. wird in einem Aufsatz über amerikanische Kohlenbahnen und Kohlentarife mitgeteilt, es herrsche auf den amerikanischen Steinkohlengruben das ganze Jahr über ein empfindlicher Wagenmangel, der sich noch besonders in der Erntezeit bei Gelegenheit der großen Getreidetransporte steigere. Zu dieser Zeit erhielten die Gruben nur 30 bis 40 % ihrer Anforderungen an rollendem Material. Die Eisenbahngesellschaften störe dieser Zustand ganz und gar nicht, denn die Getreidesendungen machten sich viel besser bezahlt. So komme es, daß selbst im eigentlichen Pittsburgrevier, in der Nähe der Hauptlinien der Eisenbahnen, die Kohlengruben in der Erntezeit vielfach nur drei bis höchstens vier Tage in der Woche arbeiten könnten.

— **Grand Trunk Pacificbahn.** Aus Montreal von Mitte März wird der „Hamb. Börsenhalle" geschrieben: Herr Charles M. Hays, der Präsident der Grand Trunk und Grand Trunk Pacificbahn, gab einige Erklärungen über die nun bald in Angriff zu nehmende Bahn. Nach Herrn Hays' Ansicht wird der Bau der beiden Sektionen, welche die Bahn zu bauen hat, nämlich die Prairie- und Pacificsektion, wahrscheinlich viel schneller von statten gehen, als man es anfangs erwarten konnte. Die Vermessungen einer größeren Anzahl ausgesandter Expeditionen haben ergeben, daß die Steigungen und Abfälle durch die Felsengebirge und die Provinz Britisch-Columbia in Anbetracht der Geländeverhältnisse leicht sind und ohne Schwierigkeiten überwunden werden können. Auch der Bau der östlichen Sektion (bis Winnipeg), den die kanadische Regierung auszuführen hat, wird nach Möglichkeit beschleunigt werden; sobald der Frühling eintritt und Erdarbeiten möglich macht, werden an einer Reihe von Plätzen die Arbeiten sofort beginnen.

Die neue Bahn wird im Nordwesten, in der Provinz Athabasca, reiche, fruchtbare Strecken Landes dem Verkehre oder der Besiedelung eröffnen; der beste Weizen wird gerade hier und trotz der hohen nördlichen Lage gebaut werden, denn das Klima ist durch den Schutz der nahen Felsengebirge und die von dort kommenden warmen Chinookwinde ein für Getreidebau sehr günstiges. Herr Hays mußte natürlich darüber Rede stehen, ob Port Simpson die Endstation an der Westküste werden würde; eine gewaltige Landspekulation geht jetzt in und bei diesem Platze vor sich, aber jeder hängt noch im Ungewissen und ist durch Herrn Hays' Antwort: „Entweder wird Port Simpson der Endpunkt oder er wird es nicht; wir wissen es selbst noch nicht" natürlich auch nicht klüger geworden. . . .

Auf die zu errichtenden Dampferlinien von der Westküste nach Australien, Japan, China usw. legt Herr Hays sehr großen Wert; er verspricht sich bedeutende Erfolge davon und glaubt sicher, daß nach Fertigstellung der Bahn ein starker Prozentsatz von den Waren, die jetzt von England über San Francisco, Vancouver usw. verladen werden, ihren Weg über die Grand Trunk Pacificbahn, nach deren Hafen am Stillen Ozean, nehmen dürften; denn diese nördlichere kanadische Linie wird die bequemste und bei weitem kürzeste Linie nach dem fernen Osten bilden. Aller Voraussicht nach wird die bekannte Allan Line, deren Geschäft mit Kanada ja ganz verwachsen ist, die Dampfer bauen und mit der Grand Trunk Pacificbahn Hand in Hand gehen. Herr Hays schätzt die Kosten, die der Bau der gesamten Bahn verursachen wird, auf 148 000 000 D. Der Erfolg der Zeichnung auf die ersten 15 000 000 D. Bonds der neuen Bahn, die in London im Umsehen zehnmal überzeichnet worden sind, hat hier sehr angenehm berührt; überhaupt ist jetzt, nachdem die häßlichen Wahltreibereien gegen das Projekt glücklich hinter uns liegen, letzteres viel mehr beliebt geworden. Die weit überwiegende Mehrheit der Bevölkerung erklärt sich jetzt mit der Regierungsidee, dem Lande eine neue durchgehende Bahn und einen ernstlichen Wettbewerb der kanadischen Pacificbahn zu geben, vollständig einverstanden.

Allgemeines.

— **Über den Panamakanal** meldet die Zeitschr. d. V. D. Ingenieure: Der Ingenieurausschuß der Isthmian Canal Commission hat einstimmig den Beschluß gefaßt, zu empfehlen, daß der Panamakanal als „Niveaukanal" (also ohne Schleusen) ausgeführt werde. Die Kanalsohle soll 46 m breit werden, die geringste Tiefe 10,66 m betragen. Nur bei Miraflores ist eine doppelte Flutschleuse von rund 300 m Länge und 30 m Breite geplant. Bei den jetzt im Gange befindlichen Ausschachtarbeiten am Culebra-Durchstich hat sich bereits herausgestellt, daß die Förderkosten für 1 cbm Erde geringer werden, als man ursprünglich angenommen hatte. Nach den neuesten Berechnungen sind daher die Kosten für einen solchen schleusenlosen Kanal auf 230 500 000 D. veranschlagt, ausschließlich der Zinsen für diese Summe während der Bauzeit.

Dagegen bringt „Engineering" auf Grund einer Mitteilung der „Engineering News" die Nachricht, es sei jetzt ziemlich gewiß geworden, daß der Bau eines Schleusenkanals mit einer Scheitelhaltung in 85 Fuß (rund 27 m) Meereshöhe innerhalb der vorgesehenen Bauzeit von 8 Jahren werde fertiggestellt werden. Gegenwärtig seien am Culebra-Einschnitt 17 große Trockenbagger in Tätigkeit, die bei einer täglichen Arbeitszeit von 9 Stunden in 8 Jahren eine Erdmasse von 44 200 000 Kubikyards (rund 40 000 000 cbm) zu fördern vermöchten, während die an jener Stelle für den geplanten Schleusenkanal zu beschaffende Ausschachtung nur 43 000 000 Kubikyards (rund 38 700 000 cbm) betrage. In der Zwischenzeit aber würden auch alle anderen Teile des Kanals ohne Schwierigkeit ausgebaut werden können.

— **Die Wasserkraftanlage bei Laufenburg a/Rh.** Wie der Köln. Ztg. aus Basel, 4. d. M., geschrieben wird, haben sich die schweizerische und badische Regierung auf Grund einer mehr als 1½ jährigen sorgfältigen Prüfung aller einschlägigen Verhältnisse dahin geeinigt, die Konzession zur Errichtung eines Wasserwerks bei Laufenburg a/Rh. an die geeinigten Firmen Felten & Guilleaume, Karlswerk in Mülheim a/Rh., und die schweizerische Druckluft- und Elektrizitätsgesellschaft in Bern zu erteilen. Mit dem Bau des auf 50 000 PS berechneten Riesenwerks soll begonnen werden, sobald die von badischer Seite noch ausstehenden Förmlichkeiten erledigt sind. Die vom Bunde „Heimatschutz" in den letzten Wochen in der Tagespresse und in besonderen Eingaben eingeleitete Einspruchsbewegung gegen die Zerstörung der bekannten Laufenburger Stromschnellen, der sich hervorragende Künstler, wie Defregger, Hans Thoma, Schriftsteller und Volkswirte von Weltruf, wie Adolf Wagner, Herkner u. a., angeschlossen haben, ist zwar in den maßgebenden Kreisen nicht unbeachtet geblieben, die Bedenken, die der Bund vorbrachte, sind jedoch für die schweizerische und badische Regierung nicht durchschlagend genug gewesen, um auf das Unternehmen, das für die Bevölkerung des gesamten Oberrheins von größter Bedeutung ist, zu verzichten. Die Vertreter der Gemeinde Laufenburg selbst haben an maßgebender Stelle gegen die Eingaben des Bundes „Heimatschutz" entschiedenen Widerspruch erhoben und darauf hingewiesen, daß die so viel gepriesenen Schönheiten bei Laufenburg in der Tat vorhanden, aber bisher kaum ein halbes Dutzend Fremde im Jahre nach Laufenburg geführt haben; ein Interesse an der Erhaltung der Stromschnellen bestehe daher auch nur für einen äußerst kleinen Kreis von Dichtern oder Schriftstellern. Wie uns mitgeteilt wird, soll die die Wasserkraftanlage errichtende Firma auf ausdrücklichen Wunsch der badischen Regierung in den Konzessionsbedingungen angehalten werden, auf die wichtigsten und durchführbaren Wünsche der badischen Handels- und Handwerkskammern gebührende Rücksicht zu nehmen.

— **Themseboote; London Freihafen.** Im verflossenen Herbst schrieb der Londoner Grafschaftsrat die Vergebung von 30 Themsebooten aus, worauf 26 Angebote, hierunter von den beiden englischen Firmen Thornycrost & Co. und der Thames Iron Works Co. sowie von der Glasgower Firma Napier & Miller einliefen. Thornycrost und Napier stellten den Preis für 1 Boot auf 5950 £, die Thames Iron Works auf 6250 £, zu welchen Preisen ihnen die Lieferung auch übertragen wurde, woraus sich der Gesamterzeugungswert für London mit 124 500 und für Glasgow mit 595 000 £ berechnet. Der Dienst soll von Mai ab eingeführt und, wenn er entspricht, bis nach Woolwich und West Ham ausgedehnt werden. Arbeiterboote werden von Hammersmith um 5 Uhr, von Greenwich um 5 Uhr 30 Min. früh abgehen, und um 7 Uhr beginnt der regelmäßige 15 Minutenverkehr. Schnellboote gehen von Hammersmith um 8 Uhr 35 Min. ab, legen in Putney, Batterseasquare, Nine Elms und Westminster an und landen um 9 Uhr 45 Min. bei London Bridge; weiter gehen Bote ab von Greenwich um 8 Uhr 55 Min., von London Bridge um 5 Uhr 15 Min. und von Westminster um 5 Uhr 5 Min., die in Westminster um 9 Uhr 40 Min. bezw. in Hammersmith um 6 Uhr 25 Min. und in Greenwich um 5 Uhr 50 Min. anlangen.

Die Fahrpreise wurden versuchsweise festgestellt für eine Entfernung

bis zu	3 engl. Meilen	einfache Fahrt	1 d.,	Rückfahrt 2 d.,
über	3—5	„	2 „	3 „
„	5—8	„	3 „	5 „
„	8—11	„	4 „	6 „
„	11	„	5 „	8 „

Ein heiterer Streit entspann sich über die Bezeichnung der Boote durch Namen berühmter Männer, wie König Alfred, Shakespeare, Chancer, Carlysle, Christofer Wren u. a., die mit der Themse in irgend einen wenn auch nur losen Zusammenhang gebracht werden konnten. Widersacher erklärten die Verbindung geschichtlicher Namen mit „Pennybooten" als eine Entweihung. Ein mit der heutigen Gesellschaftsordnung Unzufriedener empfahl, die Farben der Radikalen an die Maste zu heften und die Boote nach Führern der progressiven Partei zu benennen. Die historischen Männer siegten. K—a.

Rechtspflege.

— **Bahnhofwirte und Gewerbeordnung.** (Siehe den Leitaufsatz dieser Nummer.) Die Strafkammer in Colmar hat, wie die „Straßburger Post" berichtet, eine für die Bahnhofwirte wichtige Entscheidung gefällt. Das Amtsgericht in Colmar verhängte durch einen Strafbefehl gegen den Bahnhofwirt in Colmar eine Geldstrafe von 20 ℳ, weil er im Laufe des Jahres 1904 den bei ihm beschäftigten Kellnern die durch die Bundesratsverordnung vom 23. Januar 1902 vorgeschriebenen Ruhepausen nicht gewährt habe, also wegen eines Vergehens nach §§ 147[4] und 120e der Gewerbeordnung. Auf den Einspruch des Wirtes hin kam das Schöffengericht gleichfalls zu einer Bestrafung; es erkannte aber nur auf eine Geldstrafe von 5 ℳ. Der Wirt begründete seinen Einspruch darauf, daß er Bahnhofswirt und deshalb der Betrieb seiner Wirtschaft als ein Hilfsbetrieb der Eisenbahn nach § 6 der Gewerbeordnung anzusehen sei. Das Schöffengericht erkannte an, daß außer dem Hauptbetrieb auch die Hilfs- und Nebenbetriebe der Eisenbahn nicht unter die erwähnte Bundesratsverordnung fallen. Er war jedoch nicht der Ansicht, daß auch die Wirtschaft des Angeklagten als Hilfsbetrieb der Eisenbahnverwaltung zu betrachten sei, da der Angeklagte als selbständiger Unternehmer der Eisenbahnverwaltung gegenüberstehe, ihrer Disziplin also nicht unterliege, sondern nur durch den Vertrag gebunden sei; der Hauptgrund für die Ausnahmestellung der Eisenbahnunternehmungen falle also bei ihm weg. Zudem sei die Wirtschaft des Angeklagten nicht lediglich Bahnhofwirtschaft, da sie außer-

halb der Bahnsteigsperre liege und auch von Nichtreisenden besucht werde. Gegen dieses Erkenntnis legte der Wirt Berufung ein. Die Strafkammer kam zu einem freisprechenden Erkenntnis. Sie trat der vom Verteidiger des Wirtes entwickelten Ansicht bei, daß die Bahnhofwirtschaft, gleichgültig, ob auch Nichtreisende darin verkehren, als Nebenbetrieb der Eisenbahn unter § 6 der Gewerbeordnung falle, daher den Bestimmungen der Verordnung vom 23. Januar 1902 nicht unterworfen sei.

— **Können verbrecherische Handlungen gegen eine Eisenbahn unter Umständen als höhere Gewalt angesehen werden?** Durch verbrecherische Hand war eine schwere Straßenwalze auf ein Eisenbahngleis gerollt worden, was eine Zugentgleisung zur Folge hatte. Hierbei wurde ein Reisender schwer verletzt. Er machte gegen die Eisenbahnverwaltung Schadenersatzansprüche geltend, die auch vom Oberlandesgericht Karlsruhe als begründet erachtet wurden. Gegen dieses Erkenntnis hatte die Verurteilte Revision beim Reichsgericht eingelegt. Sie erhob nämlich den Einwand, der Unfall sei durch höhere Gewalt hervorgerufen worden. Schon früher habe sich ja der höchste Gerichtshof dahin ausgesprochen, daß als höhere Gewalt ein von außen kommendes, auf den Betrieb schädlich einwirkendes Ereignis anzusehen sei, das auch durch äußerste, nach den gegebenen Umständen gebotene Vorsicht des Unternehmers und durch alle diesem vernünftigerweise zuzumutenden Schutzvorkehrungen weder abzuwenden, noch in seinen Folgen unschädlich zu machen gewesen sei. Danach wird also anerkannt, daß höhere Gewalt nicht nur durch Naturereignisse, sondern auch durch Handlungen Dritter, insbesondere verbrecherische Handlungen, begründet werden könne. Indessen hat das Reichsgericht, ebenso wie die Vorinstanz, den Eisenbahnunternehmer für schadenersatzpflichtig erklärt. Wenn der Beklagte einwendet, so heißt es in den Gründen, daß auch bei Anwendung aller von der Vorinstanz verlangten Vorsichtsmaßregeln das fragliche Verbrechen mit Erfolg hätte verübt werden können, so ist dem entgegenzuhalten, daß — falls die Handlung eines Dritten als ein schädigender Eingriff voraus gesehen werden konnte — sie auch in den Bereich der Vorsichtsmaßregeln gezogen werden mußte. Dabei ist natürlich in Betracht zu ziehen, daß gegen eine Reihe verbrecherischer Angriffe, wie das Werfen einer Dynamitbombe oder dergleichen, eine irgendwie ausreichende Vorsorge unmöglich getroffen werden kann. Beruft sich indessen der Unternehmer auf höhere Gewalt, so muß er immer dartun, daß dem Eintritt und den Folgen des außerhalb des Betriebes von außen in denselben eingreifenden Ereignisses auch durch Anwendung äußerster Vorsicht nicht hätte vorgebeugt oder abgeholfen werden können. Wird dargetan, daß durch die Anwendung äußerster Vorsicht innerhalb der Grenzen wirtschaftlicher Existenzmöglichkeit Unfälle der fraglichen Art vermieden oder unschädlich gemacht werden können, dann obliegt es allerdings dem Unternehmer, zu beweisen, daß in dem besonderen Fall auch die Maßregeln äußerster Vorsicht versagt hätten. In der zur Entscheidung stehenden Sache hat die Vorinstanz festgestellt, daß die Möglichkeit bestand, die Tat durch Vorsichtsmaßregeln zu verhindern, deren Anwendung von dem Eisenbahnunternehmer unter Berücksichtigung seiner Existenzbedingungen gefordert werden kann. Demnach kann also von höherer Gewalt keine Rede sein, was die Anerkennung des Anspruchs des Klägers zur Folge haben mußte. (Entscheidung des VI. Zivilsenats des Reichsgerichts vom 13. Oktober 1904.)

Bücherschau.

— **Gesetz und Recht.** Diese „volkstümliche Zeitschrift für Rechtskunde“, die unter Mitwirkung zahlreicher Juristen vom Regierungsrat a. D. Dr. v. d. Goltz herausgegeben wird, hat den besten Beweis für eine gedeihliche Erfüllung ihrer Aufgabe erbracht, indem sie von der doch zumeist das Eindringen der Rechtskunde in weitere Volkskreise vermittelnden Presse fleißig benutzt wird. In kurzen, allgemein verständlichen Darlegungen verbreitet sie sich über alle möglichen Rechtsgebiete, indem sie besonders Fragen berücksichtigt, die im täglichen Leben häufig praktisch werden und bei denen es für die Allgemeinheit von besonderem Wert ist, über die Rechtsverhältnisse unterrichtet zu sein. Auch das Verkehrswesen findet entsprechende Würdigung. So wird z. B. der Verlust einer Eisenbahnfahrkarte besprochen. Nach der Eisenbahn-Verkehrsordnung wird derjenige bestraft, der „ohne gültige Fahrkarte im Zuge Platz nimmt“. Kann der Reisende durch Zeugen beweisen, daß er im Besitz der richtigen Fahrkarte war, sie aber unterwegs verloren hat, so kommt er allerdings laut gerichtlichen Urteilen von Strafe frei. Der Beweis wird aber meistens schwer zu führen sein, und mit gutem Grunde macht die Eisenbahn-Verkehrsordnung die Aufbewahrung der Fahrkarten zum Zwecke des jederzeitigen Vorzeigens zur Pflicht. Die Zeitschrift „Gesetz und Recht“, der wir eine weite Verbreitung wünschen, gibt auch in einem sorgfältig geleiteten Briefkasten den Lesern über einzelne Rechtsfragen besondere Auskunft. Ein Probeheft nebst Prospekt versendet die Verlagsbuchhandlung Alfred Langewort in Breslau an jedermann kostenfrei. Es erscheinen monatlich zwei Hefte in Oktavformat. Der Jahrespreis beträgt 4 ℳ.

— **Lokaltarif der Serbischen Staatsbahnen für Eil- und Frachtgüter.** Deutsche Übersetzung der offiziellen Ausgabe. Zusammengestellt von J. Pietsch, Kontrollbeamter der Serbischen Staatsbahnen. Preis 10 Dinar = 10 Kr. = 8 M. Verlag des Eisenbahn-Tarif- und Verkehrs-Anzeigers. Budapest. 1905.

Bei der großen Zahl der in Serbien bestehenden Spezial- und Ausnahmetarife ist diese deutsche Übersetzung, welche sämtliche bis Ende 1904 in Kraft getretenen Nachträge berücksichtigt, für alle diejenigen, welche mit Serbien, Bulgarien und der Türkei in Handelsbeziehungen stehen, von um so größerer Bedeutung, weil die Eisenbahntarife Serbiens ausschließlich in serbischer Sprache erscheinen. Auch wird sich bei der Höhe der nach jenen Ländern bestehenden direkten Tarife gewiß in vielen Fällen die Möglichkeit bieten, durch eine Abfertigung im gebrochenen Verkehr billigere Frachtsätze zu erzielen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Den Vereinsbahnstrecken sind zugerechnet worden: 1. die 3,552 km lange Strecke Székely-Kocsárd-Maros-Ujvár der Königlich ungarischen Staatseisenbahnen — eröffnet am 17. März d. J. —, 2. die 38,866 km lange Strecke Züllichau-Wollstein der Königlichen Eisenbahndirektion Posen — eröffnet am 1. April d. J. —, 3. die 6,57 km lange Strecke Nordenham-Blexen der Großherzoglich oldenburgischen Staatseisenbahnen — eröffnet am 10. April d. J. —.

Ferner ist die voraussichtlich am 1. Juli d. J. zur Eröffnung gelangende 64,507 km lange Strecke Wormditt-Heilsberg-Bischdorf der Königlichen Eisenbahndirektion Königsberg vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Brokstedt und Neumünster in Kilometer 65,6 der Hauptbahnstrecke Altona-Neumünster gelegene Haltepunkt Arpsdorf für den Personen-, Gepäck- und beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für den Verkehr von lebenden Tieren in Käfigen, Kisten usw. eröffnet werden. Eil- und Frachtstückgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht sind von der Beförderung von und nach Arpsdorf ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Bahnstrecke Berlin-Magdeburg zwischen den Stationen Groß-Kreutz und Brandenburg (Staatsbahnhof) gelegene, neu erbaute Haltestelle Götz wird am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck- und Milchverkehr, für den Güterverkehr in Wagenladungen und für die Annahme von Privatdepeschen eröffnet werden. Für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen sowie von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, ist die Haltestelle nicht geeignet, auch ist diese für den Tierverkehr nicht eingerichtet.

Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Mai d. J. wird die an der Bahnstrecke Münster i/W.-Hamm gelegene Haltestelle Ermelinghof für den unbeschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die bisherige Filiale der Güterabfertigung Hannover Nord, die Güterabfertigung Hannover Möhringsberg, ist vom 1. April d. J. ab zu einer selbständigen Güterabfertigungsstelle erhoben worden. Die Güterabfertigung Hannover Nord ist vom genannten Tage ab für den Versand und Empfang von Stückgut und die Güterabfertigung Hannover Möhringsberg für den Wagenladungsverkehr bestimmt.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Die an der Strecke Nordhausen-Halle gelegene Haltestelle Blankenheim hat die Bezeichnung Blankenheim (Kr. Sangerhausen) erhalten.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Der an der Hauptbahnstrecke Kattowitz-Beuthen-Tarnowitz zwischen Karf und Radzionkau gelegene Haltepunkt Dombrowa erhält vom 1. Mai d. J. ab die Stationsbezeichnung Beuthen Stadtwald.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der an der Strecke Jarotschin-Kreuzburg gelegenen Station Kempen Güterbahnhof wird vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Birkenfelde-Posen und der an dieser Strecke zwischen Jarotschin und Kotlin gelegenen Station Witaszyce vom gleichen Tage ab die Bezeichnung Witaschütz beigelegt werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Jičin-Turnau gelegenen Station Eisenstadtl wird vom 1. Mai d. J. ab in Bad Eisenstadtl abgeändert werden.

K. k. priv. Südbahngesellschaft. Der Name der an der Linie Székesfehérvár-Komárom gelegenen Haltestelle 9. sz. őrház ist in Fehérvárczurgó und der an dieser Linie gelegenen Haltestelle Sárkány in Bakonysárkány abgeändert worden.

Die **„Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften nebst Ausführungsvorschriften“** — gültig vom 1. Juni 1905 — sind herausgegeben und zur Verteilung gebracht worden. (Die im Jahre 1904 erschienenen „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ nebst „Ausführungsvorschriften“ sowie der Nachtrag I vom 1. Oktober 1904 werden durch die vorbezeichneten „Bestimmungen etc.“ aufgehoben.)

Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern.

Der Kilometerzeiger Nr. 91 (Chimay-Eisenbahn) ist neu herausgegeben und zum Kilometerzeiger Nr. 54 (Königlich württembergische Staatseisenbahnen) der Nachtrag IV erschienen. Der im April 1896 ausgegebene Kilometerzeiger Nr. 91 wird durch den neu herausgegebenen Kilometerzeiger aufgehoben.

Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen.

Von den Güterwagenparkverzeichnissen ist das Verzeichnis der Niederländischen Central-Eisenbahngesellschaft — Nr. 86 — (unter Aufhebung des im Juli 1903 ausgegebenen Güterwagenparkverzeichnisses gleicher Nummer) neu herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 61 vom 5. April d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 10. April d. J.).

Nr. I 87 vom 3. April d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Anregung der geschäftsführenden Verwaltung auf Änderung der Festsetzungen in Ziffer 5, Absatz 6 und 7 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 7. April d. J.).

Nr. I 89 vom 5. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Verwaltungen, betreffend die Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften (abgesandt am 10. April d. J.).

Nr. I 92 vom 7. April d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend die belgische Ausgabe des alphabetischen Fahrscheinverzeichnisses (abgesandt am 10. April d. J.).

Nr. I 96 vom 6. April d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. III 393 vom 1. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereinskilometerzeigern (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. III 394 vom 1. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. III 395 vom 4. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den Entwurf der Nachweisung der Zuschläge zu den reglementsmäßigen Lieferfristen (abgesandt am 12. April d. J.).

Nr. VI 42 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für die im Vierteljahr Januar/März d. J. in der Vereinszeitung veröffentlichten Bekanntmachungen (abgesandt am 12. April d. J. an diejenigen Verwaltungen, welche im vorbezeichneten Vierteljahr Bekanntmachungen in der Vereinszeitung erlassen haben).

Nr. IX 1 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Verlängerung der Abrechnungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April d. J. (abgesandt am 12. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 1. Mai d. J. wird die zur schienenfreien Ein- und Ausfahrt der Personenzüge auf Bahnhof Lissa i/P. erbaute zweigleisige Umgehungslinie zwischen Lissa i/P. und Kankel in Betrieb genommen. Von diesem Tage ab werden die Personenzüge der Strecken Lissa i/P.-Krotoschin und Lissa i/P.-Jarotschin von der Westseite des Bahnhofes Lissa i/P. abfahren und dort ankommen. Die Entfernung zwischen Lissa i/P. und Kankel, über die Umgehungslinie gerechnet, beträgt 11,896 km, d. s. 1,958 km mehr als die bisherige Entfernung. Die hierdurch veranlaßten geringfügigen Erhöhungen der Fahrpreise und Gepäckfrachtsätze treten erst am 1. Juli d. J. in Kraft. Über die Höhe der neuen Tarifsätze gibt unser Verkehrsbureau nähere Auskunft. Im Güterverkehr tritt eine Erhöhung der Tarifkilometer nicht ein, weil die Güterzüge nach wie vor auf der alten Strecke gefahren werden.

Posen, im April 1905. (961)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai wird der an der Bahnstrecke Kirchen-Freudenberg zwischen den Stationen Wehbach und Niederfischbach gelegene Haltepunkt Junkernthal für den Personenverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 10. April 1905. (962)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Leinefelde-Niederhone errichtete Haltepunkt „Trennungsstation Silberhausen“ dem Verkehr übergeben. Eine Abfertigung von Personen und Gepäck findet auf dem neuen Haltepunkt nicht statt; er dient nur dem Personenumsteigeverkehr.

Cassel, den 9. April 1905. (963)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

K. k. priv. Böhmische Nordbahn-Gesellschaft.

Änderung der Verkehrsbefugnisse der Station Chrasterhof.

In der bisher nur für den Frachtgutverkehr der Österr. Länderbank eingerichteten Station „Chrasterhof“ können bis auf weiteres auch Frachtgutsendungen der Domäne des Herrn Grafen Rudolf Ferdinand Kinsky auf- und abgegeben werden.

Prag, am 1. April 1905. (964)
Die Direktion.

4. Güterverkehr.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Mit sofortiger Gültigkeit wird ein Berichtigungsblatt zum Tarif vom 1. Januar 1905 herausgegeben. Soweit die Berichtigungen eine Änderung in der Frachtberechnung herbeiführen, ist fast durchweg eine Ermäßigung damit verbunden. Nur in einem Falle ist mit der Beseitigung eines Druckfehlers eine Tariferhöhung verbunden. Das Berichtigungsblatt wird auf Anfordern von den beteiligten Güterabfertigungsstellen an die Inhaber des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.

Altona, den 10. April 1905. (965)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Russisch-westpreußischer Verkehr über Mlawa.

Zum Ausnahmetarif 8 für Flachs und Hanf von Rußland nach Danzig und Neufahrwasser tritt am 1. Mai 1905 neuen Stils der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält neue bezw. anderweite Frachtsätze für russische Stationen sowie Ergänzungen und Berichtigungen. Druckstücke des Nachtrages sind zum Preise von je 10 ₰ erhältlich.

Danzig, den 8. April 1905. (966)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarife: Gruppen I, I/III und I/IV.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. wird die Station Pr. Stargard Vorstadt in die Ausnahmetarife 8a (für Gießerei-Roheisen) und 9 (für Eisen und Stahl etc.) des Gruppentarifs I und in die Ausnahmetarife 8a (für Gießerei-Roheisen) der Gruppenwechseltarife I/III und I/IV als Empfangsstation einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Breslau, den 11. April 1905. (967)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 1. April d. J. sind die Stationen Bocholt, Dingden, Hamminkeln, Isselburg-Anholt, Mussum, Rhede, Rhedebrügge und Werth aus dem Direktionsbezirk Essen in den Direktionsbezirk Münster übergegangen. Bis zur Aufnahme von Frachtsätzen in die Hefte D 1 bis 4 bleiben die seitherigen in den Heften B 1 bis 4 enthaltenen Frachtsätze für die genannten Stationen in Kraft.

Elberfeld, den 7. April 1905. (968)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteil. Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Melle des Direktionsbezirks Münster in die Seehafen-Ausnahmetarife für Eisen und Stahl (Ausnahmetarife S 5, S 5 s und S 5 t) als Versandstation aufgenommen. Über die Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Münster, den 6. April 1905. (969)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu den norddeutsch-sächsischen Tarifheften 1 und 2 treten am 15. April d. J. die Nachträge II und V in Kraft. Sie enthalten außer den bereits durch Bekanntmachung veröffentlichten Neuerungen im wesentlichen Entfernungen für eine größere Anzahl Stationen des Direktionsbezirks Hannover, ferner neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes 8 für Gießereiroheisen, neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und E für Eisen und Stahl nach den deutschen Küsten- und Hafenstationen sowie folgende neue Ausnahmetarife für die Beförderung von Rohbraunkohlen und Braunkohlenbriketts im Verkehre von den Stationen Borna bei Leipzig, Breitingen-Regis, Frohburg, Groitzsch, Großröda, Lauterbach-Steinbach, Lobstädt, Meuselwitz, Rehmsdorf, Rositz, Wuitz-Mumsdorf der sächsischen Staatseisenbahnen, und zwar: a) Ausnahmetarif für Rohbraunkohlen, Braunkohlenbriketts in Sendungen von mindestens 20000 kg nach den Hafen- und Küstenstationen der Direktionsbezirke Altona, Hannover und Münster, der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn, der oldenburgischen Staatseisenbahnen, der Kreis Oldenburger Eisenbahn, der Lübeck-Büchener Eisenbahn und der Farge-Vegesacker Eisenbahn; b) Ausnahmetarif für Rohbraunkohlen und Braunkohlenbriketts in Sendungen von mindestens 10000 kg nach Küstenstationen der Großherzoglich mecklenburgischen Friedrich Franz-Eisenbahn; c) Ausnahmetarif für Braunkohlenbriketts zur Weiterverfrachtung seewärts nach deutschen oder außerdeutschen Häfen in Sendungen von mindestens 20000 kg. Abdrücke der Nachträge können von den Verwaltungen der Endbahnen und durch Vermittlung der beteiligten Stationen käuflich bezogen werden.

Dresden, am 12. April 1905. (970)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 10. April 1905 gelangen die folgenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 13 für die Beförderung von raffiniertem Petroleum in Fässern oder Kesselwagen bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen zur Einführung:

nach	von Regensburg Donaulände transit 10 t	von Deggendorf Donaulände transit 10 t	von Passau Donaulände transit 10 t
	Pfennige für 100 kg		
Eichstätt Bahnhof . .	—	105	116
Eichstätt Stadt	—	106	119
Floss	—	105	118
Murnau . . .	118	123	131
Neustadt a. Aisch Stadt	—	125	131
Oberviechtach .	—	105	112
Roth	—	115	127
Vohenstrauß .	—	114	127
Wilzhofen . .	105	110	122

München, den 5. April 1905. (971)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Für ab Deggendorf nach norddeutschen Stationen direkt auf Grund der Frachtsätze der allgemeinen deutschen Wagenladungsklasse B abgefertigte Petroleumsendungen österreichisch-ungarischer Herkunft werden mit Wirksamkeit vom 10. April 1905 die nachstehend bezeichneten Beträge zurückvergütet und zwar für Sendungen mit direkter Abfertigung

über	Pfennige für 100 kg
Eger	55
Hof	51
Lichtenfels	67
Marxgrün	68
Probstzella	80
Gemünden	95
Aschaffenburg	110

Welche Übergangsstation für eine Stationsverbindung jeweils in Frage kommt, wird auf Wunsch von dem Tarifbureau der bayerischen Staatsbahnen bekannt gegeben.

München, den 6. April 1905. (972)

Generaldirektion der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. wird die Station Roßleben des Direktionsbezirkes Erfurt in den Ausnahmetarif Nr. 10 (rohe Kalisalze) aufgenommen.

Über die Frachtsätze gibt die Station Auskunft.

Straßburg, den 7. April 1905. (973)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 2 vom 1. August 1904.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai lf. J. wird die Station Nürnberg Nordostbhf. in dieses Tarifheft einbezogen.

München, den 5. April 1905. (974)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Wirksamkeit vom 1. Mai lfd. J. wird die Station Großhesselohe in die Abteilungen B und D der Allgemeinen Tarife einbezogen.

München, den 5. April 1905. (975)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1905 wird die bayerische Station Riem in den Tarif vom 1. September 1894 einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

München, den 6. April 1905. (976)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. gelangen für Eil- und Stückgüter zwischen Neulengbach und bayer. Stationen direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 8. April 1905. (977)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar. bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. wird die Station Selzthal in den Ausnahmetarif Nr. 27 (Talkerde usw.) einbezogen.

München, den 8. April 1905. (978)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai 1905 wird Eschweiler Aue als Versandstation in den Ausnahmetarif 9b für Eisenbahnschienen usw. nach Cannstatt, Eßlingen und Heilbronn der württembergischen Staatsbahn — Heft 1, der Abteilung E — aufgenommen.

Die Frachtsätze betragen

für Cannstatt . . . 1,62 ℳ } für 100 kg.
„ Eßlingen . . . 1,65 „
„ Heilbronn . . . 1,30 „

Cöln, den 6. April 1905. (979)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.

Am 15. April d. J. tritt zum Verbandsgütertarif der Nachtrag 14 in Kraft, durch den die Zusatzbestimmungen zu

§ 59 der Eisenbahn-Verkehrsordnung geändert, Tarifsätze zwischen Wilhelmsburg Ort und Hamburg L. B. Übergang aufgenommen, der Ausnahmetarif 14a, die Seehafenausnahmetarife A und E 1 ergänzt und Berichtigungen vorgenommen werden.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Altona, den 10. April 1905. (980)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Der unter dem 8. März d. J. — in Nummer 21 dieser Zeitung — angekündigte Nachtrag II zum Tarifheft 1, der am 1. Mai d. J. in Kraft tritt, ist vom 20. d. M. ab zum Preise von 15 ₰ für das Stück durch die beteiligten Abfertigungsstellen, die Verbandsverwaltungen und das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Durch den Nachtrag werden außer den bereits veröffentlichten Tarifänderungen usw. noch die Stationen Moinesti und Onesti der rumänischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 15 A (für Rohbenzin) und die Station Duisburg-Hochfeld Süd der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen in den Ausnahmetarif Nr. 62 (für Metalle und Metallwaren) einbezogen. Ferner enthält der Nachtrag einige Berichtigungen der Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 76 (für Chlormagnesium) von den Stationen Halle a. S. und Teutschenthal. Soweit dadurch Tariferhöhungen eintreten, gelten die höheren Frachtsätze erst vom 15. Juni d. J. ab.

Für Nähmaschinen, die auf Grund der Umgestaltung des Ausnahmetarifs Nr. 4 (für Maschinen) nicht mehr nach diesem Ausnahmetarif abgefertigt werden dürfen, bleiben die bisherigen Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 4, Serie A, noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft. Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, die Auskunftsbureaus und die Verkehrsbureaus der beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen. (981)

Breslau, den 8. April 1905.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.

Am 1. Mai d. J. treten im obengenannten Tarifhefte für Kalksteine des Ausnahmetarifs Nr. 53 unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen die nachstehenden Frachtsätze in Kraft:

von \ nach	Heidersdorf	Strehlen
Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen		
Setzdorf k. k. St. B.	33	32

Breslau, den 11. April 1905. (982)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Einführung von Nachträgen zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1, 2, 3 und zum Tarife, Teil I und II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen, Auflage vom 1. Juli 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 treten in Kraft:

Nachtrag III zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 1,
Nachtrag III zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 2,
Nachtrag VI zum Lokalgütertarife, Teil II, Heft 3 und
Nachtrag IV zum Tarife, Teil I und Teil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen.

Die Nachträge enthalten Änderungen und Ergänzungen.

Exemplare der vorgenannten Nachträge sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen, und zwar die Nachträge zu den Tarifheften 1, 2 und 3 je zum Preise von 40 Hellern und der Nachtrag zum Tarife Teil I und Teil II für schmalspurige Lokal- (Klein-) Bahnen zum Preise von 10 Hellern für ein Exemplar erhältlich.

Wien, am 11. April 1905. (983)

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

(Verkehr mit Süddeutschland.)

Einführung eines Nachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 tritt zum Teil II, Heft 1 des Tarifes für den vorbezeichneten Eisenbahnverband ein Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifes, und zwar bezüglich der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen usw.) und Nr. 4 (Maschinen usw.) sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 50 ₰ = 58 h = 60 Cts. für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 10. April 1905. (984)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österreichisch - ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes 28 (Hohlglaswaren) folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von Grünthal k. k. St. B. nach	Ausnahmetarif 28					
	1			2		
	a	b	c	a	b	c
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Mülheim a. Rh.	6,63	4,17	3,06	7,14	5,46	4,89

Wien, am 8. April 1905. (985)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil V, Heft 2 vom 1. Januar 1905.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Buda-Császárfürdö-kiterö in den oben bezeichneten Tarif, Abschnitt c (Spiritus), mit den für die übrigen Budapester Bahnhöfe gültigen Frachtsätzen einbezogen.

Die genannte Station rangiert in die Reexpeditionsgruppe 4.

Wien, am 11. April 1905. (986)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Güterverkehr Rumänien - Lindau und Vorarlberg.

Einführung eines Tarifnachtrages.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 tritt zum Teil II des Tarifes für den vorbezeichneten Güterverkehr ein Nachtrag I in Kraft.

Derselbe enthält außer den in der Dienstanweisung Nr. 1 enthaltenen Änderungen und Ergänzungen auch Änderungen der Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen usw.) und Nr. 4 (Maschinen usw.) sowie Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages sind zum Preise von 35 ₰ = 40 h = 40 Cts. für das Stück bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen erhältlich.

Wien, am 10. April 1905. (987)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Bestimmungen des diesseitigen Lokaltarifes in § 44 Ziff. 2 sowie § 45 Ziff. 1 werden hierdurch mit Wirkung vom 15. April d. J. aufgehoben.

Es ist demnach für die Folge zulässig, daß Einzelvieh ohne Begleitung auf Frachtbrief befördert wird. (988)

Württembergische Eisenbahngesellschaft.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Der Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Leichen auf den badischen Staatseisenbahnen und den unter Staatsverwaltung stehenden badischen Privatbahnen wird auf 1. Juni 1905 neu ausgegeben. Durch den neuen Tarif, der neben wesentlichen Erleichterungen einige unbedeutende Erschwerungen in den Beförderungsbedingungen bringt, wird eine Anzahl ungangbarer Rundreisekarten und Badekarten aufgehoben. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Die im neuen Tarif enthaltenen besonderen Bestimmungen sind gemäß I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.

Karlsruhe, den 15. April 1905. (989)

Gr. Generaldirektion.

6. Generalversammlungen.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Gemäß §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck - Büchener Eisenbahngesellschaft zu der am

Donnerstag, den 25. Mai d. J., mittags 12½ Uhr,

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden 55. regelmäßigen Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Ausgabe der Eintrittskarten wird an dem bezeichneten Tage von 9 bis

11 Uhr in dem genannten Gebäude durch einen Notar bewirkt werden, welchem die Aktionäre entweder ihre Aktien selbst unter Überreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses oder über ihre Aktien lautende Depotscheine der Reichsbank oder Bescheinigungen über die erfolgte Hinterlegung der Aktien bei den nachstehend bezeichneten Hinterlegungsstellen vorzulegen haben:

Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck, Kassen der Berliner Handelsgesellschaft und der Deutschen Bank sowie der Herren Robert Warschauer & Cie. und F. W. Krause & Cie. Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M., der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank in Hamburg.

Die Hinterlegung der Aktien muß bis zum 18. Mai d. J., mittags 12 Uhr, geschehen, und zwar unter Einreichung eines geordneten Nummernverzeichnisses in zwei Ausfertigungen, von denen die eine mit der Hinterlegungsbescheinigung dem Hinterleger zurückgegeben wird.

Formulare zu den Nummernverzeichnissen sind bei den Hinterlegungsstellen zu haben.

Vollmachten zur Vertretung von Aktionären sind bei Empfangnahme der Eintrittskarten abzugeben.

Die Rückgabe der hinterlegten Aktien erfolgt vom 27. Mai d. J. ab gegen Einlieferung des mit Hinterlegungsbescheinigung versehenen Nummernverzeichnisses und Quittungsleistung.

Tagesordnung für die Generalversammlung:

1. Vorlage der Bilanz für 1904 nebst Gewinn- und Verlustrechnung, Jahresbericht der Direktion, sowie Bemerkungen des Ausschusses hierzu und Genehmigung der Bilanz und der Gewinnverteilung.
2. Entlastung der Direktion und des Ausschusses.
3. Wahl von sechs Ausschußmitgliedern.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sowie die Revisionsbemerkungen des Ausschusses können von den Aktionären vom 10. Mai d. J. ab in unserem Verwaltungsbureau während der Geschäftsstunden eingesehen werden.

Lübeck, den 12. April 1905. (990)

Der Ausschuß
der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Die Lieferung von 2324,0 qm 5 cm starkem Stampfasphalt-Plattenbelag für den Fußboden der Umladehalle auf dem umzubauenden Güterbahnhofe Breslau O/S. soll vergeben werden.

Angebote sind versiegelt, mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem am 25. April d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden.

Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 60 ₰ in bar ebendaher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau (Brüderstraße 36). (991)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Materialverwaltung der k. k. priv. Südbahngesellschaft beabsichtigt, für ihre österreichischen Linien den Jahresbedarf von 6000 q Petroleum, eventuell auch 20% mehr, im Wege der allgemeinen Konkurrenz sicherzustellen.

Die Lieferung hat auf Grund der diesbezüglichen, bei der Materialverwaltung (Südbahnhof, Administrationsgebäude, Stiege IV, Parterre, Tür Nr. 27) zur Einsicht aufliegenden Bedingnisse, welche auch brieflich bezogen werden können, in 12 Raten von 400 bis 700 q monatlich ab Juni 1905, eventuell auch früher, zu erfolgen.

Die mit einer Stempelmarke à 1 Kr. versehenen Offerten sind mit dem Vadiumerlagscheine, den „Bedingnissen" und der Schiedsgerichtsordnung — beide letztere unterschriftlich anerkannt und ebenfalls mit je einer Stempelmarke à 1 Kr. gestempelt — versiegelt und überschrieben mit „Offerte auf Petroleum" längstens bis 25. April l. J., 12 Uhr mittags, bei der Materialverwaltung einzureichen.

In den Offerten ist sowohl die Provenienz des Rohproduktes, als auch die des Fabrikates genau anzuführen und sind die Preise per 100 kg netto franko verzollt ab einer Südbahnstation, eventuell ab Materialmagazin Wien, wie folgt zu notieren:

a) inklusive Barrel,
b) exklusive Barrel;

ad a) ist bei Rücknahme der leeren Barrels auch der Preis per Stück zu notieren.

Den Offerenten steht es frei, auch nur auf die Lieferung eines Teiles des ausgeschriebenen Quantums zu reflektieren, sowie sich die Materialverwaltung vorbehält, die Lieferung zum Teil entweder an einen oder auch an mehrere Offerenten zu vergeben.

Die Offerenten haben mit ihren Offerten bis Ende Mai l. J. im Wort zu bleiben.

Gleichzeitig mit den Offerten sind der Materialverwaltung Handmuster des offerierten Petroleums in je 2 gesiegelten Flaschen von mindestens einem halben Liter Inhalt zur Verfügung zu stellen.

Offerten, welche nach dem festgesetzten Termine einlaufen oder von den Bedingnissen abweichende Bestimmungen enthalten, und welchen Handmuster nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt. (992)

Wien, im April 1905.

Die Materialverwaltung.

Die Direktion der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft beabsichtigt, die Lieferung von preußisch-oberschles. Zimmerheizkohle prima Qualität, u. zw.:

zusammen 2500 t Stück- und Würfelkohle und
4000 „ Nußkohle

für die Zeit von jetzt ab bis 31. März 1906 im Wege der allgemeinen öffentlichen Konkurrenz sicherzustellen. Reflektiert wird nur auf die besten Kohlenmarken.

Die Lieferung hat gemäß der diesbezüglichen Offertbehelfe, als: Offertformulare, allgemeine und spezielle Lieferungsbedingnisse, zu erfolgen, welche bei der

Direktion (Materialwesen)

der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien I., Schwarzenbergplatz 3, III. Stock, Tür Nr. 25, an Werktagen zwischen 10 und 12 Uhr vormittags eingesehen und behoben bezw. gegen Vergütung der Kosten bezogen werden können.

Die Preise sind franko Waggon, franko loko Grube respektive franko loko der bezüglichen Abfertigungsstation zu notieren.

Das mit einer Stempelmarke à 1 Krone versehene und in allen seinen Teilen vollständig ausgefüllte Offertformular ist in dem hierzu bestimmten Kuvert versiegelt, längstens bis zum 25. April d. J., 12 Uhr mittags, beim Einreichungsprotokoll der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft in Wien I., Schwarzenbergplatz 3, einzubringen.

Offerten, welche besondere von den Bedingungen abweichende Bestimmungen enthalten, bleiben unberücksichtigt.

Die Offerenten haben bis inklusive 30. Juni 1905 im Worte zu bleiben.

Die Direktion behält sich völlig freie Wahl rücksichtlich der eingelangten Offerten vor; sie ist sohin berechtigt, beliebige Teillieferungen einzelnen Offerenten zu übertragen oder auch sämtliche Angebote ohne Angabe von Gründen zurückzuweisen und die Lieferung auf irgend eine andere ihr beliebige Weise zu vergeben.

Wien, im April 1905. (993)

Die Direktion
der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft.

Verdingung
der Lieferung des Bedarfs im Rechnungsjahre 1905 für die Hauptwerkstätten in Leinhausen und Stendal von

A. 368 000 kg geformtem **Eisenguß,**
B. 150 kg **Sohlleder,** 1000 kg **Geschirrleder,** 600 kg **Fahlleder,** 110 kg **Roßleder,** 2600 kg **Ledertreibriemen,** 50 000 Stück **Lederstreifen.**

Eröffnung der Angebote am Donnerstag, den 27. April 1905, zu A vorm. 11 Uhr, zu **B vorm. $11\frac{1}{2}$ Uhr.** Zuschlagsfrist bis 14. Mai 1905. Verdingungsunterlagen werden getrennt abgegeben gegen Einsendung von **50 ₰** für **A** und **40 ₰** für **B** vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, Zimmer 129. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr — **nicht in Briefmarken** — einzusenden.

Hannover, den 7. April 1905. (994)

Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verkaufen:

ungefähr 2000 t alte Eisenschwellen,
1300 „ alte Flußstahlschienen und Eisenschienen,
1100 „ Drehspäne

sowie alte Siederöhren, Mastsignale, Maschinenteile usw. in 54 Losen.

Verkaufsbedingungen und Angebotsbogen werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Angebote sind schriftlich und verschlossen mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger eiserner Schwellen u. Schienen u. dergl." spätestens Dienstag, den 2. Mai d. J., nachmittags 3 Uhr, bei uns einzureichen.

Karlsruhe, den 11. April 1905. (995)

Großh. Verwaltung
der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. April vorm. gemeldet.

Nummer 11. | Berlin, am 15. April 1905. | Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A B	6	1	Ballen	gebrauchte Säcke —	24	1	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
2	A B	4602/3	2	Körbe	leer —	40	2	Achern	Badische Stsb.	
3	A & C	62418	1	Kiste	Marzipan —	5	3	Duisburg	K. E.-D. Essen	
4	A E	1081	1	Faß	leer —	10	4	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
5	A F	2306	1	„	Bleiweiß —	170	5	Obernkirchen	Rinteln-Stadthag. E.	v. Hannover 18/3.
6	A H	—	10	Stück	Winkeleisen —	30	6	Duisburg	K. E.-D. Essen	
7	A J	—	1	—	Messingbuchse —	11	7	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
8	A K	—	1	Bierfaß	leer —	33	8	M.-Speldorf	K. E.-D. Essen	
9	A K	—	2	Säcke	Pflanzkartoffeln —	100	9	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
10	A M	653	1	Kiste	Glaskasten für Akkumulatoren	50	10	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
11	A M & Co	—	1	Sack	Samen —	50	11	Himmelpfort	K. E.-D. Stettin	
12	A M & Co	8631	1	Ballen	durchbroch. Leinenstoff	28	12	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
13	A N	I	1	Kiste	2 Spiegelscheiben —	87	13	Mannheim	Direktion Mainz	
14	A O	2305	1	Stahlflasche	leer —	17	14	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
15	A S	—	1	Stange	Flachstahl —	24	15	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
16	A S	10	1	Holzkoffer	ansch. Kleider —	29	16	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
17	A V	25805	1	—	eis. Pflug —	—	17	Auerbach unt. Bf.	Sächsische Stsb.	[1]
18	A W	514	1	Kiste	gefüllt —	120	18	Leipzig Dresd. Bf.	„	
19	A Z	1150	1	Ballen	Linoleumteppich —	30	19	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	Berlin Pog. 7/3.
20	B	I, II	2	Reisekörbe	leer —	31	20	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
21	B	III	1	Sack	Kartoffeln —	77	21	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
22	B	12/13	2	—	hölz. Schrotleitern —	140	22	Berlin Pog.	„	
23	B ×	—	1	—	eis. Schieber —	5	23	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
24	B B	300	1	—	Holzbohle von Tannen mit Eisenbeschlag	18	24	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	
25	B C	4	1	Kiste	Tabak —	23	25	Metz	Reichsbahn	
26	B C	126	8	—	Unterlagsplatten —	25	26	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
27	B & C	597	1	Kiste	Kakao —	25	27	Breslau M. F. Eilg.	K. E.-D. Breslau	
28	B C	860	1	Korb	eis. Schüssel —	105	28	Rb. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
29	B & C	6837	1	Kiste	eis. Haken —	14	29	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
30	B C	126	8	—	eis. Unterlagsplatten	25	30	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
31	B E	2368	1	Champ.-Kb.	Kleider —	12	31	Oberlahnstein	Direktion Mainz	altes Zeichen?
32	B E W	61178	1	Kiste	Maschinenteile —	38	32	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Berlin H. u. L.
33	B & G	604	1	„	Schlösser —	42	33	Hagen	„	
34	B M	860	1	„	Eisenwaren —	27	34	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
35	B N C	299	1	—	Blechbüchse, gefüllt	57	35	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	v. Nußbaum-Cöln.
36	B P	4	1	Sack	alte Säcke und 2 Paar Holzschuhe	10	36	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
37	B W	575	1	Kiste	3 Kupferblechkessel	3,5	37	Chemnitz	Sächsische Stsb.	Frankfurt a.M. Ost 23/3.
38	B Z F	228	1	„	Biskuit —	41	38	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
39	C	3268	1	Ring	Bleirohr —	98	39	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
40	C B	7365	1	Kiste	gefüllt —	90	40	Gevelsberg Nord	„	
41	C C M	4352	1	„	leere Flaschen —	56	41	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Rotenburg a/F. 11/3.
42	C D	3744	1	„	Drucksachen —	290	42	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
43	C E F	1577	1	„	Wollwaren —	48	43	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
44	C G	1029	1	Ballen	schwarzes Leder —	74	44	Rb. Rummelsburg	„	
45	Ch F	25164	1	Korb	Kleider —	17	45	Altona	K. E.-D. Altona	
46	C H T	78	1	Kiste	leer —	40	46	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
47	C L	434	1	Bund	3 Körbe —	10	47	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
48	C L	7913	1	Kiste	2 Steinkrüge, 6 Flaschen	16,5	48	Schwerte	„	
49	C S	417	1	„	leer —	45	49	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
50	C S	3624	1	Ballen	Gummiplatte —	22	50	Cöln-Deutz	„	
51	C Sz	4081 4065	1 1	Kiste „	Vertikow, Bilder — Geschirr —	77	51	Mannheim	Direktion Mainz	

[1]) Abs.: A. Ventzki, Maschinenfabrik, Graudenz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	D	—	2	Säcke	Hafer	150	52	Havelberg	K. E.-D. Altona	
53	D	443	1	Ballen	Rindleder	81	53	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	Cöln=D. 24/3.
54	D C	3011	1	Paket in Papier	4 Paar neue Kinderstiefel in Kartons	2,5	54	Bismark i/A.	K. E.-D. Magdeburg	
55	D C R	48	1	—	Korbblechflasche Karbolsäure	52	55	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
56	DH	44529	1	in Sacklein.	schmale Stahlleisten	23,5	56	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
57	D & M	1	1	Kiste	Zentrifugenteile	36	57	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
58	D R P	152528	1	—	eis. Schweinsbarren	14	58	Wolnzach Bhf.	Bayerische Stsb.	
59	E	—	1	Ballen	l. Säcke	12	59	Hamm	K. E.-D. Essen	
60	E A N	31010	1	—	Kindersportwagen	14	60	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
61	E B	12	1	Kiste	leer	95	61	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
62	E F	7	1	Ballen	48 Rollen Gurtband	95	62	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	Freystadt.
63	E F L	361	1	Kiste	Porzellanwaren	9	63	Cöln=Bonntor	K. E.-D. Cöln	Zell a/H.
64	E G	200/9	10	Fässer	leer	970	64	Mannheim=N.	Badische Stsb.	
65	E H	20	1	Kiste	10 Flaschen Wein	19	65	Hof	Bayerische Stsb.	
66	E J	—	3	Koffer	leer (neu)	35	66	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
67	E K	3844	1	Kiste	Samariterlikör	11	67	Altona	K. E.-D. Altona	Lehrte 21/3.
68	E M C	—	1	Stab	Rundstahl	35	68	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
69	E P C	17671	1	Kiste	gefüllt	60	69	Veitshöchheim	Bayerische Stsb.	
70	E S	03084	1	„	Isolatoren	59	70	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
71	Est R	7780/86	22	Stück	Kupplungsbäume	848	71	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
72	F	—	1	Bund	4 eis. Töpfe, innen emailliert	7	72	Kremmen	K. E.-D. Berlin	
73	F	5	1	Kiste	leer	28	73	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
74	F	810	1	Paket	Papier	34,5	74	Unna	„	
75	F	5064	1	Verschlag	Blechwaschständer	22	75	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
76	F F	32	1	Kübel	Margarine	29,5	76	Harburg	K. E.-D. Altona	
77	F G	1007	1	Kiste	leere Kaffeesäcke	9	77	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
78	F & G C	—	1	Rolle	eis. Geflecht	13,5	78	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
79	F H	5905	1	Ballen	Wollwaren	69	79	Sonneberg i/Th.	K. E.-D. Erfurt	
80	F K	1	1	Sack	Kartoffeln	68	80	Hagenow L.	K. E.-D. Altona	
81	F K	155	1	Faß	leer	—	81	Mainz	Direktion Mainz	
82	F K	178	1	Kiste	Eisenwaren	37	82	Duisburg	K. E.-D. Essen	
83	F K	3009	1	„	Gummiflanschen	30	83	Essen Nord	„	
84	F K	3339	1	Bund	Ofenringe	2,5	84	Deutz	K. E.-D. Cöln	
85	F L	6963	1	Sack	gehechelter Flachs	5	85	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
86	F M	106	1	Kiste	gefüllt	10	86	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
87	F N	783	1	Sack	Hanfsamen	100	87	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
88	F R	25	1	Kiste	Maschinenteile	50	88	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	u. Treibriemen.
89	F R	5961	1	„	Messingschrauben	80	89	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	halbrund, an einem Ende gelocht.
90	F S	—	1	Bund	32 Eisenstangen	22	90	Eschwege	K. E.-D. Cassel	
91	F S	3653	1	Korb	leb. Pflanzen	40	91	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
92	G	—	1	Kiste	Lachsheringe	18	92	Würzburg	Bayerische Stsb.	
93	G A	252	1	„	gefüllt	96	93	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
94	G B	II	1	Sack	26 gebr. Getreidesäcke	24	94	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	Posen v. 3/3.
95	G B	9/12	4	Verschläge	leer	231	95	Duisburg	K. E.-D. Essen	
96	G B	68	1	Bund	Kohlenlöffel	7	96	Frankfurt a/M.=S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
97	G B	439	1	in Sacklein.	Eisenwaren	23	97	Lübeck	Lübeck-Büchener	
98	G B	537	1	—	eis. Dreifuß	3	98	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	Nagelfuß.
99	G B	2871	1	Bund	Küchenpfannen	29	99	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
100	G C	5	1	Kiste	Zollgut	24	100	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	Dresden=F.
101	G C	2824	1	„	Margarine	35	101	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Berlin O. 26/2.
102	G F	—	1	„	Rosinen	10	102	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
103	G G	2583	1	Ballen	Papier	16	103	Essen N.	K. E.-D. Essen	
104	G H	3	1	Faß	Heringe	120	104	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
105	G K	135	1	Kiste	Wein	43	105	Neuß	K. E.-D. Cöln	St. Goarshausen 28/3.
106	G K	365/7	3	—	Knierohre	25	106	Frankfurt a/M.=S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
107	G K	11005	1	Weinfaß	leer	10	107	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
108	G L W	24231	1	Verschlag	Linoleum	97	108	Würzburg	Bayerische Stsb.	
109	G M	555	1	Korb	Kleider, Wäsche	19	109	Seidenberg	K. E.-D. Breslau	
110	G M F	4908	1	Ballen	Gesträuche	19	110	Niederselters	K. E.-D. Frankf. a/M.	
111	G M M	—	1	Sack	Holzmehl	50	111	Simbach a/Inn	Bayerische Stsb.	
112	G U	3552	1	Bund	Stahlstangen	200	112	Burbach	St. Johann=Saarbr.	
113	G S	54	1	„	2 Bettseiten	11	113	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
114	G Sch & Co.	3890	1	Ballen	Baumwollw.	18,5	114	Riesa	Sächsische Stsb.	
115	G st	16131	1	Bund	Rundstahl	12	115	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
116	G S S	2958	1	Faß	Natron	56	116	Düsseldorf=Der.	„	
117	G W	4282	1	Ballen	?	9	117	Burbach	St. Johann=Saarbr.	
118	H	—	1	„	Gurte	10	118	Apenrade	K. E.-D. Altona	
119	H	97	1	Kiste	gefüllt	67	119	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
120	H	8414	1	Stange	Stahl	10	120	Kaldenkirchen	K. E.-D. Cöln	
121	H	9935	1	Kiste	Notizbücher	99,5	121	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
122	H A	—	1	„	Zelttuch, Schokolade, Zigarren, Zuckerwaren	21	122	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
123	H B	—	2	Bund	Binsen	35	123	Meiderich	K. E.-D. Essen	Abs.: H. Brandt jr., Mülheim (Rhr.)
124	H B	41	1	Sack	Wicken	100	124	Hösel	„	
125	H B	76472	1	Korbfl.	Lack	7	125	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
126	H C	12163	1	Ballen	?	10	126	Goch	K. E.-D. Cöln	
127	H C & Co	3063	1	Kiste	Umzugsgut	92	127	Cöln-Ger.	„	Reisdorf.
128	H C F	63505	1	„	Kaffee	25	128	Pforzheim	Badische Stsb.	Bahlsen, Hannover.
129	H & Co	31090	1	Kiste	Weißwein	99	129	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Kiel 31/3.
130	H E	9359	1	„	Kreissägen	7	130	Frankfurt a/M. Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
131	HF	28	50	—	rd. Eisenblechböden	15	131	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	zu Blechgefäßen.
132	H F	30270	1	Kiste	Zichorien	72	132	Luxemburg	Reichsbahn	Ludwigsburg.
133	H F E	53680	1	—	Pflug	120	133	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	[1])
134	H G	2754	1	Kiste	Flaschnerwaren	18	134	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
135	H H	10	1	Koffer	gefüllt	68	135	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
136	H H	12	1	Ballen	gebr. Kaffeesäcke	5	136	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
137	H H	20	1	Reisekorb	leer	9	137	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
138	H J	—	2	Ballen	l. Säcke	49	138	Aachen	„	
139	H K	34	1	Korb	gefüllt	42	139	Eger	Bayerische Stsb.	
140	H L	—	2	Bund	l. Körbe	25	140	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
141	H L	—	1	Sack	Leinsamen	70	141	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
142	H L	1	1	„	Kartoffeln	49	142	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
143	H L	2089	1	K.	Käse	21	143	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
144	H N	302/3	2	Kisten	leere Blechdosen	18	144	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Potsdam 28/3.
145	HR	143	1	Kiste	Zollgut	157,5	145	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
146	H R	2167	1	„	Gummiplatte	31	146	„	„	
147	H S	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	10	147	Geilenkirchen	K. E.-D. Cöln	
148	H S	55	1	Kiste	leere Blechdosen	7,5	148	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
149	H S	518	1	„	Schubwaren	65	149	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
150	H S	749	1	Paket	Bilderrahmenleisten	14	150	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
151	H S	855	1	Kiste	Porzellantöpfe	125	151	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
152	H S	4129	1	Ballen	Tapeten	19	152	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
153	H S & Co	276	1	Kiste	grüne Lampenglocken	95	153	Spandau	„	Berlin Ost 1/4.
154	H S S	31103	1	„	Rotwein	70	154	Stadtlohn	Westf. Landes-E.	
155	H V	770	1	Sack	Wäscheklammern	11	155	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
156	H W	1 u. 2	2	Körbe	alte Zeitungen	31	156	Wermsdorf	Sächsische Stsb.	
157	H W	453	1	—	eis. Deckel	12	157	Eller	K. E.-D. Elberfeld	
158	J	—	1	—	verzinkt. Rohr	21	158	Zossen	K. E.-D. Berlin	
159	J A V S	16080	1	Ballen	Seidenzwirnabfälle	54	159	Duisburg	K. E.-D. Essen	
160	J D	5720	1	Kiste	Schnupftabak	14	160	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
161	J E	2	1	Sack	Hafersäcke	31	161	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
162	J E M	3271	1	Faß	leer	10	162	St. Johann-Saarbr.	St. Johann-Saarbr.	
163	J F		1	Bund	20 Holzschuhe	17	163	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
164	J J	18	1	—	Blechsitzbad	—	164	Bodenbach	Sächsische Stsb.	
165	J K	765	1	Ballen	?	5	165	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Freckenhorst 25/3.
166	J K & C	9	1	„	Lumpen	103	166	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	
167	J K R	1478	1	Sack	Reis	100	167	Metz	Reichsbahn	
168	J R	1966	1	Kiste	Wein	26	168	Selters i/W.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
169	J R	7451	1	Rolle	Drahtgewebe	5	169	Bamberg	Bayerische Stsb.	
170	J S	8232	2	Fässer	leer	150	170	Altona	K. E.-D. Altona	
171	J V	2	1	„	Kanalrost	51	171	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
172	J V	860	1	Ballen	Kaninchenhaare	48	172	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
173	J V	1430	1	Kiste	gefüllt	35	173	Hemsbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	Neustadt a/H.
174	J W H	3241	1	„	leere Säcke	12	174	Altona	K. E.-D. Altona	
175	J Z	—	2	Bund	Langeisen	95	175	München Ostbhf.	Bayerische Stsb.	
176	K	646	1	Kiste	gebr. Bettzeug	33	176	Odenkirchen	K. E.-D. Cöln	Cöln-G. 29/3.
177	K	1035	1	Eisenfaß	gefüllt	383	177	Pankow Rgbf.	K. E.-D. Berlin	
178	K	2631	1	Gestell	Nußbaumschrank	67	178	Birkenwerder	„	
179	K B	85638, 87128	2	Kisten	leer	45	179	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
180	K E	282	1	Kiste	gefüllt	35	180	„		
181	K H C	12616	1	„	Säge	23	181	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
182	K H V	45	1	Ballen	Bücher	23	182	Eil-A. Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Eil-A. Leipzig.
183	K W	—	1	—	Pumpenstange	5	183	Cues-Berncastel	St. Johann-Saarbr.	
184	K W N	11721	1	Faß i. L.	ansch. Wein	297	184	Luxemburg	Reichsbahn	
185	L	—	1	Bund	4 Bettstellenseiten	27	185	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
186	L 2 oder 22	—	1	—	Feuertür mit zwei Feuerungen	32	186	Crimmitschau	Sächsische Stsb.	
187	L	376	1	Sack	Rohkaffee	50	187	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
188	L	712	1	Faß	ansch. Wagenfett	50	188	Pleschen	K. E.-D. Posen	
189	L	955	1	Kiste	Stoffe	25	189	Augsburg	Bayerische Stsb.	
190	L	6939	1	„	Blechverzierungen	11	190	Aachen	K. E.-D. Cöln	
191	L B D	1794	1	Ballen	Linoleum	200	191	Eil-A. Cöln	„	
192	L B & G J	4523	1	Kiste	Waffeln	6	192	Duisburg	K. E.-D. Essen	
193	L C	173	1	„	Strohhütte	55	193	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Schramberg.
194	L & Co	694	1	Verschlag	kleiner Schrank	20	194	Wandsbek	Lübeck-Büchener	Berlin O. 11/3.
195	L D	1	1	Faß	leer	14	195	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
196	L F M	3794	1	Ballen	Linoleum	86	196	Remscheid	„	
197	L H	25	1	Faß	gefüllt	194	197	München H. B.	Bayerische Stsb.	
198	L H	1311	1	Verschlag	leer	65	198	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Fabrik: H. F. Eckert, Berlin-Friedrichsfelde; Nr. F. G. N. 8, Nr. 878.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
199	L L	800	1	Kiste	leer —	39	199	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
200	L N	7887	1	„	Wein —	57	200	Luxemburg	Reichsbahn	Trier 30/3.
201	L R	400	1	„	leer —	99	201	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
202	L S	507	1	„	vernick. Zuckerdosen	24	202	Düsseldorf=Der.	„	Neheim=H. 24/3.
203	L T A	—	1	„	leer —	119	203	Cöln=D.	K. E.-D. Cöln	
204	M	—	1	—	Messingrohr —	26	204	Gr.=Lichterf. W.	K. E.-D. Berlin	
205	M	33	1	Sack	gebr. Säcke —	46	205	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
206	M	50	1	„	Malzkaffee —	50	206	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
207	M H	—	1	Faß	Farbe —	42	207	Ansbach	Bayerische Stsb.	
208	M H & Co	246	1	Kiste	Manufakturw. —	75	208	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
209	M L	II	1	„	{2 Maschinenteile mit Sägwerk}	27	209	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
210	M L	3	1	„	Notenbücher —	19	210	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
211	M L	27018	1	„	Glaswaren —	91	211	Ebersbach	„	
212	M N C	2892	1	Ballen	Gardinen —	6,5	212	Luxemburg	Reichsbahn	{Stuttgart H. 20/3.
213	M P L	91056	1	Kiste	Gelatine —	21	213	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	
214	M R	5154	1	„	gefüllt —	17	214	Augsburg	Bayerische Stsb.	{Breslau O/S. 28/3.
215	{M | R / L | H}	{2578 / 3106}	2	Ballen	Federn —	15,5	215	Mannheim	Badische Stsb.	
216	M & S	6535	1	Kiste	Hektographenmasse —	56	216	Cüstrin=Neust.	K. E.-D. Bromberg	
217	M S	8430	1	„	Biergläser —	43	217	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
218	M S T	1816	1	Faß	leer —	35	218	Wittringen	Reichsbahn	
219	M V	—	1	—	Gewicht —	20	219	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
220	M W	2	1	—	Pflugschar —	3	220	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
221	N blau	—	4	—	verzinkte Rohre —	120	221	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
222	N	3077	1	Sack	Stärke? —	52	222	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
223	O B	3190	1	Tafel	Kupfer —	27	223	Magdeburg Hpt.	E. E.-D. Magdeburg	
224	O B	9357	1	Ballen	Garn —	150	224	Damme	Oldenburgische Stsb.	
225	O H & Co	254	1	„	Bettfedern —	62,5	225	Stade	K. E.-D. Altona	
226	O K	12980/84	5	Korbfl.	Antiformin —	365	226	Frankf. a/M. H.-G.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
227	O M	17785	1	Stange	Rundstahl —	10	227	Schalke	K. E.-D. Essen	
228	O M M	18145	1	Bund	3 Stg. Stahl —	15	228	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
229	O S	1336	1	Ballen	weiße Putzwolle —	102	229	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
230	O S	8980/2	3	Kisten	Lichte —	171	230	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
231	P	1/2	2	„	leer —	39	231	Warendorf	K. E.-D. Münster	
232	P	1—4	4	Fässer	leere Zementsäcke —	90	232	Altena i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
233	P B	2550	4	Stück	Bänke, Tisch, Stuhl —	41	233	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
234	P C C T N 1	113	1	Sack	gebr. Kaffee —	26	234	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
235	P F	20	1	Kiste	Zigarren —	94	235	Türkismühle	St. Johann=Saarbr.	
236	P F Cie	6326	1	„	ansch. Glaswaren —	—	236	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
237	P H	81	2	Block	Blei —	128	237	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
238	P H J	661	1	Kiste	Kaffee —	23	238	Weißenhorn	Bayerische Stsb.	
239	P L	54	1	„	gefüllt —	17	239	Rönnebeck	K. E.-D. Hannover	Cöln=D. 23/3.
240	P L	1298	1	Paket	Papiertüten —	9	240	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Kreuzau 17/3.
241	P M	1	1	Sack	Kleidungsstücke —	12,5	241	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
242	P M W	—	1	Kiste	gefüllt —	69	242	Magdeburg Eilg.	K. E.-D. Magdeburg	
243	P S	7579	1	Ballen	Tapeten —	50	243	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
244	R	2686	1	Gestell	Fischkonserven —	18	244	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	2 Dosen.
245	R C	717	1	Faß	? —	100	245	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
246	R C	2283/4	2	Kisten	Putztücher —	99	246	Würzburg	Bayerische Stsb.	{Cöln=Nippes 13/3.
247	R Chr f	{1956 / 1962 / 1974/5}	4	„	leer —	48	247	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
248	R H	11	1	Bund	2 Stg. Stahl —	10	248	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
249	R H	3467	2	Ringe	Stahldraht —	39	249	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
250	R M oder B M	—	1	Bund	junge Tannenpflanzen	10	250	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
251	R S	29	1	Kiste	Streichhölzer —	45	251	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
252	R T R	96/97	2	Kisten	Pflanzenfett —	120	252	Regensburg	Bayerische Stsb.	{Hamburg B. 20/3.
253	{R W / —}	{53/55 / —}	{3 / 1}	{Ballen / „}	{Hanf — / Juteabfälle —}	{34 / 23}	253	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
254	R Z	338	1	„	Gewebe —	23	254	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
255	S	—	1	—	Pflugschar —	2	255	Regensburg	Bayerische Stsb.	
256	S	—	2	Bund	20 eis. Schaufeln —	27	256	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
257	S	8	1	Verschl.	2 Kommoden —	45	257	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
258	S	624	1	Kiste	gefüllt —	15,5	258	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	Dülken 24/3.
259	S	2085	1	Ballen	leb. Tannen —	39,5	259	Annaberg	Sächsische Stsb.	
260	S	5360	1	Kiste	Griffel —	100	260	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
261	S	16139	1	Ballen	Tabak —	100	261	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	{Frankf. a/M. Ostb. v. 30/3.
262	Sch & Co	85	2	—	eis. Pumpenhebel —	10	262	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
263	S F	—	1	—	Eisenrohr —	13	263	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
264	S & F	20247	1	Kiste	gefüllt —	63	264	Gemünden	Bayerische Stsb.	
265	S F F	40444	1	Ballen	Wollfilz —	31	265	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
266	S G	718	1	Kübel	Pech —	175	266	Lauingen	Bayerische Stsb.	
267	S H	7442	1	Stab	Stahl —	5,5	267	Stade	K. E.-D. Altona	
268	S L	8438	2	Rollen	Bleitafeln —	205	268	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
269	S M	2191	1	Kiste	Strohhüte —	40	269	Freiburg	Badische Stsb.	Cöln=D. 26/3.
270	S O	50/55	{5 / 1}	{Verschläge / Kiste}	{Zollgut —	374	270	Woyens	K. E.-D. Altona	{Wien-Kopenhagen.
271	S P	1270	1	Ballen	Tuch —	11,5	271	Würzburg	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
272	S P B	15098	1	Ballot	Manufakturwaren —	18	272	Würzburg	Bayerische Stsb.	
273	S R Z	6631	1	Sack	Leim —	50	273	Plauen i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
274	S & S	3382	1	Kiste	Eisenwaren —	11	274	Lütgendortmund	K. E.-D. Essen	Hagen 28/3.
275	S T	4	1	„	Herrengarderobe —	38	275	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
276	S W B	—	1	Benzinfaß	leer —	80	276	Hagenow L.	„	
277	T O	—	1	Sack	Holz —	20	277	Storkow	K. E.-D. Halle a/S.	
278	T S	2640 84865	2	—	eis. Flaschen, leer —	36	278	Altona	K. E.-D. Altona	
279	T S C H	1716	1	Kiste	gefüllt —	38	279	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
280	V	3	1	—	Deichsel —	18	280	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
281	V B	I/III	3	Säcke	Kartoffeln —	150	281	Rg. Rummelsburg	K. E.-D. Berlin	
282	V H	—	1	—	Nähmaschine —	40	282	Hof	Bayerische Stsb.	
283	V K	2252	1	—	Gußrohr —	52	283	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
284	V O	7	1	Karton	Glasprismen —	10	284	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
285	W weiß	—	1	—	eis. Rohr —	20	285	Windsheim	Bayerische Stsb.	
286	W	—	10	—	eis. Dachfenster —	100	286	Würzburg	„	
287	W	8	1	Sack	4 Rollen Wachs —	95	287	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
288	W	6892	1	Kiste	gefüllt —	19,5	288	Kellmünz	Bayerische Stsb.	
289	W B	12	1	Ballen	Papier —	52	289	Eil-A. Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
290	W B	820	1	—	Herdplatte —	13	290	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
291	W F	3064	1	Kiste	Glas —	21	291	Breslau M. F. Eilg.	K. E.-D. Breslau	
292	W G	1	1	Ballen	Juteleinen —	91	292	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
293	W H	882	1	Kiste	leer —	47	293	Düsseldorf-Bilk	„	
294	WH	206/7	2	Ballen	Leim —	200	294	Regensburg	Bayerische Stsb.	
295	W H	2730	1	Kiste	leer —	31	295	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
296	W K	1	1	Ballen	l. Säcke —	42	296	Heppenheim a/W.	Worms-Offstein. E.	
297	W M O C	2301	1	Kiste	Schaumwein —	32	297	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Kiel 31/3.
298	W P	1864	1	—	Kindersportwagen —	13	298	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
299	W P C B	—	1	Sack	Zement —	44	299	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
300	W R	160	1	Musterkoff.	gefüllt —	68	300	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
301	W S	3756	1	Ballen	Baumwollwaren —	28	301	Horb a/N.	Württemberg. Stsb.	
302	W T	3276	1	Bund	24 Drahtstricke —	14	302	Hettstedt	K. E.-D. Magdeburg	
303	W V	1729	1	Ring	Eisendraht —	35	303	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
304	W Z R P	—	1	Sack	Kartoffelmehl —	50	304	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
305	X S C	28	1	Ballen	Kaneel in Stangen —	35	305	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
306	Z	6908	1	„	Sohlleder —	69	306	Düsseldorf-Bilk	E. E.-D. Elberfeld	
307	Z	27305	1	Kiste	Reklamebücher —	16	307	Elberfeld	„	
308	Z C	1/3	3	Bund	Eisen —	315	308	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
309	Z G	127/130	2	Säcke	Kartoffeln —	62	309	Gera	K. E.-D. Erfurt	
310	Z S C G	—	1	Korb	eis. Ofenschieber —	62	310	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
311	Best	109	1	Kiste	2 Dampfschmierapparat.	41	311	Rosenthal	K. E.-D. Breslau	
312	W. B. Birr	—	1	Sack	Betten und alte Kleider	20	312	Bütow	K. E.-D. Danzig	
313	Heinr. Brügge	—	1	Kiste	Speck und Schinken	57	313	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
314	Deichmann Retzow	—	1	Ballen	alte Getreidesäcke —	12,5	314	Regenwalde	K. E.-D. Stettin	
315	Gebr. Dippe C —	100	1	Pack	hochstämmige Rosen, und Baumstauden	34	315	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	
316	H. L. Geck	—	1	Paket	Papier —	35	316	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Essen 28/3.
317	Gerdewilker	—	1	Kiste	alte Stiefel, Kleider	29	317	Bünde i/W.	K. E.-D. Münster	Aufschrift undeutlich; 9 m lang, 6,5 m br.
318	G. Giels & Co	—	1	—	Decke —	64	318	Cannstatt	Württemberg. Stsb.	
319	Herrle	—	1	Kiste	Flaschen —	20	319	München H. B.	Bayerische Stsb.	
320	Aug. Horster	—	1	Bierfaß	leer —	32	320	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
321	Kulmbach	36357	1/8	Tonne	leer —	22	321	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
322	Lindenau & Pincsohn	—	1	Ballen	3 Pakete Garn —	8	322	Berlin H. u. L.	„	
323	Rawitz oder Rawitsch	—	1	—	eis. Kurbel —	3	323	Rawitsch	K. E.-D. Posen	
324	Retzloff	—	1	Sack	gefüllt —	10	324	Bruchsal	Badische Stsb.	
325	Gebr. „Roth“	60842	1	—	Fahrrad —	15	325	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
326	S. Staubing	—	2	—	Dachfenster —	28	326	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
327	Md. Verdun	—	1	Rolle i. L.	Zollgut —	3	327	Eil-A. Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	[1]

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
328	—	1/3	3	Stahlflasch.	leer —	69	328	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
329	—	1/3	3	—	Kesselteile mit Röhren	54	329	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
330	—	2	1	Ballen	Decke —	52	330	Wächtersbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
331	—	IV	1	Kiste	Umzugsgut —	123	331	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
332	eingegossen	10	1	Bund	2 eis. Kugeln —	16	332	Cassel R.	K. E.-D. Cassel	für Lampen.
333	—	17 a/b	2	Schüsseln	Pflaumenmus —	30,5	333	Berthelmingen	Reichsbahn	von Coblenz.
334	—	22	1	Koffer	leer —	55	334	Soest	K. E.-D. Cassel	[2]

[1]) Versandstation Paris; Zollplombe von Cöln.
[2]) Mit Leinen überzogen, schwarz angestrichen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
335	—	60/2 22a/120	1	Rolle	Drahtgeflecht —	24	335	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
336	Gußnummer	112	2	—	eis. Kammräder —	13	336	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
337	—	420	1	Verschlag	Käse —	57	337	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
338	—	859	1	Korb	Eisenwaren —	30	338	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	960	1	Karton	Kleider, Wäsche, Tee	14,5	339	Düsseldorf-Der.	„	
340	—	1243	1	—	Häckselmaschine —	170	340	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
341	—	2426	1	Bund	7 Herdringe u. 1 Bolzen	15,5	341	Würzburg	Bayerische Stsb.	v. Geestemünde (?).
342	—	3109	1	Kiste	Kolonialwaren —	52	342	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	Posen Gerbd. 30/3.
343	—	5829	1	Stab	Rundstahl —	12	343	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
344	—	6616	1	Gestell	Margarine —	20	344	Warburg	K. E.-D. Cassel	
345	—	7464	1	Kiste	12 Flaschen Lourdes-Wasser	25	345	Heidelberg	Badische Stsb.	
346	—	84918	1	Ballen	Obstbäume —	35	346	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
347	—	18628	1	—	Fahrrad —	22	347	Breslau H.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
348	weißer Strich	—	1	—	Feldbahnschiene —	22	348	Gera	K. E.-D. Erfurt	Pumpenschlitten, 15:15 cm groß.
349	weißer Strich	—	6	—	eis. Formstücke —	78	349	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
350	weißer Strich	—	6	—	gußeis. Fassonstücke	78	350	Berlin Stb.	„	
351	gelber Strich	—	1	Bund	Winkeleisen —	80	351	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
352	S	9215	1	Kiste	Phosphorsäureanhydrid	102	352	Fellhammer-G.	K. E.-D. Breslau	Görlitz-Wien 3/4.
353	M	5203	1	„	gefüllt —	29	353	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
355	S P 93 H	24/25	2	Kisten	Zollgut —	242	355	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Zollbleie „Cöln III“.
356	E St.	4467	1	Pianokiste	leer —	80	356	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
357	00 13	18343	1	Faß	leer —	115	357	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
358	DR O N	1385	1	„	leer —	20	358	Karlsruhe	Badische Stsb.	
359	U C	1	1	Eisenfaß	äther. Öl —	310	359	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
360		61374	1	Ballen	Bettfedern —	21	360	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
361	H	142	1	Faß	gefüllt —	270	361	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
362	$	—	1	Sack	Oberbett, Kopfkissen	6	362	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
363	#	1937	1	Ballen	Watte, dunkelblau —	19	363	Quakenbrück	Oldenburgische Stsb.	
364	Sirius	—	1	—	Fahrrad —	13,5	364	Schlettau Erzg.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
365	Brennabor	355407	1	—	Fahrrad —	12	365	Hamburg D.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
366	Opel	119482	1	—	Fahrrad —	—	366	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
367	Opel	30	1	—	Fahrrad —	—	367	Stolp i/Pom.	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
368	Mersmann	74984	1	—	Fahrrad —	15	368	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
369	Taifun	64856	1	—	Fahrrad —	15	369	„	„	Gepäck.

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
370	—	—	1	—	Anrichte, nußb. gestr.	52	370	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
371	—	—	1	Eimer	Apfelkraut —	13	371	Witten Ost	K. D.-E. Essen	
372	—	—	1	Sack	Auftragebürsten —	15	372	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
373	—	—	1	Verschlag	Badewanne —	103	373	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	Rohransatz, 4 Füße.
374	—	—	1	Bund	26 Bandeisen —	25	374	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
375	—	—	1	„	Bandeisen —	28	375	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
376	—	—	1	„	alt. Bandeisen —	30	376	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	—	1	Ballen	1 Baum des Lebens	16	377	Greven	K. E.-D. Münster	ca. 1 m hoch.
378	—	—	1	Kiste	Baumsägen —	171	378	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
379	—	—	1	Ballen	rohe Baumwolle —	296	379	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
380	—	—	1	„	Betten —	11	380	Ammendorf	K. E.-D. Halle a/S.	
381	—	—	1	Sack	Betten —	21	381	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
382	—	—	1	Paket	verm. Betten, Kleider	37	382	Rauscha	K. E.-D. Breslau	Rauscha.
383	—	—	1	Koffer	Bilder, Bücher, Rosenkränze, Weihnäpfe	82	383	Posen	K. E.-D. Posen	
384	—	—	1	Ballen	Bindfaden	22	384	Soest	K. E.-D. Cassel	
385	—	—	1	Korb	6 gef. Blechbüchsen	36	385	Ludwigshafen	Pfälzische E.	
386	—	—	2	—	Blechflaschen, leer	11	386	Leipzig Thr. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	
387	—	—	1	Bund	10 Blechfutterschwingen	16,5	387	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
388	—	—	1	Blechkoffer	gefüllt	37	388	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
389	—	—	2	—	eis. Bodenstative	10	389	Regensburg	Bayerische Stsb.	
390	—	—	1	Kasten	Bohrmaschine	24	390	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
391	—	—	1	Gestell	Bratschellfische	35	391	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	5 Dosen ff. 3 Dosen f.
392	—	—	1	Bund	10 Bügelbolzen	10	392	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
393	—	—	1	Korb	Bürstenw.	29,2	393	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
394	—	—	1	„	4 Flaschen Cognac	8	394	Aachen	K. E.-D. Cöln	
395	—	—	1	„	10 Flaschen Cognac	23,2	395	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	ansch. beraubt.
396	—	—	2	Bund	Dachpappe	50	396	Oberhausen	Bayerische Stsb.	
397	—	—	1	Ballen	Damenstoff	17	397	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
398	—	—	1	—	Decke	—	398	Altona	K. E.-D. Altona	
399	—	—	1	—	priv. Decke	53	399	Gensingen	Direktion Mainz	
400	—	—	1	—	priv. Decke	53	400	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
401	—	—	1	Ballen	12 graue Decken	14	401	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	P. Lötzinger & Cie. in Düsseldorf.
402	—	—	1	Demyon	gefüllt	18,5	402	Holzwickede	„	
403	—	—	1	Stück	Dezimalwage	7	403	„	„	
404	—	—	1	Ring	Draht	9	404	Herzfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	
405	—	—	1	Rolle	verz. Draht	10	405	Lage	K. E.-D. Hannover	
406	—	—	1	Ring	Telegr.-Draht	48	406	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
407	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	25	407	Offenburg	Badische Stsb.	Gepäck.
408	—	—	1	Bund	Drahtgeflecht	28	408	Schöningen	K. E.-D. Magdeburg	
409	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe	18	409	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
410	—	—	1	Wagen	Dünger	10000	410	Hagenow Land	K. E.-D. Altona	Han. 9376.
411	—	—	1	Sack	Eicheln	62	411	Halstenbek	„	
412	—	—	1	Bund	5 Eimer	9	412	Gemünden	Bayerische Stsb.	
413	—	—	2 3	— —	schwarzlack. Eimer verzinkte Eimer	11,5	413	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
414	—	—	1	Stab	Eisen	18	414	Hennef Sg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
415	—	—	4	Stangen	Eisen	20	415	Lübbecke	K. E.-D. Münster	
416	—	—	1	Stück	altes Eisen	34	416	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Vorleger.
417	—	—	1	Wagen	Eisenbahnschienen	—	417	Rothfließ	K. E.-D. Königsberg	Cöln 23910.
418	—	—	1	Tafel	Eisenblech	29	418	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
419	—	—	1	Ring	verz. Eisendraht	5	419	Neunkirchen Saar	St. Johann-Saarbr.	
420	—	—	1	„	Eisendraht	32	420	Unterboihingen	Württemberg. Stsb.	
421	—	—	1	Eisenfaß	leer	50	421	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
422	—	—	1	—	Eisenschneidemaschine	315	422	Soest	K. E.-D. Cassel	
423	—	—	1	Bund	6 Eisenstäbe mit Muttern	13,5	423	Mannheim-N.	Badische Stsb.	
424	—	—	1	„	50 Eisenstäbe	30	424	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
425	—	—	1	Blechbüchs.	weiße Farbe	19	425	Rheine	K. E.-D. Münster	
426	—	—	1	Faß	leer	10	426	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
427	—	—	1	„	leer	43,5	427	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
428	—	—	1	Kiste	Faßmesser	85	428	„	„	Duisburg 27/3.
429	—	—	1	Bund	5 Stg. Feilenstahl	28	429	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
430	—	—	1	Stab	Flacheisen	32	430	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
431	—	—	2	Stangen	Flachstahl	26	431	Hameln	K. E.-D. Hannover	
432	—	—	2	Bund	22 eis. Flaschenkasten	54	432	Gevelsberg-Nd.	K. E.-D. Elberfeld	
433	—	—	1	Fleischkorb	—	25	433	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
434	—	—	1	Bund	12 Futterschwingen	12	434	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
435	—	—	1	—	lebende Gans	1,5	435	München H. B.	Bayerische Stsb.	
436	—	—	3	—	lebende Gänse	—	436	Kufstein	„	
437	—	—	1	Kiste	Garnabfall	107	437	Schildau Eil-A.	K. E.-D. Breslau	
438	—	—	1	Bund	4 Gasrohre	12	438	Strelno	K. E.-D. Bromberg	
439	—	—	1	„	5 Stg. Gasrohre	18	439	Werder	K. E.-D. Berlin	
440	—	—	1	„	2 Gasrohre	20	440	Pankow Rgb.	„	
441	—	—	6	—	Gasrohre	33	441	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
442	—	—	1	Bund	Gasrohre	139	442	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
443	—	—	1	Geldtasche	3 Kronen, 2 Heller	—	443	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
444	—	—	1	Sack	rohe Gerste	51	444	Oppeln	K. E.-D. Breslau	Aurora Mills.
445	—	—	1	Ballen	Gewebe	13	445	Gera	K. E.-D. Erfurt	
446	—	—	1	Glaskorbflasche	gefüllt	24,5	446	Eutingen b/Horb	Württemberg. Stsb.	
447	—	—	1	—	Göpelrad	110	447	Kirchweyhe	K. E.-D. Münster	
448	—	—	1	Sack	Grütze	26	448	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
449	—	—	1	Gestell	Gummischlauch	15	449	Schlüchtern	K. E.-D. Frankf. a/M.	
450	—	—	1	Ballen	Gummiwaren	39	450	Ohrdruf	K. E.-D. Erfurt	
451	—	—	1	—	Holzverschl., Gußstück	15	451	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
452	—	—	1	Bund	5 Gußtöpfe	11	452	Hagen	„	von Ahlen.
453	—	—	1	Sack	Hafer	50	453	Gronau	K. E.-D. Münster	
454	—	—	1	Paket	Hakennägel	27	454	Annaberg	Sächsische Stsb.	
455	—	—	1	—	Handleiterwagen	27	455	Hof	„	
456	—	—	1	Sack	Hanf	15,5	456	Sonthofen	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
457	—	—	2	—	Hanteln	20	457	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
458	—	—	2	—	Herdtüren	15	458	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
459	—	—	1	Reisekorb	Herrenkld.	27	459	Görlitz	K. E-D. Breslau	Gepäck.
460	—	—	1	Bd.	40 Heugabeln aus Stahl	27	460	Luxemburg	Reichsbahn	
461	—	—	1	—	alter Hinterpflug	50	461	Herne	K. E.-D. Essen	
462	—	—	1	—	Holzgestell	18	462	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
463	—	—	1	Sack	ansch. Holzmehl	50	463	Weißensee	K. E.-D. Berlin	
464	—	—	1	Bund	Hohlrohre m. Ösen	13	464	Hameln	K. E.-D. Hannover	ansch. Gardinenstg.
465	—	—	1	Stock	27 Holzschuhe	12,5	465	Bloh i. Oldbg.	Oldenburgische Stsb.	
466	—	—	4	Bund	Holzwannen	57	466	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
467	—	—	1	Kübel	Honig	13,5	467	Lemförde	K. E.-D. Münster	
468	—	—	1	Karton	Jackett	2	468	Lauban	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
469	—	—	1	Sack	Isoliermaterial	20	469	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
470	—	—	2	Ballen	Jutegewebe	115	470	Gera	K. E.-D. Erfurt	
471	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee	18	471	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
472	—	—	1	„	gebr. Kaffee	50	472	Münden (Hann.)	K. E.-D. Cassel	Cöln-Bonnt.
473	—	—	1	Kiste	Kaffeekann., Milchtöpfe	33,5	473	Wittenberge	K. E-D Altona	Untertassen.
474	—	—	10	Säcke	Kainit	1020	474	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
475	—	—	1	—	eis. Kalklöschpfanne	115	475	Anröchte	Westfäl. Landes-E.	
476	—	—	1	Sack	Kamillentee	6	476	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
477	—	—	1	—	eis. Kammrad mit Keil	12	477	Nürnberg Rgb. U.	Bayerische Stsb.	17 cm lang, 14 cm Durchm.
478	—	—	1	Bd.	6 Kammräder	7	478	Crampas-Saßnitz	K. E.-D. Stettin	
479	—	—	1	Bund	Kanteisen	55	479	Mehlis	K. E.-D. Erfurt	
480	—	—	1	Sack	Kartoffeln	27	480	Neuwied	K. E.-D. Cöln	
481	—	—	1	„	Kartoffeln	53	481	Stargard i. Pom.	K. E.-D. Stettin	
482	—	—	1	„	Kartoffeln	50	482	Duisburg	K. E.-D. Essen	
483	—	—	1	„	Kartoffeln	51	483	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
484	—	—	1	„	Kartoffeln	84	484	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
485	—	—	1	„	Kartoffeln	112	485	Augsburg	Bayerische Stsb.	
486	—	—	1	Paket	gebr. Kartoffelsäcke	28	486	Magdeburg N.	K. E.-D. Magdeburg	
487	—	—	1	Korb	Käse	49	487	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
488	—	—	4	—	Ketten	—	488	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	2 = 3 m, 1 = 4 m, 1 = 4,5 m lang.
489	—	—	1	Kiste	leer	380	489	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
490	—	—	1	—	Kinderwagen, Kleider	43	490	Spangenberg	K. E.-D. Cassel	
491	—	—	1	Bund	11 Klammern aus Eisen	14	491	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
492	—	—	1	Sack	Kleesamen	51	492	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
493	—	—	1	Ballen	gebr. Kleider	35	493	Dresden Altst.	Sächsische Stsb.	Danzig l. T.
494	—	—	1	Sack	Kleider, Betten	31	494	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
495	—	—	1	Reisekorb	Kleider	18	495	Dodendorf	K. E.-D. Magdeburg	
496	—	—	1	„	Kleider	58	496	„	„	
497	—	—	1	„	Kleider	14	497	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
498	—	—	1	„	Kleider	19	498	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
499	—	—	1	„	Kleider	10	499	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
500	—	—	1	Koffer	Kleider	40	500	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Steph. Loewe, Breslau.
501	—	—	1	„	Kleider	83	501	Posen	K. E.-D. Posen	
502	—	—	1	Korb	Kleidung	49	502	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
503	—	—	1	„	Kleidung	29	503	Frankfurt a. O.	K. E.-D. Posen	
504	—	—	1	Kinderwag.	Kleidung etc.	22	504	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
505	(Gepäck)	—	1	Holzkoffer	Kleidung	45	505	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	f. L. Weber.
506	—	—	1	Reisekorb	Kld., Lumpen	20	506	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
507	—	—	1	Korb	Kld., Brot etc.	42	507	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
508	—	—	1	Sack	Kleidungsstücke	15	508	Schleswig-Altst.	K. E.-D. Altona	
509	—	—	1	„	Kleie	50	509	Senftenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
510	—	—	1	Wagen	Kleinbahnschienen	2940	510	Lissa i/Pos.	K. E-D. Posen	Brsl. 32 391.
511	—	—	1	—	Kochherdplatte	14	511	Hettorf	K. E.-D. Cassel	
512	—	—	1	Koffer	—	—	512	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	Gepäck.
513	—	—	1	„	leer	11	513	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
514	—	—	1	Wagen	Kohlen	10000	514	Mettmann	„	Cöln 70 157.
515	—	—	1	Ballen	Kokosmatten	60	515	Oldendorf	K. E.-D. Hannover	
516	—	—	1	Korb	gefüllt	18,5	516	Philippsburg	Badische Stsb.	
517	—	—	1	Bund	9 gebr. Körbe (Obst-)	20	517	Freiburg	„	
518	—	—	1	Korbflasche	gefüllt	15	518	Luxemburg	Reichsbahn	
519	—	—	2	Stücke	1 Küchenschrank	70	519	Luxemburg	Wilhelm-Luxemburg	
520	—	—	1	—	Küchentisch	15	520	Caternberg	K. E.-D. Essen	3 poln. Gesangbüch.
521	—	—	1	Korb	Kuhketten	18	521	Warendorf	K. E.-D. Münster	
522	—	—	4	—	runde Kupferplatten	30	522	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
523	—	—	1	Bund	Kupferrohre	100	523	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
524	—	—	2		je 5 Kupferrohre	—	524	Hannover-N.	K. E.-D. Hannover	
525	—	—	1	Wagen	Laschen	—	525	Neumünster	K. E.-D. Altona	Ess. 42 099.
526	—	—	1	Bund	4 Laufschienen	17	526	Soest	K. E.-D. Cassel	
527	—	—	1	Ballen	Leder	24	527	Neu-Isenburg	Direktion Mainz	
528	—	—	1	„	Leder	33	528	Frankf. a./M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
529	—	—	1	Rolle	Leder	72	529	Gollub	K. E.-D. Bromberg	Thorn.
530	—	—	1	Sack	Leim	30	530	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Berlin Ahg.
531	—	—	1	Ballen	weiße Leinwand	65	531	Gera	K. E.-D. Erfurt	
532	—	—	1	Bund	Leisteneisen	30	532	Diedenhofen	Reichsbahn	
533	—	—	1	Sack	Lumpen	14	533	Freiberg	Sächsische Stsb.	
534	—	—	1	„	Malzkeimsäcke	23	534	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
535	—	—	1	Eimer	Marmelade	4	535	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
536	—	—	1	Verschlag	Marmor	57	536	Hemmerde	K. E.-D. Elberfeld	Allagen 30/3.

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
537	—	—	1	Kiste	Marmorplatten —	30	537	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Dortmund S.
538	—	—	1	Faß	Maschinenöl —	212	538	Barmen=Unterb.	„	
539	—	—	1	Korb-blechfl.	ansch. Maschinenöl —	29	539	Beeskow	K. E.-D. Halle a/S.	
540	—	—	1	Paket	Maschinenteil —	9	540	Birkenwerder	K. E.-D. Berlin	in Sackleinen.
541	—	—	1	Kiste	Maschinenteil —	29	541	Altenberge	K. E.-D. Münster	
542	—	—	1	—	Maschinenteil —	48	542	Soest	K. E.-D. Cassel	Ziegelpresse?
543	—	—	4	—	Maschinenteile —	39,5	543	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
544	—	—	1	Bund	Meßstangen	10	544	Lüneburg	„	
545	—	—	1	Paket	Maurerhämmer etc. —	11	545	Herne	K. E.-D. Essen	
546	—	—	1	Pack	Messingdraht —	16	546	Metz	Reichsbahn	in Leinen.
547	—	—	1	Sack	Mohrrübensamen —	27	547	Kobylin	K. E.-D. Posen	Abs. K. Hühne, Berlin.
548	—	—	1	Faß	Mostrich —	70	548	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
549	—	—	1	Sack	gehäkelte Netze —	16	549	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
550	—	—	3	—	Oberwagenlaternen —	12	550	Rgb. Rummelsbg.	K. E.-D. Berlin	
551	—	—	1	Blechkanne	Öl —	8	551	Barop	K. E.-D. Essen	
552	—	—	4	—	Ofenringe mit Rippen	32	552	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
553	—	—	1	Paket	Ofenrohrrosetten etc.	5	553	Dresden=Altst.	Sächsische Stsb.	
554	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	10	554	Rauxel	K. E.-D. Essen	25 Stck. Rosen.
555	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	17	555	Dransfeld	K. E.-D. Cassel	
556	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen —	46	556	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	Blumen.
557	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	76	557	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
558	—	—	1	„	leb. Pflanzen —	137	558	Marienheide	K. E.-D. Elberfeld	
559	—	—	1	Blechbüchs.	Pflanzenbutter —	31	559	Metz	Reichsbahn	
560	—	—	1	Eimer	Pflaumenmarmelade	14	560	Bretten	Badische Stsb.	
561	—	—	1	in Leinen	eis. Pflöcke —	30	561	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
562	—	—	1	Bund	6 Pflugschare —	25	562	Magd.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	z. Dampfpflug.
563	—	—	1	„	2 gußeis. Platten —	29	563	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
564	—	—	1	Paket	Polstersessel, Kleider	22	564	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
565	—	—	1	—	Puffer —	20	565	Gemünden	Bayerische Stsb.	
566	—	—	4	—	eis. Räder —	18	566	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
567	—	—	1	Bund	12 eis. Rechen —	8	567	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
568	—	—	1	„	hölz. Rechen —	21	568	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
569	—	—	1	Sack	Reis —	111	569	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
570	—	—	1	Reisekorb	gefüllt —	39	570	Belzig	Brandenb. Städteb.	
571	—	—	1	Ballen	schweinsled. Riemen	9	571	Lengenfeld	Sächsische Stsb.	
572	—	—	2	—	Riemenscheiben —	36	572	Soest=Thomätor	K. E.-D. Cassel	
573	—	—	1	—	eis. Rohr —	21	573	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
574	—	—	1	Bund	4 eis. Rohre —	45	574	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
575	—	—	6	—	eis. Rohre —	250	575	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
576	—	—	1	—	eis. Rohr m. Erdbohrer	10	576	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	[1]
577	—	—	1	—	Rohrplattenkoff. —	40	577	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
578	—	—	1	Verschlag	hölz. Rollade —	19	578	Soest	K. E.-D. Cassel	
579	—	—	1	Bund	6 Rolladeneisen —	12	579	Ueckingen	Reichsbahn	
580	—	—	1	Sack	Rübensamen —	15	580	Ostrowo	K. E.-D. Posen	Berlin Pog.
581	—	—	1	Faß	Rüböl —	184	581	Grünau	K. E.-D. Berlin	F. Herz 2335.
582	—	—	1	Bund	2 Stb. Rundeisen —	14	582	M.=Spildorf	K. E.-D. Essen	
583	—	—	1	Stab	Rundeisen —	19	583	Hallfeld	Bayerische Stsb.	
584	—	—	1	Stange	Rundeisen —	51	584	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
585	—	—	2	—	Rungen —	—	585	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
586	—	—	1	Sack	Saat —	76	586	Königsberg i Pr.	K. E.-D. Königsberg	
587	—	—	1	Paket	leere Säcke —	12	587	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
587	—	—	1	Pack	Säcke —	18	587	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
588	—	—	1	Sack	gebr. Säcke —	24	588	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
589	—	—	1	Bund	Sägeblätter —	28	589	Hof	Bayerische Stsb.	
590	—	—	1	Sack	15 Samensäcke —	7	590	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
591	—	—	1	—	Saugpumpenteil —	26,5	591	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	[2]
592	—	—	1	Ballen	Schafleder —	30,5	592	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	Weida S. Stsb.
593	—	—	1	Bund	8 eis. Schaufeln —	8	593	München H.	Bayerische Stsb.	
594	—	—	1	„	Schippen ohne Stiel	22	594	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
595	—	—	1	Schließkorb	— —	20	595	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
596	—	—	1	Sack	Schrauben, Eisenbleche	6	596	Saarbrücken	St. Johann Saarbr.	
597	—	—	1	Korb	verz. Schraubenmuttern	124	597	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
598	—	—	2	Sack	mess. Schürzenketten	6	598	Hagen	„	
599	—	—	1	Korb	Schuhwaren —	35	599	Duisburg	K. E.-D. Essen	
600	—	—	4	Bund	Seegras —	100	600	Soest	K. E.-D. Cassel	
601	—	—	1	Spankorb	präp. Seespinnen —	1	601	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	Gepäck.
602	—	—	1	Sack	Seifenpulver —	5	602	Ulm	Württemberg. Stsb.	
603	—	—	1	Bund	Sessel —	9	603	Saargemünd	St. Johann=Saarbr.	
604	—	—	1	—	Sitzbock —	14	604	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
605	—	—	1	—	Spannkette —	—	605	Duisburg	K. E.-D. Essen	9 m l.
606	—	—	1	Bund	6 neue Spaten —	13	606	Neumünster	K. E.-D. Altona	
607	—	—	1	Kiste	15 Spaten, 6 Hämmer 2 Beile	31	607	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	Fabrikmarke: J.St. u. J.St.N.
608	—	—	1	—	hölzernes Spindchen	18	608	Minden i. W.	K. E.-D. Hannover	
609	—	—	1	Bund	36 Stg. Splinteisen —	21	609	Thorn	K. E.-D. Bromberg	1,52 m l.
610	—	—	1	„	4 ov. Blechspülbecken	12	610	Bretten	Badische Stsb.	von Cöln.

[1] Ansch. v. Berlin Stett. Bhf. 31/3. 05. (Fuß zum optischen Instrument?)
[2] Aus Kupfer und Eisen bestehend.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
611	—	—	2 2	— —	Spülwannen — Jaucheschöpfer —	15	611	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	verzinktes Eisenblech.
612	—	—	1	—	Stabeisen —	14	612	Sommerstedt	K. E.-D. Altona	
613	—	—	1	Bund	Stahlblätter —	20	613	Chemnitz H.	Sächsische Stsb.	in Leinen.
614	—	—	1	Paket	Stahldraht —	27	614	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	in Leinen.
615	—	—	1	Wagen	Stahlknüppel —	—	615	Hamm	K. E.-D. Essen	Elberf. 31676.
616	—	—	2	—	gezähnte Stahlscheiben	6	616	Salzuflen	K. E.-D. Hannover	Patent: A. 46; R. Hunt & Co.
617	—	—	1	Bund	Stahlsprungfedern —	20	617	Bischofswerda	Sächsische Stsb.	von Wülfel?
618	—	—	1	Kiste	2 Stahlwellen —	—	618	Kranichstein	Direktion Mainz	7 m.
619	—	—	2	—	Stahlwellen —	8	619	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	1 m : 2,5 cm.
620	—	—	1	Kiste	eis. Stangen —	130	620	Ottobeuren	Bayerische Stsb.	
621	—	—	1	—	neue Stehleiter —	15	621	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
622	—	—	1	Kiste	feuerfeste Steine —	182	622	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
623	—	—	1	—	Stuhl (Sessel) —	17	623	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	
624	—	—	1	Bund	2 Stühle —	8	624	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
625	—	—	1	„	2 Stühle m. Strohsitzen	12	625	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
626	—	—	1	Sack	ansch. Talg —	74,5	626	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
627	—	—	1	—	neuer gew. Tisch —	40	627	Neumühl	K. E.-D. Essen	
628	—	—	1	—	Tisch —	18	628	Grünau	K. E.-D. Berlin	
629	—	—	1	—	Tisch, alt, gelb gestr.	—	629	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
630	—	—	1	Stück	dreifüß. Tisch —	10	630	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
631	—	—	1	Bund	2 Tische, gelb gestr.	53	631	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
632	—	—	1	„	6 emaill. Töpfe —	17	632	Soest	K. E.-D. Cassel	
633	—	—	3	—	Träger —	34	633	Erkner	K. E.-D. Berlin	
634	—	—	1	—	Treppenpfosten —	10	634	Küllenhahn	K. E.-D. Elberfeld	
635	—	—	1	Kiste	Türdrücker —	91	635	Hagen	„	m. Hornhalter.
636	—	—	15	—	gußeis. Unterlagsplatten	325	636	Hannover S.	K. E.-D. Hannover	
637	—	—	1	Kiste	Verschlußkapseln —	30	637	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	zu Wagenachs.
638	—	—	1	—	Vorsatzbrett —	52	638	Zittau	Sächsische Stsb.	
639	—	—	1	—	Wagenachse —	46	639	Gardelegen	K. E.-D. Hannover	v. Warstein 25/3.
640	—	—	1	Blecheimer	Wagenfett —	9,5	640	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
641	—	—	1	Bund	Waldpflanzen —	5	641	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
642	—	—	10	„	Waldpflanzen —	35	642	Kilchberg	Württemberg. Stsb.	
643	—	—	2 1	— —	eis. Walzenringe — Buchse dazu —	16	643	Posen	K. E.-D. Posen	
644	(Gepäck)	—	1	Handkoffer	1 Wandbrett —	6	644	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
645	—	—	1	Korb	Wäsche, Handtasche	42	645	Saalfeld Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	Monogramm TM
646	—	—	1	—	eis. Waschkessel —	27	646	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
647	—	—	1	—	eis. Wasserkasten —	14,5	647	Prostken	K. E.-D. Königsberg	[1])
648	—	—	1	Ballen	Watte —	47	648	Metz	Reichsbahn	
649	—	—	1	„	ansch. Webwaren —	12	649	Bünde i/Westf.	K. E.-D. Münster	Oldenburg Gr.
650	—	—	1	Weinfaß	leer —	22	650	Appenweier	Badische Stsb.	
651	—	—	1	Sack	Weizenmehl —	52	651	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
652	—	—	1 2	— —	Welle m. 2 Kammräd. und einem Triebrad Konstruktionsteile	20	652	Wanne	K. E.-D. Essen	1,65 m lg.
653	—	—	1	—	eis. Welle, 5,5 m l. —	70	653	Singen	Badische Stsb.	Neuwied.
654	—	—	1	—	eis. Welle —	95	654	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	2,85 m lg.
655	—	—	1	—	Welle —	159	655	Schaffhausen	Badische Stsb.	Crefeld 22/3.
656	—	—	2	—	Winkeleisen und 15 Eisenteile	—	656	Ludwigsglück	K. E.-D. Kattowitz	zum Verladen von Fässern.
657	—	—	1	Sack	Wicken —	100	657	Fürstenfelde	K. E.-D. Stettin	
658	—	—	1	—	Wiener Stuhl —	4	658	Lage	K. E.-D. Hannover	
659	—	—	1	—	Zahnrad —	13	659	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	34,5 cm Durchm.
660	—	—	1 1	in Stroh „ „	großes Zahnrad — kleines Zahnrad —	37	660	Bonn	K. E.-D. Cöln	
661	—	—	1	„ „	Zierpflanzen —	60	661	Hünfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	Weißdorn.
662	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	31	662	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	

[1]) Von Bartenstein 29/3. bezettelt; Stempel „Delta 365/85".

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	B H	1441	3	Stück	Büsten —	10	1	Enschede	Niederländ. Stsb.	Zillerthal-Erdmannsd.
2	A B	63406	1	Ballen	Tapeten —	51	2	Amsterdam D. L.	„	Höchst a/M.
3	F K	2229	6	Stück	Ofenteile —	55	3	Fijenoord	„	Schalke-Rotterdam.
4	G B	9538	1	Ballen	— —	63	4	„	„	Gladbach.
5	H N S	640	12	Stück	Pflugeisen —	—	5	Breda	„	Hörstel.
6	J P W	11045	1	Ballen	Tripp —	—	6	Fijenoord	„	Neersen-Neuwerk.
7	V S R	2000	1	Pack	Papier —	97	7	„	„	Erkrath.
8	—	1/2	2	Bund	eis. Kugel —	27	8	Enschede	„	Gernrode-Hengelo.
9	—	—	3	„	Stahl —	—	9	Zutphen	„	Ruhrort Rh.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Zeitung des Vereins
Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 31. 19. April 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Stückgut-Verkehrsgemeinschaft der preußischen und oldenburgischen Staatsbahnen.

Seit Begründung der preußisch-hessischen Gemeinschaft beschäftigt sich das öffentliche Leben vielfach mit Eisenbahngemeinschaften, und in letzter Zeit, namentlich seitdem eine Betriebsmittelgemeinschaft Gegenstand der Erörterungen geworden ist, wird häufig betont, daß sich auch ohne Aufgabe der Selbständigkeit durch engen Zusammenschluß wichtige Vereinfachungen auf einzelnen Gebieten des mannigfaltigen Eisenbahndienstes erzielen lassen. Die oldenburgischen Staatsbahnen haben seit Jahren einen engen Anschluß an die preußischen Staatsbahnen gesucht und gefunden: in den Wechseltarifen des Personen-, Vieh- und Güterverkehrs schließt sich Oldenburg grundsätzlich dem preußischen Vorgehen an, die Bekanntmachungen über Tarifänderungen erfolgen zum Teil direkt auch im Namen der oldenburgischen Staatsbahnen, die Leitung des Güterverkehrs erfolgt durchweg — auch in den Binnenverkehren beider Verwaltungen — unter Ausschluß jeder Konkurrenzaufnahme über den kürzesten Weg, und in bezug auf den Güterwagenpark herrscht jetzt bereits eine Betriebsmittelgemeinschaft, weil die oldenburgischen Staatsbahnen Mitglied des preußischen Staatsbahn-Wagenverbandes sind. Seit einigen Jahren paßt das Wort „Betriebsmittelgemeinschaft" auf das gegenseitige Verhältnis umsomehr, als auch die getrennte Nachweisung der Leistungen preußischer und oldenburgischer Güterwagen auf den beiderseitigen Strecken entfällt, da Oldenburg für jeden beschafften Güterwagen als Entschädigung für den Lauf auf Strecken des Staatsbahn-Wagenverbandes ein Pauschquantum vergütet erhält. Mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. ist zwischen beiden Verwaltungen ein neues Abkommen getroffen worden, das sich auf die Abrechnung und Leitung des gesamten Stückgutverkehrs (beschleunigtes Eilgut, Eilgut und Frachtgut) bezieht und auch für weitere Kreise in seinen Grundzügen einiges Interesse beanspruchen mag.

Es ist bekannt, daß seit Einführung des Staffeltarifes für Stückgut die Abrechnung des Stückgutverkehrs besonders schwierig geworden ist. Die sämtlichen von einer Station bis zur Übergangsstation beförderten Stückgutmengen können nicht mehr zusammengezogen und abgerechnet, sondern es muß auf jede einzelne Stationsverbindung zurückgegriffen werden, weil die Anteile je nach der Entfernung wegen der staffelförmigen Tarifbildung verschiedene sind. Die hieraus entstehende Arbeit hat auf Kosten der Genauigkeit der Abrechnung allgemein zu Vereinfachungen geführt, indem z. B. die von einer Station ausgegangenen Transporte nach Gruppen zerlegt werden und innerhalb jeder Gruppe die Abrechnung nach Durchschnittssätzen erfolgt. Daß die hierdurch gewonnenen Erleichterungen nicht genügen, zeigen die vielfachen Bemühungen auf weitere Vereinfachungen in den einzelnen Verbänden und besonders der neueste Beschluß des Verkehrsverbandes, nur diejenigen Stationsverbindungen, und zwar nach Stufen, abzurechnen, deren Frachtaufkommen 80 % des gesamten Aufkommens in dem betreffenden Verkehre ausweist, und den Rest der Einnahme nach dem aus den abgerechneten Stationsverbindungen sich ergebenden Prozentverhältnis zu teilen. Der Vorteil dieses Verfahrens beruht darin, daß die vielen Stationsverbindungen mit geringem Verkehr, auf deren Abrechnung fast die gleiche Arbeit verwendet werden muß, wie auf diejenige der Stationsverbindungen mit großem Verkehre, für die Abrechnung ausscheiden. Es wird nicht bestritten werden können, daß die Abrechnung auch nach den Beschlüssen des Verbandes eine umständliche bleibt. Auf die oldenburgischen Verhältnisse paßt das Verfahren ohne weiteres nicht, weil Oldenburg für die Strecken Oldenburg-Wilhelmshaven und Leer-Ihrhove besondere Unterabrechnungen zu legen hat. Erstere Strecke steht bekanntlich im Eigentume Preußens, und die auf dieser Strecke erzielte Bruttoeinnahme wird zwischen Preußen und Oldenburg — als Betriebsführer — in bestimmter Weise verteilt. Die Preußen gehörende Strecke Leer-Ihrhove wird von Oldenburg mitbenutzt, und auch hier hat Oldenburg von der auf der Strecke erzielten Bruttoeinnahme einen Teil an Preußen abzuführen. Die Unterabrechnung läßt sich für die genannten Strecken nicht aufstellen, wenn ein Teil der auf Oldenburg entfallenden Einnahme nur in Prozenten abgerechnet wird, es müßte denn der Anteil der genannten Strecken wiederum nach Prozenten ermittelt werden. Diese Verhältnisse konnten den bereits früher erörterten Plan auf durchgreifende Vereinfachungen nur noch mehr reifen lassen; die von Bayern im Verkehrsverbande angeregte prozen-

tuale Abrechnung der Stückguteinnahme gab eine weitere Anregung.

In den Verhandlungen zwischen den Direktionen Münster und Oldenburg sind zwei verschiedene Vorschläge in Erwägung gezogen. Der erste Vorschlag, der nicht zur Durchführung gekommen ist, war der weitergehende. Es sollte nach den Verkehrszahlen der letzten Jahre festgestellt werden, in welchem Verhältnisse das durchschnittliche Einkommen Oldenburgs aus allen Verbandsverkehren zur Gesamteinnahme Preußens und Oldenburgs aus dem Stückgutverkehr gestanden hat, und nach dem so gefundenen Prozentverhältnis in künftigen Jahren der Anteil Oldenburgs aus den Verbandsverkehren ermittelt werden. Bei einer solchen Abrechnung würde die Einnahme Oldenburgs aus dem Binnenverkehr, die stets ohne Mühe festzustellen ist, unter die Pauschalierung nicht fallen. Ein weiterer Vorzug des Vorschlags besteht darin, daß die Anteile Oldenburgs aus den Verkehren mit allen Bahnen, also nicht allein aus den Verkehren mit Preußen, nicht mehr besonders zu ermitteln wären. Die angestellten Berechnungen wiesen jedoch nicht unerhebliche Schwankungen in den Prozentzahlen der einzelnen Jahre auf, und außerdem sprach die bevorstehende, nicht unerhebliche Erweiterung des oldenburgischen Netzes gegen ein solches Verfahren. Es ist deshalb ein anderer Weg betreten, der weniger weit geht.

Der sehr erhebliche Binnenverkehr Oldenburgs scheidet auch hier aus. Unter die Pauschalierung fällt nur der Verkehr zwischen Preußen und Oldenburg sowie der Verkehr zwischen preußischen Stationen über oldenburgische Strecken und zwischen oldenburgischen Stationen über preußische Strecken. Sind dritte Verwaltungen beteiligt, so muß Rechnung gelegt werden, und es dürfte hierin vom Standpunkte der Vereinfachung ein großer Nachteil nicht liegen, weil in diesen Fällen eine Abrechnung immer erforderlich bleibt und es einigermaßen belanglos ist, ob z. B. im Verkehr mit Sachsen neben den preußischen und sächsischen Anteilen auch der oldenburgische Anteil auszuscheiden ist oder nicht.

Aus den Zahlen der Jahre 1901, 1902 und 1903, die beim Abschluß des Übereinkommens allein zu Gebote standen, ist festgestellt worden, daß der prozentuale Anteil Oldenburgs aus der gemeinsamen Stückguteinnahme Preußens und Oldenburgs im Verkehr von preußischen Stationen nach oldenburgischen Stationen und umgekehrt in den einzelnen Jahren sich annähernd gleich geblieben ist. Es hat betragen:

im Jahre	die Gesamt-Stückguteinnahme Preußens und Oldenburgs aus dem bezeichneten Verkehr ℳ.	der Anteil Oldenburgs ℳ.	%
1901	1 713 450	528 300	30,829
1902	1 850 485	566 233	30,599
1903	1 977 060	604 834	30,650
zusammen	5 540 995	1 699 367	30,669

Das Übereinkommen setzt fest, daß nach dem ermittelten Prozentsatz von 30,669 % der Anteil Oldenburgs künftig ohne jede Abrechnung gefunden wird. Die fast gleiche Höhe des Prozentsatzes in den einzelnen Jahren läßt sich auch theoretisch erklären, weil anzunehmen ist, daß in größeren Verkehren die durchschnittliche Beteiligung der Verwaltungen an den Transporten sich gleich bleibt. Da an dem Steigen und Sinken des Verkehrs stets beide Verwaltungen beteiligt sind, kommen die Schwankungen des Verkehrs bei der Verteilung zur Wirkung. Die Hebung des Verkehrs durch die Eröffnung neuer Strecken findet ebenfalls Berücksichtigung. In den Jahren, deren Zahlen der Berechnung des Prozentsatzes zugrunde gelegt sind, bestand das Markenverfahren noch nicht. Die genauen Abrechnungen einzelner Monate des Jahres 1904, während welcher das Markenverfahren in den preußisch-oldenburgischen Verkehren bereits eingeführt war, zeigten, wie zu erwarten war, daß durch die Ausscheidung der Markensendungen das Prozentverhältnis kaum beeinflußt wird. Es konnten deshalb ohne Bedenken die Markensendungen von der Pauschalierung in der Weise ausgenommen werden, daß die Abrechnung der Markensendungen getrennt und zwar nach den Beschlüssen des Verkehrsverbandes erfolgt.

Besondere Schwierigkeiten verursachte die nach vorstehendem noch nicht geregelte Abrechnung des Transitverkehrs (Verkehr zwischen preußischen Stationen über oldenburgische Strecken und der übrigens sehr geringe Verkehr zwischen oldenburgischen Stationen über preußische Strecken). Hier ließen sich Prozentzahlen nicht ohne weiteres finden. Es ergab sich z. B., daß die Transitanteile Oldenburgs aus dem über oldenburgische Strecken geleiteten preußischen Binnenverkehr anderen Schwankungen unterworfen waren, als die Einnahmen Preußens aus dem preußischen Binnenverkehr. Es war also nicht angängig, den Anteil Oldenburgs in ein Verhältnis zu den preußischen Einnahmen aus dem preußischen Binnenverkehr zu bringen. Dieses Ergebnis erklärt sich daraus, daß für den preußischen Binnenverkehr die Entwicklung des Verkehrs in geographisch fern liegenden Gegenden mit ausschlaggebend ist. Es wurde aber auch hier ein zutreffendes Prozentverhältnis gefunden, und zwar aus dem Vergleich der Transitanteile Oldenburgs (nach Abzug der geringen Transitanteile Preußens) mit den Einnahmen Oldenburgs aus dem oldenburgischen Binnenverkehr. Die Zahlen der letzten Jahre ergaben, daß sich der Transitverkehr annähernd in demselben Umfange entwickelt hat, wie der oldenburgische Binnenverkehr, ein Ergebnis, das sich auch wieder theoretisch und zwar daraus erklären läßt, daß der Transitverkehr im wesentlichen wie der oldenburgische Binnenverkehr ein Teil des nordwestdeutschen Verkehrs ist. So einigte man sich dahin, daß der Anteil Oldenburgs aus dem Transitverkehr nach der Einnahme des Binnenverkehrs (20,171 %) gefunden wird. Damit ist auch die Abrechnung des Markenaufkommens im Transitverkehr, die, weil es sich um den preußischen Binnenverkehr handelt, unter die Dresdener Abrechnung nicht fällt und für welche sonst besondere Vereinbarungen erforderlich gewesen wären, erledigt: die 20,171 % werden von den Einnahmen des Binnenverkehrs einschließlich der Markensendungen genommen.

Eine weitere Schwierigkeit bereitete die anfangs bereits erwähnte Unterabrechnung für die Strecken Oldenburg-Wilhelmshaven und Leer-Ihrhove. Auch hier mußte eine prozentuale Verteilung vereinbart werden, weil eine besondere, genaue Abrechnung für die genannten Strecken die Vorteile der geschilderten Verteilung unter die beiden Verwaltungen so gut wie hinfällig gemacht haben würde. Nach dem Übereinkommen soll die Unterabrechnung in der Weise geschehen, daß die Anteile der genannten Strecken nach dem Verhältnis, in welchem sie im Jahre 1902 zu den oldenburgischen Stückguteinnahmen aus den betreffenden Verkehren gestanden haben, gefunden werden. Die finanzielle Gefahr ist weniger groß, weil die Einnahmen der beiden Strecken wiederum zwischen Preußen und Oldenburg zu teilen sind.

Die Vorteile des Übereinkommens bestehen zunächst in dem Fortfall der kostspieligen Abrechnung zum Nutzen beider Verwaltungen; es erhält aber eine weit höhere Bedeutung durch die fernere Vertragsbestimmung, daß die Leitung des gesamten Stückgutverkehrs (beschleunigtes Eilgut, Eil- und Frachtgut), und zwar in allen Verkehren, also auch mit dritten Verwaltungen, innerhalb des preußisch-oldenburgischen Gebiets nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfolgen soll (Ersparung von Wagen und Umladungen, zweckmäßige Kurswagenbildung und Beschleunigung der Beförderung). Es ist nur der allgemeine Vorbehalt gemacht, daß die Leistungen beider Verwaltungen entsprechend den bisherigen nach dem Grundsatze der Leitung über den kürzesten Weg sich ergebenden Leistungen soweit tunlich ausgeglichen werden sollen. Es steht also nichts im Wege, daß der Verkehr, sobald es zweckdienlich erscheint, über andere Übergangsstationen als bisher gefahren oder ganz von den Strecken der einen oder anderen Verwaltung abgeleitet wird. Daß hierdurch ganz erhebliche Vorteile für die beteiligten

Bahnen und für die Bedienung des Verkehrs erzielt werden können, liegt auf der Hand. Die neue Verkehrsleitung ist ohne Schwierigkeit vereinbart und kommt demnächst voll zur Durchführung. Die Ladevorschriften konnten in einfacher Weise aufgestellt werden, weil die Übergangspunkte frei gewählt werden durften. Die Einzelheiten der Verkehrsumlegung können ein Interesse weiterer Kreise nicht beanspruchen.

Diese verkehrstechnischen Erleichterungen rechtfertigen es vielleicht, das zunächst bis zum 31. Dezember 1909 geltende Vertragsverhältnis als eine Stückgut-Verkehrsgemeinschaft zu bezeichnen.

Oldenburg, im April 1905.

Mutzenbecher.

Die Fahrbahn des Eisenbahngleises.

Wir haben in dem Bericht über die Besichtigung der Haarmannschen Oberbausysteme in Nr. 77 S. 1124 Jahrg. 1904 d. Ztg. bereits einen kurzen Auszug aus dem lichtvollen Vortrag gebracht, den Geh. Kommerzienrat Dr.-Ing. Haarmann am 26. September 1904 vor einer Versammlung von Eisenbahnfachleuten und Vertretern der Wissenschaft auf dem Osnabrücker Stahlwerke des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins bei der Besichtigung des Gleismuseums hielt. Haarmann hatte bereits in einem früheren Vortrag im Verein für Eisenbahnkunde in Berlin über „Neue Beobachtungen, Messungen und Versuche am Eisenbahnoberbau", über den wir seinerzeit berichtet haben, ausgeführt, daß es zur Feststellung der für die Konstruktion des Eisenbahnoberbaues maßgebenden Grundsätze von ganz besonderer Wichtigkeit ist, wenn man die bei der Auswechslung der Gleise unbrauchbar gewordenen Teile stets einer eingehenden, sachkundigen Untersuchung unter Berücksichtigung der Verwendungsdauer und der Verkehrsbeanspruchungen unterzieht. An diesen Vortrag soll sich der neuere ergänzend anschließen.

Der Vortragende macht auf die für die Gestaltung und Erhaltung der Fahrbahn des Gleises wichtigsten Gesichtspunkte aufmerksam. Die Bemühungen der Eisenbahntechniker, dem Schienengestänge diejenigen Eigenschaften zu verleihen, welche es befähigen, den hohen Ansprüchen des unaufhaltsam wachsenden Verkehrs zu genügen, laufen in letzter Linie stets darauf hinaus, den Rädern eine glatte, widerstandsfähige Fahrbahn zu geben. Schiene und Rad sollen so zusammenpassen, daß ein dauernd gutes und stoßfreies Abrollen der Räder auf den Schienen erfolgt. Hierfür ist es Bedingung, daß dem rollenden Rade überall eine stetige und nicht zu kleine Stützfläche geboten wird. Bisher haben die Bestrebungen nach Erlangung einer zweckmäßigen Fahrbahn noch zu keinem befriedigenden Zustande geführt. Nicht einmal bezüglich des Querschnitts des Schienenkopfes hat sich eine allgemein anerkannte Grundform eingebürgert, die doch für die Durchführung des internationalen Verkehrs besonders wünschenswert wäre. Erst wenn in bezug auf Form und Material ein volles Zusammenpassen von Rad und Schiene wirklich erreicht würde, wäre der geringste Verschleiß beider Elemente und damit die höchste Vollkommenheit des Betriebes verbürgt. Nach Ansicht Haarmanns genügen die bisherigen Schienenprofile wegen der Symmetrie des Schienenkopfes diesem Zweck nicht.

Zu der Maßnahme, die Außen- und Innenseite einer Schiene gleich zu machen, hatte der Glaube geführt, daß man die einseitig abgenutzte Schiene durch Umlegen wenigstens für eine gewisse Zeit noch verwendbar machen könne. Seit der Einführung des homogenen Flußstahles und seiner Vervollkommnung in bezug auf Zug- und Verschleißfestigkeit kann man im allgemeinen darauf rechnen, daß eine Schiene, wenn ihr Kopf einseitig bis zum zulässigen Maß abgenutzt ist, auch in ihren übrigen Teilen, namentlich aber am Stoß, ungefähr so weit verschlissen ist, daß sie höchstens noch für Nebengleise vorübergehend betriebstauglich sein kann.

Haarmann schlägt vor, den Schienen durch einen nach außen flachen Kopf gleich im neuen Zustande annähernd diejenige Fahrflächengestaltung zu geben, welche der Radreifen sich sonst erst im Betriebe selbst herstellen muß. Da die symmetrische Gestalt der Schienenfahrbahn neuen Radreifen eine nur unvollkommene Lauffläche bietet und die Berührung dann zwischen Rad und Schiene in einem mathematischen Punkte stattfindet, der nur durch die Elastizität der Schiene und des Rades zur Fläche wird, findet eine außerordentlich schnelle Abnutzung statt. Ohne Zweifel wird durch Maßnahmen, welche die Entstehung des sogenannten „falschen Radflansches" verhindern oder doch einschränken, die Lebensdauer der Reifen verlängert und die Erhaltung des gesunden Zustandes von Rad und Schiene gefördert.

Der Vortragende macht weiter auf einen anderen wichtigen, die Fahrbahn betreffenden Gesichtspunkt aufmerksam: auf ihre Höhenlage. Abweichungen in der Schienenhöhe, in der Kopfhöhe, in der Fußbreite und in der Höhe der Laschenkammer sind durch ihr Zusammenwirken sehr schädlich. Ihre Ursachen liegen hauptsächlich in dem wechselnden Wärmegrade der Stahlblöcke und der Walzstücke bis zum Fertigkaliber, in gelegentlichen Stockungen beim Walzendurchgang sowie in dem unvermeidlichen Verschleißen der Walzen an ihren Druckstellen. An einigen Profilen, die von neuen Schienen genommen wurden, zeigt sich, daß die Unterschiede in der Schienenhöhe, Kopf- und Fußbreite bis 2 mm betragen können. Nach den Abnahmebedingungen sind diese Abweichungen zwar zulässig, da sich aber am Schienenstoß infolgedessen treppenstufenförmige Absätze bilden können, würde es zu empfehlen sein, durch nachträgliche Bearbeitung der Schienenenden auf eine angemessene Länge das Vorkommen von Unstetigkeiten auszuschließen. Das Nachfräsen der Schienenenden, das nach genauen Schablonen geschehen müßte, würde zwar nicht ohne Einfluß auf den Preis der fertigen Schiene bleiben, würde aber bei sachgemäßen Einrichtungen unter Benutzung zweckmäßiger, elektrisch betriebener Motoren die Anschaffungskosten nur unerheblich erhöhen. Hieraus würden sich aber wesentliche Vorteile ergeben für die gleichmäßige Fahrt, für die Erhöhung der Sicherheit, für die Ersparung an Betriebskraft und für die Dauerhaftigkeit der Bahn und der Fahrzeuge.

Der Vortragende führte weiter aus, daß, nachdem die Fahrbahn des Eisenbahngleises nach diesen Gesichtspunkten ausgestattet ist, das Bestreben vorliegen muß, diesen Zustand zu erhalten. Am schnellsten vollzieht sich die Abnutzung des Schienenkopfes in der Nähe der Schienenstöße am Auflaufende, das dem Schlagen der Räder am meisten ausgesetzt ist. Abgesehen von der Wahl möglichst verschleißfesten Materials, muß daher für die weitgehendste Herabminderung der Zahl der Stoßstellen und für vollkommene Ausrüstung des Schienenstoßes gesorgt werden. Der Verwendung von 20 m langen Schienen steht nichts im Wege; sie ist besonders beim Starkstoßoberbau angängig, weil bei ihm die senkrechten Bewegungen der Schienenenden abgefangen sind und die Schienen durch die am besten in der Nähe der Schienenmitten angebrachten Stemmstühle am Wandern verhindert werden. Mit den durch die größeren Schienenlängen erwachsenden einmaligen Unbequemlichkeiten des Transportes und der Handhabung der Stücke auf der Strecke, mit dem einmaligen größeren Kostenaufwand und mit den einmaligen Mehrkosten wird man sich angesichts der in Aussicht stehenden dauernden Vorteile für

die Aufrechterhaltung der Betriebstüchtigkeit der Gleise recht gut abfinden können.

Zum Schluß weist der Redner noch darauf hin, wie man in Amerika so leicht das Bestehende verläßt, um nur unscheinbare, in ihrer maschinellen Ausnutzung aber weittragende Verbesserungen einzuführen, während man bei uns durch die Aufstellung von sogenannten Normalien zu sehr am Hergebrachten festhalte. Wir sollten dem stetigen Fortschreiten der Technik nicht zu viele Normalien entgegenstellen.

M . . . r.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß.** Zu dem im Monat Mai d. J. in Washington stattfindenden Kongreß wird vom Deutschen Reiche eine Delegation abgesandt werden. Mit ihrer Führung ist Se. Exzellenz der Präsident des Reichseisenbahnamts, Wirklicher Geheimer Rat Dr. Schulz betraut. Außerdem nehmen teil: der Geheime Oberbaurat Petri, vortragender Rat beim Reichseisenbahnamt, der Geheime Oberbaurat Sarre, vortragender Rat beim Reichsamt für die Verwaltung der Reichseisenbahnen, der Geheime Baurat Steinbiß, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona, der Regierungsrat Franke, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., der Regierungs- und Baurat Baltzer, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Stettin.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat Februar d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 7 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 3 bei Personenzügen), 12 Entgleisungen in Stationen (davon 3 bei Personenzügen), 1 Zusammenstoß auf freier Bahn (Auffahren eines Güterzuges auf einen Personenzug), 8 Zusammenstöße in Stationen (sämtlich zwischen Güter- und Rangierzügen) vorgekommen. Dabei wurden 8 Bahnbedienstete verletzt.

— **Fortführung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn in Charlottenburg.** Der Ausbau der Untergrundbahnstrecke von Bahnhof Knie durch die Bismarckstraße, Sesenheimer- und Spreestraße nach dem Wilhelmplatz ist zwar begonnen und der Tunnelkörper bis zur Station Krummestraße fertiggestellt, die übrigen Bauarbeiten sind aber bisher dadurch verzögert worden, daß die Frage noch unentschieden war, ob eine für die Aufschließung des Westendgeländes in Anregung gekommene Abzweigung zur Ausführung kommen würde. Obwohl diese Frage immer noch nicht vertraglich geregelt ist, ist doch, um die Möglichkeit dieser Abzweigung offen zu lassen, jetzt die Frage des Bahnhofs Krummestraße derart erledigt, daß dieser außer für die durchgehende Linienführung nach dem Wilhelmplatz auch für die spätere Anfügung der Zweiglinie ausgebaut wird. Die Genehmigung zu dieser geänderten Ausgestaltung des Bahnhofs ist behördlicherseits erteilt, so daß jetzt auch die Arbeiten nach dem Wilhelmplatz weitergeführt werden. Der Bahnhof ist so angelegt, daß die Eingangstreppen etwas östlich von der Krummestraße zu liegen kommen. Die Gleise der Linie nach dem Wilhelmplatz liegen zwischen zwei Bahnsteigen, an deren Außenseite die Westendgleise geführt sind. Die letzteren sind aus den durchgehenden (Wilhelmplatz-) Gleisen östlich des Bahnhofs abgezweigt. Während das von Westend kommende Gleis von den durchgehenden Gleisen von und zum Wilhelmplatz unberührt bleibt, werden letztere durch das nach Westend führende Gleis gekreuzt. Kreuzungen in Schienenhöhe sind indessen in der Weise vermieden, daß das Westendgleis unter den Wilhelmplatzgleisen mittels tieferliegenden Tunnels hindurchgeführt ist. Für die Fertigstellung des Bahnhofs Krummestraße und damit der Linie zum Wilhelmplatz sind etwa 5/4 Jahre Bauzeit in Ansatz gebracht, so daß die Hauptstrecke im Sommer 1906 zur Eröffnung kommen dürfte.

— **Eisenbahnunfall bei Schifferstadt.** Wie aus Speyer gemeldet wird, ist infolge falscher Weichenstellung in der Nacht vom 15. zum 16. d. M. gegen 12 Uhr in der Nähe der Station Schifferstadt (Pfälzische Bahnen) ein Güterzug entgleist. Der Heizer war sofort tot, mehrere Beamte sind schwer verletzt.

— **Das württembergische Eisenbahnbaugesetz für die Finanzperiode 1905/06.** Mit Schreiben des Königlichen Staatsministeriums vom 13. d. M. ist dem Präsidium der Kammer der Abgeordneten der Entwurf des Gesetzes betreffend die Beschaffung von Geldmitteln für den Eisenbahnbau und für außerordentliche Bedürfnisse der Verkehrsanstaltenverwaltung in der Finanzperiode 1905/06 nebst einer Übersicht über die in Behandlung stehenden Nebenbahnprojekte zugegangen.

Wir teilen nach dem „Staatsanzeiger für Württemberg“ nachstehendes aus dem Gesetzentwurf mit:

Art. 1. Für den Bau von Nebenbahnen durch den Staat werden 3 000 000 *M.* bestimmt und zwar 1. für die Bahn von Tübingen nach Herrenberg als erste Rate 1 000 000 *M.*, 2. für die Bahn von Kirchheim unter Teck nach Weilheim an der Teck als erste Rate 400 000 *M.*, 3. für die Bahn von Schorndorf nach Welzheim als erste Rate 1 000 000 *M.*, 4. für eine Bahn von Göppingen nach Gmünd als erste Rate 600 000 *M.*

Mit der baulichen Ausführung dieser Bahnen ist vorzugehen, wenn der Eisenbahnverwaltung von den Beteiligten der für den Bahnbau und dessen Zubehör dauernd erforderliche Grund und Boden kosten- und lastenfrei zur Verfügung gestellt oder statt der Eigentumsüberweisung genügende Sicherheit für die Erstattung der Grunderwerbungskosten geboten wird. Außerdem sind von den Beteiligten bare Baukostenbeiträge zu leisten und zwar bei den Bahnen Tübingen-Herrenberg von 5000 *M.* für 1 km, Kirchheim unter Teck-Weilheim an der Teck von zusammen 50 000 *M.*, Schorndorf-Welzheim von zusammen 115 000 *M.*, Göppingen-Gmünd von zusammen 140 000 *M.*; auch haben die an den Bahnen Tübingen-Herrenberg, Schorndorf-Welzheim und Göppingen-Gmünd Beteiligten das für Bahnzwecke erforderliche Wasser unentgeltlich abzugeben oder eine entsprechende Entschädigung hierfür zu leisten.

Art. 2. Als letzte Raten werden bestimmt für die durch den Staat erbauten Nebenbahnen 1. von Laupheim nach Schwendi 180 000 *M.*, 2. von Roßberg nach Wurzach 100 000 *M.*, zusammen 280 000 *M.*

Art. 3. An Staatsbeiträgen zum Bau von Nebenbahnen durch Privatunternehmer werden bestimmt: 1. für die Bahn von Jagstfeld nach Neuenstadt 338 000 *M.*, 2. für die Bahn von Amstetten nach Gerstetten 640 000 *M.*, 3. für die Bahn von Vaihingen a. d. E. Bahnhof nach Enzweihingen 140 000 *M.*, zusammen 1 118 000 *M.*

Art. 4. Für den Bau von zweiten Gleisen werden 4 700 000 *M.* bestimmt und zwar: 1. für die Bahnstrecke Waiblingen-Gmünd (5. Rate) 1 200 000 *M.*, 2. Plochingen-Tübingen (5. und letzte Rate) 500 000 *M.*, 3. Untertürkheim-Kornwestheim (3. und letzte Rate) 200 000 *M.*, 4. Ravensburg-Friedrichshafen (2. Rate) 1 300 000 *M.*, 5. Stuttgart Westbahnhof-Böblingen (2. Rate) 1 400 000 *M.* und 6. Vorarbeiten für die Bahnstrecke Ulm-Ravensburg 100 000 *M.*

Art. 5. Für sonstige Erweiterungen und Verbesserungen an den im Betrieb befindlichen Bahnen werden 8 943 000 *M.* bestimmt und zwar: für Erweiterung der Bahnhöfe Mühlacker (3. Rate) 200 000 *M.*, Feuerbach (3. Rate) 900 000 *M.*, Plochingen (4. Rate) 1 300 000 *M.*, Ulm (4. Rate) 2 000 000 *M.*, Laupheim Hauptbahnhof 263 000 *M.*, Biberach (1. Rate) 400 000 *M.*, Stuttgart Westbahnhof (1. Rate) 300 000 *M.*, Freudenstadt Hauptbahnhof (3. und letzte Rate) 180 000 *M.*, Schiltach (2. und letzte Rate) 100 000 *M.*, Reutlingen (2. Rate) 800 000 *M.*, Tübingen (1. Rate) 400 000 *M.*, Aalen (4. und letzte Rate) 500 000 *M.*, ferner für die Durchführung der Bahnsteigsperre (2. Rate) 600 000 *M.*, für die Beseitigung von schienengleichen Wegübergängen (2. Rate) 500 000 *M.* und für Maßnahmen zur Erhöhung der Betriebssicherheit (2. Rate) 500 000 *M.*

Art. 6. Für die Erbauung von Wohngebäuden werden 1 200 000 *M.* bestimmt und zwar: 1. für weitere Familienwohngebäude für Unterbeamte der Verkehrsanstalten in Stuttgart (8. Rate) 150 000 *M.*, 2. für Wohngebäude für Eisenbahnbeamte und Unterbeamte a) beim Güterbahnhof Untertürkheim (4. Rate) 350 000 *M.*, b) in Ulm (2. Rate) 400 000 *M.*, 3. für Wohngebäude für Arbeiter der Wagenwerkstätte Cannstatt (4. Rate) 300 000 *M.*

Art. 7. Für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der Staatsbahnen werden 3 330 000 *M.* bestimmt.

Art. 8. Zur Beteiligung des Staates an dem Filderbahnunternehmen durch Übernahme von Aktien im Nennwert von 300 000 *M.* werden 306 750 *M.* bestimmt.

Art. 10. Zur Deckung der in Art. 4 bis 8 vorgesehenen Forderungen sind Staatsanlehen unter möglichst günstigen Bedingungen aufzunehmen, desgleichen für die in Art. 1 bis 3 vorgesehenen Forderungen, soweit diese nicht aus den bis zum 31. März 1907 anfallenden Überschüssen des Reservefonds der Staatsbahnen gedeckt werden können.

Die Begründung zu Art. 1 des Gesetzentwurfs enthält Ausführungen über die künftige Fortsetzung des Nebenbahnbaues in Württemberg. Wir werden diese Ausführungen noch mitteilen.

— **Betriebsmittelgemeinschaft und Tarifreform.** Der Jahresbericht der Handelskammer Heilbronn für 1904 behandelt beide Fragen. Die Handelskammer hofft auf ein baldiges Zustandekommen der Reformen und verspricht sich eine günstige Wirkung davon auf den Verkehr und die Einnahmen der württembergischen Bahnen. Die Handelskammer empfiehlt die Einführung der IV. Wagenklasse nach den günstigen Erfahrungen, die damit in Preußen, Hessen und auch in Elsaß-Lothringen gemacht wurden, aufs dringendste auch für Württemberg. Sollte sich Bayern vorerst noch nicht für die IV. Klasse entscheiden können, so wäre einem Zustandekommen der Betriebsmittelgemeinschaft auch zunächst ohne Bayern einem längeren Zuwarten aufs Unbestimmte weitaus der Vorzug zu geben. Jetzt sei Stimmung dafür vorhanden, und was die Hauptsache sei, es stehen Männer an der Spitze der Verwaltungen, welche die Sache durchführen wollen und können. Daß mit der Betriebsmittelgemeinschaft die Tarifreform gleichzeitig durchgeführt werden soll, sei nur zu begrüßen. Rückfahrkarten und zusammengestellte Fahrscheinhefte haben sich überlebt. Daß Rückfahrkarten zu vielen Unzuträglichkeiten und Betrügereien führen, sei anerkannt, nebenbei seien sie aber wie die zusammengestellten Fahrscheinhefte für eine Zeit, in der man das Reisen so leicht nehme und in der Ausdehnung und Abänderung seiner Reise freie Hand haben wolle und müsse, veraltet. Ehe man sich in seinen Reisewegen, Ziel und Zeit so einzwängen lasse, verzichte man oft lieber auf die Ermäßigung und nehme einfache Fahrscheine; weshalb das dann aber mehr kosten soll, als wenn man vorher mit Zusammenstellung dieser Fahrscheine einen umständlichen, teuren Apparat in Bewegung gesetzt habe, sei schwer zu verstehen. Halbierung der Rückfahrkartenpreise und die Ausgabe nur noch einfacher Fahrscheine zu diesen Preisen unter Wegfall aller anderen Sorten von Fahrscheinen hält die Kammer für die beste Reform. Auch die badischen Kilometerhefte seien in der Benutzung weniger einfach, und sollten sie noch etwas billiger sein, so gleiche sich das durch die Einführung der IV. Klasse reichlich aus.

— **Ein Überfall im Eisenbahnabteil** wird aus Cöln gemeldet. Die B. B.-Ztg. berichtet darüber folgendes: Der Direktor der Cöln-Bonner Kreisbahnen, der in der Nacht vom Sonntag zum Montag den Schnellzug von Duisburg nach Cöln benutzte, wurde bei der Abfahrt von Duisburg von einigen 20- bis 22jährigen Burschen in seinem Wagenabteil I. Klasse zu Boden geschlagen, geknebelt und seiner gesamten Barschaft sowie der goldenen Uhrkette beraubt. Die Strolche bedrohten ihn, wenn er sie verraten sollte, mit geladenem Revolver. Kurz vor Einlaufen in Station Düsseldorf entsprangen die Verbrecher dem Zuge, der schwer verletzte Direktor wurde nach Cöln geschafft. Den Bemühungen der alsbald von dem Überfall verständigten Düsseldorfer Polizei gelang es, am 17. d. M. vormittags die Verbrecher festzunehmen.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: die Regierungsräte Dr. Grünberg bei der Eisenbahndirektion in Berlin und Holtze bei der Eisenbahndirektion in Kattowitz zu Oberregierungsräten sowie der Geheime Baurat Wagner bei der Eisenbahndirektion in Breslau zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte.

Im Bereiche der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurde befördert: der Vorstand der Eisenbahnbetriebsdirektion Weiden Johann Weigert zum Oberregierungsrat im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten; in dauernden Ruhestand wurden versetzt: auf gestelltes Ansuchen der Regierungsdirektor bei der Generaldirektion der Staatseisenbahnen und Fiskal der Verkehrsanstalten Ernst Ritter v. Rutz unter gleichzeitiger Verleihung des Verdienstordens vom heiligen Michael II. Klasse; ferner der Vorstand der Bahnstation Gunzenhausen Oberinspektor Christoph Poland und der Vorstand der Güterstation Kufstein Wilhelm Direnberger.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung wurde ernannt der juristische Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion, Finanzassessor Treusch v. Buttlar zum Finanzrat und Mitglied der Generaldirektion; versetzt der Regierungsbaumeister beim Werkstättenbureau Hofmeister zur Werkstätteninspektion Dresden.

Österreich.

— **Südbahn.** Nach dem kürzlich veröffentlichten Rechnungsabschluß für das Jahr 1904 ergibt sich für dieses Betriebsjahr (trotz erheblicher Mehrauslagen für die Verstärkung des Oberbaues sowie für außer Verkehr gesetzte Betriebsmittel und trotz der Abschreibungen vom Buchwerte des Besitzes an Wertpapieren), und zwar unter Zugrundelegung der alten tilgungsplanmäßigen Erfordernisse für die dreiprozentigen Obligationen noch ein Ertragsüberschuß von 945 725 Kr., welcher im Sinne des mit dem Prioritätenkurator abgeschlossenen Übereinkommens zu verwenden sein wird. (Das Jahr 1903 hatte mit einem Gebarungsüberschusse von 100 000 Kr., das Jahr 1902 mit einem Gebarungsabgang von 200 000 Kr. abgeschlossen.) Die aus der Einschränkung der Tilgung der dreiprozentigen Obligationen im Jahre 1904 sich ergebenden Rücklässe betragen 11 864 183 Kr. gegen 11 729 439 Kr. im Vorjahre. Die folgende Zusammenstellung zeigt die Hauptergebnisse des Rechnungsabschlusses im Vergleiche mit dem Vorjahre:

Erträgnisse:	1904 Kronen	gegen 1903 Kronen
Betriebseinnahmen	116 188 793	+ 4 463 840
ab:		
Betriebsausgaben	57 187 517	+ 2 067 565
Besondere Ausgaben und zwar:		
Gebühren, Realsteuern, Wohlfahrtsauslagen usw.	5 350 524	+ 55 502
Kote- und Stempelgebühren für die Aktien und Obligationen	1 790 328	+ 24 078
Österreichische Erwerbsteuer samt Zuschlägen	7 656 110	+ 202 585
Ungarische Gesellschaftsteuer samt Zuschlägen	868 030	+ 27 625
daher Reinertrag der Hauptbahnen	43 336 284	+ 2 086 475
hierzu:		
Gewinn aus dem Betrieb der Lokal- und Pachtbahnen (einschließlich der Rente für den verkauften $1/6$ Anteil an der Wiener Verbindungsbahn)	284 191	+ 4 831
Erträgnis der Hotelanlagen, des Grazer Walzwerkes, des Kohlenbergbaues in Gonobitz und der Fabrik für Sicherungsanlagen	1 016 976	— 8 243
Summe der Erträgnisse	44 637 451	+ 2 083 063
Lasten:		
Erfordernis für die Verzinsung und Tilgung der Anlehen	60 058 069	+ 1 320 922
ab:		
Beitragsleistung der Staatsverwaltung zur Verzinsung und Tilgung des 5 prozentigen Anlehens	1 524 095	unverändert
Tilgungsquote der ungarischen Regierung	571 429	—
Tilgungsquote der italienischen Regierung	28 158 163	—
	29 804 382	
Saldo der Zinsen und verschiedenen Abrechnungen usw.	2 023 161	— 216 226
Summe der Lasten	31 827 543	+ 1 104 696
Rücklässe aus der Einschränkung der Tilgung der 3 prozentigen Obligationen im Jahre 1904	11 864 183	+ 134 744
zusammen	43 691 726	+ 1 239 440
Ertragsüberschuß	945 725	+ 843 623

Der aus der Einschränkung der Tilgung der 3 prozentigen Obligationen im Jahre 1904 erübrigende Betrag von 11 800 000 Kr. ist übereinkommengemäß zu verwenden: a) zur Bestreitung der Investitionen des Jahres 1904: 6 000 000 Kr.; b) zur teilweisen Berichtigung der aus der Abrechnung für die Diskontierungsperiode 1900 bis einschließlich 1904 zu leistenden Abschlagszahlung auf den Kaufschillingsrest von 9 200 000 Kr. Der Fehlbetrag wird, insoweit er nicht aus der Reserve zur Sicherung des Dienstes der 3 prozentigen Obligationen gedeckt wird, vorläufig aus den Kassenbeständen bestritten.

Von den rund 4 500 000 Kr. betragenden Betriebsmehreinnahmen entfallen ungefähr 1 500 000 Kr. auf den Personenverkehr, 500 000 Kr. auf den Eilgutverkehr und 2 500 000 Kr. auf den Frachtgutverkehr. Die Steigerung der Einnahmen aus dem Personenverkehre ist auf die neuerliche Verkehrszunahme, die Steigerung der Einnahmen aus dem Güterverkehre auf Mehrverfrachtungen von Bau- und Werkholz, Baumaterialien, Kohlen, Eisen und Eisenwaren, Petroleum usw. zurückzuführen. Minderverfrachtungen ergaben sich insbesondere bei ungarischem Getreide im Verkehre nach Österreich, bei italienischem Weine nach Österreich und Ungarn sowie bei ungarischem Zucker nach Fiume.

Die Steigerung der Betriebsausgaben steht in völlig entsprechendem Verhältnisse zu der durch die Verkehrszunahme bedingten Erhöhung der Betriebsleistung. Die Steigerung der reinen Betriebsausgaben betrug 46 %, die Steigerung der gesamten Betriebsausgaben (also der reinen Betriebsausgaben zuzüglich der besonderen Ausgaben) 53 % der Betriebsmehreinnahmen. In den Berechnungen, welche dem Abkommen mit

den Prioritätenbesitzern zugrunde lagen, waren diese Verhältnisziffern mit 50 bezw. mit 65 % der Betriebsmehreinnahmen vorgesehen.

Das Erträgnis der Industrien, das ist der Hotelanlagen, des Grazer Walzwerkes, der Fabrik für Sicherungsanlagen in Wien und des Kohlenbergbaues in Gonobitz, war auch im Berichtsjahre recht befriedigend und hat sich ungefähr auf der im Jahre 1903 erreichten Höhe behauptet.

Die Erhöhung des Erfordernisses für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen ist darin begründet, daß der Ende 1903 begebene Rest der Anleihe Serie W nunmehr in den Rechnungen des Jahres 1904 voll wirkt und gleichzeitig auch die Anzahl der zu verlosenden 3 prozentigen Obligationen tilgungsplanmäßig gestiegen ist.

Der für die dreiprozentigen Südbahnprioritäten bestellte Kurator teilt unter Bezugnahme auf die Verlautbarung der Südbahn hinsichtlich der Ergebnisse des Jahres 1904 mit, daß die Gesellschaft bezüglich der gemäß des Übereinkommens vom 16. September 1903 in ihren Geschäftsbericht alljährlich aufzunehmenden Nachweisungen mit ihm das Einvernehmen gepflogen habe, und daß sie ihn, wie sie ihm schon im Laufe des Jahres regelmäßig von den wichtigeren, das Interesse der Prioritätenbesitzer berührenden Vorgängen Mitteilung machte, jetzt nach Beendigung der Bilanzarbeiten zur Einsichtnahme in ihre Rechnungen und Belege eingeladen habe. Der Kurator sei nunmehr mit der Prüfung der ihm zur Verfügung gestellten Ausweise beschäftigt und werde nach Beendigung dieser Arbeit seinen Bericht über die Ausführung des Übereinkommens veröffentlichen. Es erscheine dem Kurator aber bereits jetzt zweifellos, daß die Südbahn auch in diesem Jahre den durch das Übereinkommen mit dem Kurator übernommenen Verpflichtungen vollkommen entsprochen habe.

— **Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** Nach dem vorliegenden Geschäftsberichte betrugen die Betriebseinnahmen der österreichischen Eisenbahnlinien einschließlich des Ergänzungsnetzes und der Brünn-Rossitzer Bahnstrecke 65 995 139 (+ 918 794) Kr., die Betriebsausgaben 39 137 523 (+ 452 137) Kr., der Betriebsüberschuß 26 857 616 (+ 466 657) Kr., der Garantiezuschuß der Staatsverwaltung für das Ergänzungsnetz 485 558 (+ 64 954) Kr., die Tilgungsquote für die ungarischen Eisenbahnlinien 19 459 624 (— 16 824) Kr.; ein Sechstel Anteil an der Wiener Verbindungsbahn ergab 56 000 Kr. (unverändert); die Werke und Fabriken in Österreich lieferten 182 137 (— 284 038) Kr., die Berg- und Hüttenwerke und Domänen in Ungarn 535 052 (+ 310 501) Kr., zusammen 48 575 987 (+ 541 250) Kr. Die Zinsen der Prioritäten und die Abschlagszahlung von 12,50 Franken für die Aktie erforderten 34 996 717 (— 145 212) Kr., die Abschreibung von den Anlagekosten der Eisenbahnen und die Tilgung des gesellschaftlichen Privatbesitzes 5 077 081 (+ 73 871) Kr. Das gesamte Erfordernis beträgt 41 151 671 (+ 374 725) Kr., der Ertragsüberschuß 7 424 315 (+ 166 535) Kr., dazu Vortrag vom Vorjahr 2 481 243 (— 53 743) Kr.; es stehen somit zur Verfügung der Generalversammlung 9 905 559 (+ 112 792) Kr.

Die Steigerung der Einnahmen aus dem Eisenbahnbetriebe, die die höchsten seit dem Bestand der Bahn sind, ergibt sich zum größten Teil aus der stetigen Entwicklung des Lokalverkehrs und namentlich aus der Steigerung des Personenverkehrs. Infolge der ungünstigen Preisverhältnisse des Zuckers waren die Verfrachtungen von Zucker und Rübe geringer, und der ungünstige Ausfall der ungarischen Ernte verursachte einen Rückgang im Durchzugverkehr. Die Mehreinnahmen verteilen sich ziemlich gleichmäßig auf das Haupt- und das Ergänzungsnetz. Die Steigerung der Ausgaben aus dem Eisenbahnbetrieb ist in erster Linie dem Mehrerfordernis für Steuern, das etwa 200 000 Kr. betrug, zuzuschreiben. Eine Zunahme von mehr als 100 000 Kr. weist auch der Pensionsetat auf. Der Betriebskoeffizient ergibt einen Rückgang von 59,45 auf 59,3 %.

Der Ausfall der Werke und Fabriken in Österreich stammt ausschließlich aus der Wiener Lokomotivfabrik, deren Erzeugung unter die Hälfte der vorjährigen, bereits sehr eingeschränkten gesunken ist. In Kladno war die Kohlenförderung höher als im Vorjahre. Da aber die Kohlenpreise niedriger waren, so ist das Schlußergebnis ziemlich gleich geblieben. Das bessere Ergebnis der Domänen und Werke in Ungarn ist in erster Linie auf die Kohlenwerke zurückzuführen, bei denen die Gestehungskosten wesentlich herabgedrückt wurden.

Aus dem zur Verfügung der Generalversammlung stehenden Reingewinn von 9 905 559 Kr. sollen 7 270 728 (+ 15 096) Kr. zur Bezahlung weiterer 14½ Franken Dividende (Gesamtdividende 27 Franken) verwendet, 30 239 (+ 4540) Kr. als Gewinnanteil verteilt und der Rest von 2 604 591 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen werden.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen im ersten Vierteljahr 1905** stellen sich nach den vorliegenden Einnahmeausweisen im Vergleiche zur gleichen Zeit des Vorjahres wie folgt:

	1905	gegen 1904
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	20 779 936 Kr.	— 413 026 Kr.
Südbahn	24 811 089 „	— 686 898 „
Staatseisenbahngesellschaft	12 762 641 „	— 387 756 „
Österreichische Nordwestbahn:		
garantierte Linie	5 213 251 „	— 199 711 „
Ergänzungsnetz	3 346 865 „	— 46 238 „
Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn	2 020 947 „	+ 16 025 „
Aussig-Teplitzer E.	3 122 240 „	— 74 152 „
Buschtêhrader Bahn Lit. A.	1 929 203 „	+ 91 300 „
„ „ Lit. B.	3 488 487 „	+ 143 900 „
Böhmische Nordbahn	2 363 323 „	— 46 466 „

— **Eine Bahnverbindung Zaras mit Österreich.** Den zahlreichen Wünschen, die auf eine Schienenverbindung Dalmatiens hinzielen, schließt sich in einer kürzlich erschienenen „Denkschrift über eine Bahnverbindung Zaras mit Österreich“ Eisenbahndirektor a. D. v. Wenusch mit einem neuen Gedanken an. Der Verfasser wendet sich gegen die bisher angeregten Pläne, die nach seiner Ansicht mehr den Interessen Ungarns als denjenigen Österreichs dienen würden, und entwickelt sodann in ausführlicher Weise die Idee einer Trajektanlage, deren Trasse von der 53 km von Divacca entfernten Station Lupoglava der Istrianer Staatsbahn Divacca-Herpelje-Pola nach Fianona abzweigen würde, wo sich eine ausgezeichnete Meeresbucht für die Anlage eines Trajekthafens befinde. Nach Übersetzung der etwa 6 km breiten Meerenge mit dem Trajektschiff führt die Trasse durch die Insel Cherso, von dort nach einer neuerlichen Trajektüberfahrt durch die Insel Pago, von der mittels eines Dammes und einer großen Brücke die Landeshauptstadt Zara zu erreichen wäre. Die Gesamtlänge der Trasse Lupoglava-Zara beträgt rund 205 km und würde in höchstens sechs Stunden zurückzulegen sein. Die Fahrt von Lupoglava nach Wien dauert mit dem Schnellzug 12 bis 13 Stunden. Jetzt braucht man zur Fahrt von Zara nach Triest mit dem Eilschiff oder dem gewöhnlichen Schiff und bei günstigem Wetter schon 11 bezw. 20 Stunden. Die Baukosten der gesamten Linie einschließlich Trajektanlage werden bei einer Schmalspur auf etwa 26 000 000 Kr., bei einer Vollspur auf 48 000 000 Kr. veranschlagt.

Ungarn.

— **Die Eisenbahnen Ungarns im Jahre 1904.** Einschließlich der im Jahre 1904 in der Länge von 102,3 km neu eröffneten Linien hatte am Ende des genannten Jahres das ungarische Eisenbahnnetz mit Ausschluß von Straßenbahnen und Linien rein örtlicher Bedeutung eine Länge von 18 164 km. Es wurden auf diesem Netze im Jahre 1904 befördert:

	Reisende	Güter t
Ungarische Staatseisenbahnen	40 615 500	22 290 000
ungarische Linien der Südbahn	2 569 696	2 500 841
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	741 954	622 206
Kaschau-Oderberger Bahn	1 884 559	3 026 369
Bahn Mohács-Pécs	100 580	609 102
Bahn Fünfkirchen-Barcs	375 300	267 600
Hauptbahnen zusammen	46 288 589	29 316 118
131 Vizinalbahnen	29 614 941	10 351 576
zusammen	75 903 530	39 667 694

d. i. gegen 1903 mehr um 4 704 215 Personen und 2 173 327 t.

Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Güterverkehre betrugen im Jahre 1904 gegen das Vorjahr:

	1904 (in Kronen)	1903 (in Kronen)
Ungarische Staatseisenbahnen	218 331 728	210 479 976
ungarische Linien der Südbahn	16 973 387	16 730 289
Raab-Ödenburg-Ebenfurter E.	2 110 508	2 093 620
Kaschau-Oderberger Bahn	13 171 607	12 894 939
Bahn Mohács-Pécs	1 015 333	959 898
Bahn Fünfkirchen-Barcs	974 100	863 829
Hauptbahnen zusammen	252 576 663	244 226 672
131 Vizinalbahnen	43 311 179	39 448 362
zusammen	295 887 842	283 675 034

Übrige europäische Länder.

— **Internationale Konferenz betreffend die technische Einheit im Eisenbahnwesen.** Das Zusammentreten dieser Konferenz, der dritten, mußte, wie aus dem Geschäftsbericht des

schweizerischen Eisenbahndepartements zu ersehen, bisher auf Begehren eines der beteiligten Staaten, der noch eingehende Studien und Erhebungen über die im Programmentwurf vorgesehenen Bestimmungen zu machen wünschte, verschoben werden. Laut einer Mitteilung der Regierung dieses Staates seien diese Arbeiten nunmehr zum Abschluß gelangt, so daß dem Zusammentreten der Konferenz von dieser Seite nichts mehr im Wege stehe. Danach hat der schweizerische Bundesrat den beteiligten Staaten mitgeteilt, daß er das Zusammentreten der Abgeordneten für den Mai 1906 in Aussicht genommen habe. Die bezüglichen Vorarbeiten sind eingeleitet.

— **Eisenbahn Martigny-Chatelard (Chamonix).** Der erste Teil dieser schweizerischen elektrischen Schmalspurbahn Martigny-Salvan, der auf der Strecke zwischen Vernayaz und Salvan stellenweise mit der Zahnstange ausgerüstet wird, ist nahezu vollendet. Auf dem zweiten Teil, von Salvan bis zur französischen Grenze, sind die Arbeiten soweit vorgeschritten, daß diese Strecke voraussichtlich anfang 1906 betriebsbereit sein wird. Die Verhandlungen über den Anschluß auf französischem Gebiete konnten bisher nicht zu Ende gebracht werden; namentlich herrschen noch Meinungsverschiedenheiten darüber, wo der Anschlußbahnhof mit den Zolleinrichtungen erstellt werden soll.

— **Schweizerisches Eisenbahnwesen.** Der jetzt erschienene Geschäftsbericht des eidgenössischen Eisenbahndepartements enthält neben vielen fachlichen Einzelheiten auch eine Reihe von allgemein interessanten Mitteilungen. Nachdem während mehrerer Jahre die Zahl der Zugverspätungen beständig zugenommen hatte und die Klagen über schlechte Einhaltung des Fahrplans und Unordnung dringlicher geworden waren, stellt das Eisenbahndepartement mit Vergnügen fest, daß im Jahre 1904 trotz des gewaltigen Touristenverkehrs eine wesentliche Besserung eingetreten ist. Diese günstige Wendung sei in der Hauptsache zurückzuführen auf: Vermehrung der fahrplanmäßigen Züge; Einschaltung von Ergänzungszügen zu den allzustark belasteten Zügen; Gewährung von etwas längeren Umschlagszeiten bei den wichtigeren Zuggruppen und vermehrte Aufsicht der Verwaltungen über den Zugabfertigungsdienst. Das Eisenbahndepartement gibt sich der Hoffnung hin, daß die eingetretene Besserung eine nachhaltige sein werde. Der Fernverkehr hat auf den meisten Hauptlinien solchen Umfang angenommen, daß ihm besondere Schnellzüge oder Expreßzüge zur Verfügung gestellt werden müssen, welche nur noch die bedeutenderen Knotenpunkte bedienen dürfen (wogegen die Kantonsregierungen verschiedentlich zu weitgehende Ansprüche auf Haltestellen machen), wenn man diese Züge fahrplanmäßig durchführen und hinsichtlich rascher Beförderung der Reisenden mit den ausländischen Bahnen auch nur annähernd Schritt halten will.

Die Unfälle im Eisenbahnbetrieb werden für das vergangene Jahr auf 1583 beziffert, gegen 1358 im Jahre 1903. Davon kommen auf Entgleisungen auf offener Bahn 17 (i. V. 13), Zusammenstöße in Stationen 32 (41), Zusammenstöße auf offener Bahn — (7), sonstige Unfälle 1486 (1256). Die sämtlichen Unfälle hatten 87 Tötungen (i. V. 88) und 1364 Verletzungen (1195) von Personen zur Folge. Getötet wurden 15 Reisende, 25 Bahnbedienstete und 4 dritte Personen. Bei den Hilfsarbeiten des Bahnbetriebs (innerer Betriebs-, Bahnunterhaltungs- und Werkstättedienst) wurden 7 Tötungen und 2880 Verletzungen gemeldet.

Im Kapitel Tarifwesen bemerkt der Bundesrat, daß bei Aufstellung der Grundlagen für die neuen Simplontarife das Bestreben waltete, einen Wettbewerbskampf mit der Gotthardlinie tunlichst zu vermeiden, was, soweit sich die Sache beurteilen lasse, gelungen sein dürfte. Die allgemeinen Ausnahmetarife der Bundesbahnen im inneren Güterverkehr wurden von den übrigen Vollspurbahnen und von einem Teil der schmalspurigen Bahnen in der Regel ebenfalls eingeführt, doch gibt der Nichtanschluß eines Teils der Privatbahnen Anlaß zu Verwicklungen in der Anwendung der betreffenden Tarife. Ein Gesuch um Verlängerung der Hin- und Rückfahrkarten auf 45 Tage (wie in Deutschland) mußte, wie bereits in Nr. 5 S. 75 d. Ztg. mitgeteilt, ablehnend beschieden werden, nachdem der Verband schweizerischer Eisenbahnen einstimmig den Beschluß gefaßt hatte, der Anregung keine Folge zu geben.

Über die Einführung des elektrischen Betriebs sagt der Geschäftsbericht, daß, wie an dieser Stelle schon erwähnt, die schweizerische Studienkommission mit Beteiligung des Eisenbahndepartements ihre Satzungen und ihr Programm aufgestellt und vier Unterkommissionen gewählt hat. Man hofft, auf diese Weise die grundlegenden Untersuchungen über Kraftbedarf, Betriebsverhältnisse und Kraftbeschaffung sowie die vergleichenden Studien über die wichtigsten bestehenden elektrischen Bahnen der Schweiz und des Auslandes im laufenden Jahre durchführen zu können. Die Verwendung von Motorwagen für den Nahverkehr auf den Hauptbahnen und auf sonstigen Bahnen mit Dampfbetrieb ist auch noch nicht aus dem Versuchsstadium herausgetreten. Von den beiden Motorwagen der schweizerischen Bundesbahnen ist der Serpollet-Wagen so vielen Störungen unterworfen, daß ein Umbau des Kessels in Frage gezogen werden muß. Die Betriebsergebnisse des Daimler-Wagens sind dagegen befriedigende. Eine Vermehrung dieser Wagen ist jedoch von den schweizerischen Bundesbahnen noch nicht beschlossen worden. Bezüglich der Vervollkommnung der Schutzvorrichtungen vor den Rädern der Straßenbahnwagen sind im letzten Jahre keine bemerkenswerten Fortschritte zu verzeichnen. Das Eisenbahndepartement wünscht fortgesetzte Versuche bei allen Straßenbahnverwaltungen. Die Vermehrung des Rollmaterials der Eisenbahnen war im Jahre 1904 eine bedeutende.

— **Die Ausstandsbewegung der italienischen Eisenbahner.** Die organisierten Bahnangestellten haben den neuen Gesetzentwurf, den wir in der nächsten Nummer eingehend besprechen werden, entschieden ungünstig aufgenommen. Er brachte keine größeren ökonomischen Vorteile für das Personal, die es erhofft hatte; im Art. 17 hält der Gesetzentwurf unter anderer Form das Ausstandsverbot aufrecht sowie dessen strafrechtliche Verfolgung und disziplinare Bestrafung. Vom Schiedsgerichte zwischen Verwaltung und Personal, welches im Entwurfe Tedescos vorgesehen war, weiß der neue Entwurf nichts. Die Agitationskommission der Angestellten hatte sich dieser Tage (14. d. M.) nach Rom begeben, um weitere finanzielle Vorteile herauszubringen und die Zurücknahme des Art. 17 durchzusetzen. Die Kommission wurde auch vom Ministerpräsidenten Fortis und vom Minister der öffentlichen Arbeiten empfangen, konnte aber keine Zugeständnisse erlangen. Am 16. d. M. abends in einer Vollversammlung der Agitationskommission wurde daraufhin beschlossen, den Ausstand der Bahnangestellten zu verkünden und ihn am 17. d. M. beginnen zu lassen. Dieser Schritt wird von allen verurteilt; auch die sozialistischen Abgeordneten halten ihn nicht für angezeigt, da sowohl die Verwaltungen als auch die Regierung vorbereitet sind und bereits die nötigen Maßregeln bereit haben; zudem ist die Organisation der italienischen Eisenbahner doch nicht so fest, um einen vollständigen Ausstand bewerkstelligen zu können. Die Bewegung wird also wahrscheinlich ungünstig für die Bahnangestellten verlaufen, zumal auch die gesamte Bevölkerung, auf deren große wirtschaftliche Interessen die Eisenbahner keine Rücksicht nehmen zu müssen glauben, gegen den Ausstand Stellung nimmt.

Nun ist der Ausstand im vollen Gange. Am 17. d. M. früh um 5 Uhr wurde in Rom der Hauptbahnhof von 300 Grenadieren besetzt. Wie der B. B.-Ztg. gemeldet wird, konnten die Eisenbahnzüge mit Verspätung nach Ancona, Pisa, Florenz und Neapel abgehen. Die Weichensteller und das Rangierpersonal, welche Punkt 6 Uhr beim Streikbeginn den Bahnhof verließen, wurden durch andere Arbeiter ersetzt, die unter der Leitung von Inspektoren die Rangierarbeiten verrichteten. An die Stelle der ausständigen Lokomotivführer und Heizer trat Militär. In den Bureaus der Eisenbahngesellschaften fanden sich 200 Lokomotivführer und Weichensteller ein, die sich dem Ausstande nicht anschließen. Die Vereine der Kaufleute, Industriellen und Hotelbesitzer veröffentlichen heftige Proteste gegen den Ausstand. Fünf Kriegsschiffe sind von Gaëta nach Genua abgegangen, um die Ordnung aufrecht zu erhalten. Der Fernsprechdienst von Stadt zu Stadt ist auf Befehl der Regierung vorläufig eingestellt. Auf der Linie Porto Ceresio-Mailand verkehrte am 17. d. M. vormittags kein einziger Zug. Man hofft aber wenigstens zwei Züge täglich laufen lassen zu können. Auf der internationalen Gotthardlinie verkehrten die direkten Züge bis 10 Uhr vormittags regelmäßig, der Güterverkehr ist dagegen eingestellt.

Telegramme aus den Provinzen melden, daß auf allen Bahnhöfen vollkommene Ruhe herrscht. Es ist überall nur ein Teil der Eisenbahnangestellten aller Klassen ausständig. Außer dem eingeschränkten Betrieb, der für den Fall eines Ausstandes bereits in allen seinen Einzelheiten geregelt war, ist es auf vielen Bahnhöfen möglich, auch andere Züge abzulassen. Die italienische Behörde hat den Fernsprechverkehr mit der Schweiz untersagt. Gespräche mit Como und Mailand werden nicht mehr vermittelt.

In der italienischen Deputiertenkammer wurde die Beratung über den Gesetzentwurf betreffend den Betrieb der Eisenbahnen durch den Staat begonnen. Cao-Pinna tritt dafür ein, der Regierung unumschränkte Vollmacht zuzugestehen als Kundgebung gegen den Versuch des Eisenbahnpersonals, dem Parlament seinen Willen aufzudrängen. (Lebhafte Zustimmung.) Allessio beklagt im Namen der radikalen Partei, daß der Ausstand der Eisenbahnangestellten, der den Charakter einer Auflehnung angenommen habe, der Kammer die notwendige Ruhe des Urteils genommen habe, um über das schwere Problem der Regelung des Eisenbahnbetriebes schlüssig zu werden. Allessio bemerkt schließlich: die Haltung der Bahnbediensteten kommt der Empörung gegen die Volksver-

tretung und gegen den Staat gleich. Die radikale Partei kann diese Empörung gegen den Staat, der der Ausdruck des Rechtes und der Hingabe der Bürger ist, nicht zulassen. (Lebhafter Beifall.) Arnaboldi erklärt, er sei zwar gegen den Staatsbetrieb, werde aber für den Artikel betreffend die Aufsicht über die Angestellten stimmen, da sie das Mittel darstellen, der Regierung in Augenblicken, wo sie so hohe Interessen des Landes zu verteidigen habe, die dazu nötige Kraft zu geben. Colarjanni (Republikaner) betont, Fortis habe am 16. d. M. einen Beweis großen Billigkeitssinnes gegeben, und wünscht, daß jedermann auf allen Seiten bei seiner Abstimmung und seinem sonstigen Vorgehen sich daran ein Beispiel nehme. Es handelt sich darum, schließt Colarjanni, das Mittel zu finden, um unter Achtung des Rechts und der Gerechtigkeit einer dem Lande und der Volkswirtschaft Italiens schädlichen Bewegung ein Ende zu machen. Die Forderungen der Eisenbahnangestellten sind übertrieben und ungerechtfertigt, was auch durch die ruhige und ganz reservierte Haltung der sozialistischen Abgeordneten bewiesen wird. Wenn diese wirklich überzeugt wären, daß die Forderungen der Ausständigen gerechtfertigt seien, würde ihr Verhalten ganz anders sein; im Gegenteil haben einige der angesehensten sozialistischen Abgeordneten in der Presse erklärt, die Ansprüche der Eisenbahner seien übertrieben. (Sehr lebhafter Beifall.) Die Sitzung wurde hierauf unterbrochen.

— **Eisenbahnunglück im Giovitunnel.** Am 14. d. M. ist im Giovitunnel nach Ronco, an seinem Südausgange gegen Mignanego, der von Alessandria kommende Personenzug 129 auf den dort stehenden Güterzug 1939 aufgefahren. Die Folgen waren schwere. Die ersten Wagen des Personenzuges, welche von Soldaten des 54. Infanterieregiments besetzt waren, wurden zertrümmert, ebenso die letzten drei Wagen des Güterzuges. Sechs Personen, darunter vier Soldaten und zwei Bahnangestellte, wurden getötet und 25 verwundet, meistens Soldaten. Die wahrscheinliche Ursache ist in der zur Zeit des Unfalls bestandenen Beschädigung des Blockapparates und in der Fahrlässigkeit eines Blockwärters zu suchen.

— **Ausbau des russischen Eisenbahnnetzes.** 1. Zum Bau der Moskauer Ringbahn hatte die Regierung 40 000 000 R. angewiesen. Von den Arbeiten sind etwa 25 % fertiggestellt, verausgabt sind aber schon etwa 19 000 000 R. Die Enteignungen im Gebiete der Stadt und die Arbeitslöhne haben sich weit höher herausgestellt, als veranschlagt worden war. Die Vollendung des Baues wird nicht vor Ende 1907 erwartet. 2. Der Bau der neuen Eisenbahnlinie Perm-Jekaterinburg ist nunmehr beschlossen und sollen die Arbeiten schon im Mai d. J. in Angriff genommen werden. Die Vorarbeiten und die Absteckung der Linie sind bereits beendet und auch der Kostenanschlag ist bereits bestätigt. Die Baukosten sind einschließlich der Ausrüstung der Bahn mit rollendem Material auf 12 000 000 R. (300 Werst zu je 40 000 R.) veranschlagt.

3. Die Trassierung einer Linie Wjätka-Kasan über Malmysh ist beschlossen worden. 4. Der zeitweilige Waren- und Personenverkehr auf der Strecke von der Station Dubno bis zur Station Lichwin in der Tula-Lichwiner Zufuhrbahn ist in einer Ausdehnung von 56 Werst (= 59,7 km) am 1./14. Februar d. J. eröffnet worden. Damit ist zugleich der zeitweilige Waren- und Personenverkehr auf der ganzen Tula-Lichwiner Zufuhrbahn in einer Ausdehnung von 104 Werst (= 111 km) eröffnet. 5. Der Verkehr auf der Nikolaibahn wächst von Jahr zu Jahr, obgleich ein Teil der Güter durch die im Laufe der letzten Jahre gebauten neuen Bahnen abgelenkt worden ist. Es erweist sich daher die gegenwärtige Ausrüstung der Bahn als ungenügend. Für den Ausbau sind 24 000 000 R. angewiesen, welche im Laufe von 6 Jahren verausgabt werden sollen.

— **Durchgangsgüterzüge.** Bisher bestand in Rußland die Gepflogenheit, einen jeden Güterzug auf jeder Station oder jeder Haltestelle halten zu lassen, und zwar ganz ohne Rücksicht darauf, ob Wagen abzusetzen oder solche einzustellen sind; es wurde eben gehalten und im besten Falle nach Ablauf der fahrplanmäßigen Aufenthaltszeit weiter gefahren. Was dadurch an Zeit verloren ging, an Material zwecklos abgenutzt wurde, ist bisher von den maßgebenden Instanzen nicht genügend berücksichtigt, obgleich doch schon sehr lange im westlichen Europa und namentlich in dem benachbarten Preußen nur solche Züge auf allen Stationen halten, die dazu bestimmt sind, dem Nahverkehr dienstbar zu sein. Jetzt endlich hat man auf den Südwestbahnen und der Jekaterinenbahn den Versuch gemacht, die Züge von einer Lokomotivwechsel- oder Wasserstation zur anderen durchlaufen zu lassen, und hat damit, wie die „Torg.-Prom. Gaseta“ in ihrer Nr. 49 mitteilt, „herrliche“ Erfolge in bezug auf bessere Ausnutzung des rollenden Materials gehabt. Daß sich die Herren vom Betriebe zu dieser Neuerung endlich entschlossen haben, wird vermutlich eine Folge der Not sein, in die der Krieg die Eisenbahnen des europäischen Rußlands gebracht hat. Nach den neuesten Nachrichten lagern zur Zeit 180 000 Wagenladungen Getreide auf den Eisenbahnstationen. Daß unter solchen Verhältnissen ein schnellerer Umlauf der Lokomotiven und Wagen wenigstens ein weiteres Anwachsen der lagernden Massen zu verhindern geeignet ist, liegt auf der Hand, daher auch die Freude über den Erfolg. Wie übrigens dem Mißstand mit den lagernden Getreidemassen abgeholfen werden soll, ist gar nicht abzusehen, denn in etwa drei Monaten beginnt bereits die neue Ernte. Man kann gespannt darauf sein, wie sich die Verhältnisse entwirren werden.

Fremde Weltteile.

— **Baubeamte für die deutschen Kolonien.** Die N. A. Ztg. schreibt: Infolge der Inangriffnahme neuer Bahnbauten in unseren Kolonien, des Ausbaues und der Verbesserung des Hafens in Swakopmund sowie der geplanten Ausführung anderer wichtiger Bauarbeiten bieten sich dem Vernehmen nach für jüngere mittlere Baubeamte günstige Aussichten zur Verwendung im Kolonialdienst. Bevorzugt werden technische mittlere Beamte der Eisenbahn- oder allgemeinen Bauverwaltung, welche die für den heimischen Dienst vorgeschriebenen Prüfungen abgelegt haben. Die Annahmebedingungen sind folgende: Verpflichtung zu einer 1½- bis 3jährigen Dienstzeit je nach den klimatischen Verhältnissen des betreffenden Schutzgebietes, 5400 ℳ jährliche Remuneration nebst freier Wohnung, reichliche Ausrüstungs- und Reisegelder und freie ärztliche Behandlung im Schutzgebiet. Bewerber müssen im Alter von etwa 25 bis 30 Jahren stehen, unverheiratet und völlig gesund sowie im Besitze guter Zeugnisse sein; auch müssen sie der Militärpflicht genügt haben. Meldungen mit Lebenslauf und Personalpapieren sind an die Kolonialabteilung des Auswärtigen Amtes in Berlin zu richten.

— **Der Bau der „äthiopischen Bahn“**, die vom französischen Hafen Dschibuti über Harrar nach Adis-Abeba, dem Sitze des Negus Menelik, hergestellt und später auch von dort bis zum Weißen Nil fortgeführt werden soll, hat in letzter Zeit vielfach zu Erörterungen in der Presse und auch zu einer Besprechung im französischen Senat Veranlassung gegeben. Wie unseren Lesern aus unseren früheren Mitteilungen erinnerlich sein wird, ist die erste 390 km lange Strecke von Dschibuti bis Diré Daûah, dem Bahnhof von Harrar, bereits seit Januar 1903 in Betrieb. Seit jener Zeit aber hat der Negus Menelik der Weiterführung des Baues nach seiner 450 km von dort entfernten Hauptstadt Schwierigkeiten in den Weg gelegt, die, wie man allgemein annimmt, auf den Einfluß des an seinem Hofe bestellten diplomatischen Vertreters Englands, des Obersten Harrington, zurückzuführen sind. Dieser hat vermutlich dem abessinischen Herrscher begreiflich zu machen gewußt, daß er durch die Konzessionierung eines ausschließlich französischen Eisenbahnunternehmens sein Land in unbedingte wirtschaftliche Abhängigkeit von Frankreich bringen werde, und er soll, wie wir dem „Hamb. Korresp.“ entnehmen, darauf hinarbeiten, daß die projektierte Bahn „zu einem Unternehmen internationalen Charakters etwa in der Art des Suezkanals“ umgestaltet werde. — Am 1. d. M. hat nun im französischen Senat der Senator Graf d'Aunay an den Minister Delcassé die Anfrage gestellt, ob ihm bekannt sei, warum die Regierung des Negus dem Weiterbau der Bahn Schwierigkeiten bereite. Es sei bekannt, daß ein englisches „Syndikat“ sich in den Besitz eines Teils der Aktien der französischen Gesellschaft gesetzt habe und sich mit der Hoffnung trage, deren Konzession und die Betriebsmittel zu einem niedrigen Preise erwerben zu können. „Würde die französische Regierung dem ruhig zusehen und dadurch das französische Ansehen in Abessinien schädigen lassen?“ — Der Minister Delcassé hat hierauf erwidert, daß die Regierung es nicht begünstigen könne, daß die von ihr mit 25 000 000 Fr. unterstützte Bahn von Dschibuti nach Adis-Abeba eine internationale Linie werde, und daß er der Ansicht sei, daß diese ganze Linie ihren rein französischen Charakter behalten müsse, weil dies doch die Voraussetzung gewesen sei, unter der jene Unterstützung gewährt wurde.

Diese Erklärung hat der französische Minister dann am 3. April auf eine Anfrage des Senators Bounet noch dahin ergänzt, daß bislang irgend ein Plan, der auf die „Internationalisierung“ der äthiopischen Bahnen gerichtet wäre, der französischen Regierung nicht unterbreitet sei. Sollte aber ein solcher Plan vorgelegt werden, so erkläre er rund heraus, daß die Regierung ihn zurückweisen würde. Falls die bestehenden Verträge in diesem Punkte nicht eingehalten würden, so habe die Gesellschaft die Entziehung ihrer Konzession zu gewärtigen. Man darf nun auf den weiteren Verlauf dieser Angelegenheit umsomehr gespannt sein, da der Negus Menelik die Vertreter der Mächte in den Palast berufen und ihnen mitgeteilt hat, daß er selbst den

Bau der Verlängerung der Linie von Diré Daûah nach Adis-Abeba ausführen lassen werde, wenn sie bezüglich der Ausdehnung der Eisenbahn nicht zu einer Einigung kämen, und zwar zu einer solchen, die für die Aufrechterhaltung der Unabhängigkeit Abessiniens und für den internationalen Charakter der Eisenbahn Vorsorge treffe. Dies sei seine endgültige Entscheidung.

Rechtspflege.

— **Über die Haftung der Eisenbahn bei Beförderung des Guts in offenen Wagen** bringt die Märznummer der Berner Zeitschr. f. d. int. Eisenbahntransp. einen längeren Aufsatz, in dem sie der vom Direktionsrat Dr. Max Reindl in München — im Gegensatz zu einer von uns in Nr. 73 S. 1163 Jahrg. 1904 d. Ztg. abgedruckten Entscheidung des Oberlandesgerichts Posen — vertretenen Ansicht beipflichtet, daß bei denjenigen Gütern, die nach dem Tarif in gedeckten Wagen zu befördern sind, ein mündlicher Antrag des Absenders auf Gestellung eines offenen Wagens nicht genügt, um die Bahn von der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr zu entlasten, daß vielmehr nach Art. 31 des Berner Internationalen Übereinkommens, § 459 Abs. 1 Ziff. 1 des Handelsgesetzbuches und § 77 der Eisenbahn-Verkehrsordnung hierzu ein schriftlicher Antrag im Frachtbriefe vorausgesetzt wird. Für diese auf die Entstehungsgeschichte des § 459 des Handelsgesetzbuchs gestützte Ansicht haben auch wir uns in Nr. 14 S. 216 d. Ztg. ausgesprochen, und die Berner Zeitschrift bemerkt hierzu: „Welche Bewandtnis es mit den hier fraglichen Bestimmungen im deutschen Gesetze hat, ist in der Denkschrift zum Entwurfe eines neuen Handelsgesetzbuches sehr klar zum Ausdrucke gebracht worden. (Vergl. auch den Kommentar von Staub, VII. Aufl., Bd. II, S. 1566, Anm. 3: Die Abrede muß in den Frachtbrief aufgenommen sein. Sonstige Vereinbarungen sind hier unbeachtlich.) Die deutschen Gesetzgeber haben ihr Gesetz dem Internationalen Übereinkommen anpassen wollen, und daß sie dabei das letztere richtig aufgefaßt haben, kann einem begründeten Zweifel wohl nicht unterliegen.“

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Wahlitz.

Am 1. Mai 1905 wird der an der Bahnstrecke Biederitz-Zerbst zwischen den Stationen Königsborn und Gommern neu errichtete Haltepunkt Wahlitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Privatdepeschenverkehr findet nicht statt.

Magdeburg, den 10. April 1905. (996)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

2. Änderung von Stationsnamen.

Die Bezeichnung der an der Strecke Lissa-Jarotschin zwischen Borek und Niederdorf gelegenen Station Wojciechowo wird vom 1. Mai d. J. ab in „Lowenitz“ abgeändert.

Posen, den 12. April 1905. (997)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. erhält die an der Strecke Breslau-Glatz gelegene Station Camenz die Bezeichnung Camenz (Schles.) und die an der Strecke Kohlfurt-Hansdorf gelegene Station Neuhammer die Bezeichnung Neuhammer (O.-Lausitz).

Breslau, den 14. April 1905. (998)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Stolp-Danzig zwischen den Stationen Kielau und Zoppot gelegene Personenhaltepunkt Gdingen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem gleichen Tage wird Gdingen in den Gruppentarif I und die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Danzig, den 13. April 1905. (999)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

---

4. Güterverkehr.

Ost-mittel-südwestdeutscher und Reichsbahn-Staatsbahn-Güterverkehr.

Am 20. April d. J. treten im Verkehr zwischen Spandau und verschiedenen Stationen der badischen Staatsbahnen und der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen direkte Frachtsätze für Militärgüter, deren Frachtbriefe mit der Leitungsvorschrift „über die Militäreisenbahn“ versehen sind, in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt die Abfertigungsstelle in Spandau und das Verkehrsbureau in Erfurt.

Erfurt, den 12. April 1905. (1000)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai 1905 kommt das im Tarife für den böhmisch-sächsischen und böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr (einschließlich des Tarifanhanges im ersteren) enthaltene Verzeichnis der Schleppbahngebühren in Wegfall und wird durch ein von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn in einem besonderen Heft herausgegebenes neues „Verzeichnis der Schleppbahngebühren im Braunkohlenverkehr von den Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn und k. k. österr. Staatsbahnen“ ersetzt. Abdrücke des neuen Verzeichnisses sind gemäß der Bekanntmachungen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn im österr. Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 32 vom 18. März 1905 und in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 22 vom gleichen Tage, auf welche hiermit besonders hingewiesen wird, zum Preise von 10 Hellern von den beteiligten Verwaltungen und Aufgabestationen zu beziehen.

Dresden, den 14. April 1905. (1001)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-niederdeutscher Güterverkehr.

Am 20. d. M. erscheint zum Gütertarif vom 1. April 1899 der Nachtrag XVIII, welcher u. a. neue oder anderweite abgekürzte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Cöln, Essen, Frankfurt a/M., Mainz und St. Johann-Saarbrücken, einen anderweiten Ausnahmetarif 14a für Rohzucker, neue Frachtsätze der Eisenausnahmetarife 9, 9 S, E, E 1 und E 2 von den Stationen Amern, Halden, Obercassel b. Düsseldorf und Oberhausen West, sowie anderweite ermäßigte oder neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Q für Heringe und Breitlinge von Lübeck und Schlutup enthält.

Die im Nachtrage für die Stationen der Neubaustrecke Osterfeld Süd-Hamm, für Neumühl, Oberhausen West, Osterfeld Süd, Recklinghausen Hptbhf. und Recklinghausen Süd vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze gelten erst von einem noch später bekannt zu machenden Tage.

Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen für je 10 ₰ zu haben.

Essen, den 12. April 1905. (1002)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gütertarif der Gruppe IV, südwestliches Gebiet.

Zum Tarif vom 1. Mai 1904 tritt mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 der Nachtrag 6 in Kraft. Er enthält u. a. Entfernungen für die neu aufgenommene Station Winnenthal.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Cöln, den 14. April 1905. (1003)
Königliche Eisenbahndirektion.

**Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife I/IV, II/IV und III/IV.
Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.
Rheinisch-westfälisch-bayerischer Verkehr.**

Am 1. Mai d. J. wird die an der Nebenbahnstrecke Moers-Cleve zwischen den Stationen Xanten (Staatsbahnhof) und Alpen gelegene Haltestelle Winnenthal für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie für die Abfertigung

von Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen ist ausgeschlossen. Die Dienstbeschränkungen lauten somit: „N Sp, O k". Mit dem Tage der Betriebseröffnung wird die Haltestelle in die eingangs genannten Gütertarife einbezogen.

Cöln, den 13. April 1905. (1004)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Die im Artikel 8 des Tarifes erwähnte Übersendung der Konnossemente an die Empfänger durch die deutsche Ostafrika-Linie wird vom 1. Juni d. J. ab nur noch insoweit von der Reederei übernommen, als die Empfänger an einem von den Dampfern der Linie angelaufenen Hafenplatz wohnen.

Altona, den 14. April 1905. (1005)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarifheft 1 erhöhte und neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 8 A (Stamm- und Stangenholz usw. über 2,5 m lang) von Haid k. k. St. B. in Kraft.

Die Erhöhungen treten ein im Verkehr mit sämtlichen deutschen Stationen, für die gegenwärtig Frachtsätze des vorbezeichneten Ausnahmetarifs von Haid vorhanden sind. Sie betragen 3 bis 22 ₰ für 100 kg. Die neuen Frachtsätze betreffen die Stationen Jena (Saalbhf. und Weimar-Geraer Bhf.). Näheres ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Breslau, den 15. April 1905. (1006)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III.

Zum 20. April d. J. werden Frachtsätze des Ausnahmetarifs S 14 für rohe Baumwolle, Baumwollabfälle und Baumwollgarnabfälle bei Frachtzahlung für mindestens 10 t für den Frachtbrief und Wagen von Bremen, Blexen, Bremerhaven, Geestemünde, Nordenham, Hamburg H und Wilhelmsburg nach Hannover und Linden eingeführt.

Näheres ist auf den vorgenannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 11. April 1905. (1007)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 20. April 1905 wird die Station Luban des Eisenbahndirektionsbezirkes Posen in das Heft 16 der Verbandstarife (Ausnahmetarif Nr. 9 für Kartoffelstärkefabrikate) vom 1. Juli 1904 aufgenommen. Die Frachtsätze für Luban ergeben sich durch Anstoß von 21 Cts. für 100 kg an die Frachtsätze für Cüstrin-Vorstadt.

Die im gleichen Tarifhefte enthaltenen Frachtsätze für Plau in Mecklenburg treten am 5. Juli 1905 ohne Ersatz außer Kraft.

Karlsruhe, den 14. April 1905. (1008)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr und preußischer Gruppentarif II (Tarifheft II C).

Die im thüringisch-hessisch-bayerischen Gütertarif enthaltene Entfernung Lichtenfels-Plaue (Thür.) wird mit Gültigkeit vom 20. April d. J. auf 132 km, die für Lichtenfels-Catlenburg mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. auf 288 km berichtigt. Ferner werden die im preußischen Gruppentarif II vorgesehenen Entfernungen für Lichtenfels-Eckartsberga auf 172 km, für Lichtenfels-Guthmannshausen auf 186 km mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. abgeändert.

Erfurt, den 15. April 1905. (1009)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Mai d. J. an werden für die nach dem Ausnahmetarif 5 c abgefertigten Steinsendungen die Tarifentfernungen für die Station Vaihingen (Enz) durch Anstoß von nur 5 km an die Entfernungen der Station Vaihingen-Sersheim gebildet.

Stuttgart, den 14. April 1905. (1010)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Gütertarif Teil I vom 19. Dezember 1901 alten/1. Januar 1902 neuen Stils.

Am 19. Mai alten/1. Juni neuen Stils 1905 tritt der Nachtrag I in Kraft. Dieser enthält u. a. Änderungen und Ergänzungen der Zusatzbestimmungen zu den Artikeln 6, 10, 14, 15 und 24. Neu eingeführt wird für den Verkehr nach Rußland ein Muster für „Wagenlisten", deren Ausfertigung und Beigabe als Zollbegleitpapiere fortan den Absendern bei Selbstverladung der Güter obliegt.

Druckstücke des Nachtrags sind vom 5. Mai d. J. zum Preise von 0,05 ℳ, Formulare zu Wagenlisten vom 15. Mai d. J. zu folgenden Preisen erhältlich: 1 Bogen 2 ₰, 100 Bogen 1,40 ℳ, 1 Block (100 Blätter) in ½ Bogengröße 40 ₰, in ¼ Bogengröße 20 ₰.

Die unterzeichnete Verwaltung erteilt auf Verlangen über einzelne Bestimmungen Auskunft.

Bromberg, den 14. April 1905. (1011)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai l. J. wird die Station München Isartalbhf. in die Abteilungen VI a und VI b des Ausnahmetarifes Nr. 20 einbezogen.

München, den 12. April 1905. (1012)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 2.
Einbeziehung der Station Tichau in den Tarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, wird die Station Tichau mit den nachstehenden Teilfrachtsätzen in die Schnittafeln I b, II b und III b des vom 1. Oktober 1902 gültigen Tarifes Teil II, Heft 2 (Getreide etc.), für den obgenannten Verkehr (Seite 45, 63 und 81) einbezogen:

Ausnahmetarif A (Getreide etc.).

Vom Schnittpunkte bis	Schnittafel I b – für Sendungen – von den russischen Stationen: Radsiwilow, Wolotschisk und Nowosselizy	der Gruppe I**) im Verkehre mit Brody (Bhf.) trs.	der Gruppe I**) im Verkehre mit Nowosielitza (Bhf.) trs.	der Gruppe I**) im Verkehre mit Podwoloczyska (Bhf.) trs.	der Gruppe II**) im Verkehre mit Brody (Bhf.) trs., Nowosielitza (Bhf.) trs., Podwoloczyska (Bhf.) trs.	die mit Straßenfuhrwerk aus Rußland und Rumänien und die auf dem Wasserwege in Nadbrzezie anlangen
	für 100 kg in Pfennigen					
Tichau . . .	37	37	37	37	37	37
Ausnahmetarif B (Mais). Schnittafel II b.						
Tichau . . .	37	37	37	37	37	37
Ausnahmetarif C (Kleie etc.). Schnittafel III b.						
Tichau . . .	32	32	32	32	32	32

**) Über die Anwendung der Schnittsätze unter I und II siehe die Bestimmungen Seite 23 des Tarifes.

Ferner ist auf Seite 99 des Haupttarifes im Kilometerzeiger nachzutragen:

Vom Schnittpunkt bis	Eigentumsbahn	Kilometer
Tichau	Kattowitz	26

Wien, am 13. April 1905. (1013)
K. k. österr. Staatsbahnen, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederländisch-deutsch-russischer Eisenbahnverband.

Teile III und IV des Gütertarifs.

Vom 19. Mai/1. Juni d. J. alten/neuen Stils ab gilt der Ausnahmetarif 3 B für amerikanische und ostindische rohe Baumwolle nur unter der Bedingung, daß die Frachtbriefe durch das Hafenzollamt der Versandstation mit einem das Ursprungsland der Baumwolle bezeichnenden Stempel versehen werden.

Auf „Abfälle von Baumwolle" findet diese Vorschrift keine Anwendung.

Bromberg, den 16. April 1905. (1014)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Verband.

Mit sofortiger Gültigkeit ist die Station Hubacker der badischen Staatseisenbahnen in die Tarifhefte 4, 7 und 8 des Verbandsgütertarifs aufgenommen worden. Die Abfertigungsbefugnis ist auf Eil- und Frachtstückgüter, sowie auf den Wagenladungsverkehr der durch Anschlußgleis mit der Station verbundenen Firmen beschränkt. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Stationen Auskunft.

Karlsruhe, den 12. April 1905. (1015)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 20. April 1905 wird die nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Rheinau Hafen in den obigen Gütertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

München, den 14. April 1905. (1016)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 4 vom 1. November 1901 (Klassenverkehr Galizien-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 gelangt der Nachtrag V zur Einführung, welcher die Neuauflage des Ausnahmetarifes Nr. 71 für Petroleum usw. enthält.

Insoweit hierdurch Erhöhungen der Frachtsätze eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1905 in Kraft.

München, den 13. April 1905. (1017)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Einführung von Tarifnachträgen.

Am 1. Mai 1905 tritt je ein I. Nachtrag zu den Tarifen Teil III, Heft 1 bis 4 vom 1. Juli 1904 in Kraft, welcher Ergänzungen des Vorwortes und der Reexpeditionstabelle, ferner Änderungen und Ergänzungen der Tariftabellen enthält.

Insoweit durch diese Nachträge Frachterhöhungen eintreten oder bestehende Frachtsätze aufgehoben werden, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 31. Juli 1905 in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von je 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 12. April 1905. (1018)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Jinonitz in den Ausnahmetarif 10 (Graphit) des Tarifheftes 1.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Jinonitz in den Ausnahmetarif 10 (Graphit, roh, usw. bei Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief), enthalten im Nachtrage III zum Verbandstarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902, mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach und von	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen: Bremen [1]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)	Hamburg B [1]), Wilhelmsburg	Stettin	Warnemünde	anderen deutschen Hafenstationen
Jinonitz	B. E. B.	214	214	165	207	siehe die Tabellen auf Seite 22 u. 23 des obengen. Tarifes.

Wien, am 8. April 1905. (1019)
Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Friedland der K. F. N. B. in die Abteilungen II Ab, III Ac und IV F1c des Ausnahmetarifes 18 (Eisen usw.), enthalten im Nachtrage IV zum Tarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Friedland der K. F. N. B. in die vorbezeichneten Abteilungen des Ausnahmetarifes 18 des Tarifheftes 1 unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach / von	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen: Bremen [2]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)			Hamburg B [2]), Wilhelmsburg			Stettin [2])			Warnemünde			anderen deutschen Hafenstationen
		Abteilung												
		II A b	III A c	IV F1 c	II A b	III A c	IV F1 c	II A b	III A c	IV F1 c	II A b	III A c	IV F1 c	
Friedland	K. F. N. B.	486	305	255	456	288	242	326	216	185	426	272	—	siehe die besonderen Tabellen auf Seite 22–25 des Verbandstarifes Teil II, Heft 1.

Der Kilometerzeiger auf Seite 253 des genannten Tarifheftes wird wie folgt ergänzt:

Nach und von	Bremen	Hamburg B.	Stettin	Warnemünde
	Kilometer			
Friedland	994	933	676	877

Wien, am 12. April 1905. (1020)
Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverband.

(Einführung eines neuen Tarifes, Teil I.)

Mit 1. Mai 1905 — für Frachterhöhungen und Erschwerungen mit 15. Juni 1905 — tritt ein neuer Tarif, Teil I für die Elbeumschlagsverkehre in Kraft.

Exemplare desselben sind bei den beteiligten Verwaltungen sowie bei der unterzeichneten Direktion zum Preise von 2 Kr. oder 1,70 ℳ pro Stück erhältlich.

Wien, am 15. April 1905. (1021)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Einführung des Tarifnachtrages II.

Mit 1. Mai 1905 — für Frachterhöhungen mit 15. Juni 1905 — tritt der Nachtrag II zum Elbeumschlagstarife für Österreich vom 1. Januar 1904 in Kraft.

Derselbe enthält u. a. Ergänzungen und Änderungen der besonderen Bestimmungen, der Zwischenlagerungsbestimmungen, sowie der Ausnahmetarife im Kartierungs- und Rückvergütungswege.

Der Nachtrag ist bei der unterzeichneten Direktion, sowie bei den beteiligten

Bahnen zum Preise von 40 Heller oder 35 ₰ erhältlich.
Wien, am 15. April 1905. (1022)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Bahnen.

Schweizerisch-österreichisch-ungarischer Transitverkehr.
Tarif vom 1. Dezember 1894.
Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für Sendungen von Porzellan in Rahmen, Verschlägen, Kisten, Harrassen, Körben oder Tonnen, sowie Isolatoren aus Porzellan, verpackt, von Merkelsgrün nach Genf (Genève) transit mit der Bestimmung nach Bellegarde bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens:
5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 62,60 Fr.,
10 000 „ pro Frachtbrief und Wagen 49,20 Fr.
für 1000 kg
berechnet.
Wien, am 13. April 1905. (1023)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Preußisch-hessisch-oldenburgischer Personenverkehr.
Am 1. Juni d. J. gelangt für den Verkehr zwischen Stationen der preußisch-hessischen und der oldenburgischen Staatsbahnen ein neuer Personen- und Gepäcktarif zur Einführung, mit dem neben Ermäßigungen in einzelnen Fällen geringe Erhöhungen eintreten. Außerdem werden eine Reihe ungangbarer Fahrkarten aufgehoben.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind nach den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Näheres ist auf den Verkehrsbureaus der beteiligten Verwaltungen sowie vom 1. Juni d. J. ab auch auf den Stationen zu erfahren.
Oldenburg, den 12. April 1905. (1024)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Großherzogliche Eisenbahndirektion.

Der Tarif für die Beförderung von Expreßgut im Binnenverkehr der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburgbahn, Teil II, gelangt zum 1. Juni 1905 neu zur Ausgabe. Durch den neuen Tarif wird der gleiche Tarif vom 1. Juli 1898 nebst Nachtrag I vom 1. Juni 1904 aufgehoben. Der Tarif ist bei unseren Stationen und unserer Drucksachenverwaltung käuflich zu haben.
Straßburg, den 9. April 1905. (1025)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zum 1. Juni d. J. wird ein neuer Tarif für den nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr ausgegeben, durch den der z. Z. bestehende, vom 1. Juni 1902 ab gültige gleiche Tarif aufgehoben wird.
Neben Fahrpreisermäßigungen treten auch Fahrpreiserhöhungen namentlich für Rückfahrkarten durch den neuen Tarif ein.
Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt worden.
Mainz, den 15. April 1905. (1026)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königl. preuß. u. Großh. hess. Eisenbahndirektion.

Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Altona, Berlin, Cassel, Hannover und Magdeburg einerseits und Station Hoya der Hoyaer Eisenbahngesellschaft anderseits.
Am 1. Juni d. J. gelangt für obigen Verkehr ein neuer Tarif zur Einführung. Durch denselben tritt die Bestimmung in Kraft, daß für Beförderung unverpackter einsitziger Zweiräder Fahrradkarten zum Preise von 50 ₰ zu lösen sind. Einige ungangbare Fahrkarten werden aufgehoben, während für neue Verkehrsverbindungen Fahrkarten eingeführt werden. In den bisherigen Tarifsätzen tritt eine Änderung nicht ein.
Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind nach den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.
Hannover, den 7. April 1905. (1027)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Gemeinsamer Personentarif vom 1. Januar 1903.
(Änderung der Bestimmungen für die Ausgabe ermäßigter Rückfahrkarten von Oderberg und Teschen nach Poprád-felka und Csorbató = Hohe Tátra.)
Auf Seite 14 des obengenannten Tarifes sind die im Punkt 1 der Bestimmungen enthaltenen Worte: „welche zu jedem Personen befördernden Zuge gültig sind" zu streichen.
Als neues Alinea ist aufzunehmen:
„Die Fahrkarten I. und II. Klasse gelten für Schnell- und Personenzüge, die der III. Klasse nur für Personenzüge.
Die Benutzung der Schnellzüge mit den Rückfahrkarten III. Klasse ist nur gegen Aufzahlung der Differenz zwischen den normalen Personen- und Schnellzugfahrpreisen für die im Schnellzuge zurückgelegte Strecke gestattet. Eine Zuschlaggebühr wird nicht eingehoben."
Budapest, am 15. März 1905. (1028)
Die Generaldirektion.

Mit dem 1. Juni 1905 wird der Schnellzug 35 auf der Strecke von Potsdam nach Berlin — Potsdamer Bahnhof — von der Benutzung auf Monatskarten II. und III. Klasse Golm-Berlin und Berlin-Golm ausgeschlossen.
Berlin, den 10. April 1905. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

Brohltal-Eisenbahn.
Am 5. Juni d. J. tritt zum Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, lebenden Tieren und Gütern im Binnenverkehr ein Berichtigungsblatt in Kraft, durch welches infolge Änderung des Tarifs für Umladegebühren und Aufhebung verschiedener Rückerstattungstarife zum Teil Erhöhungen eintreten.
Nähere Auskunft erteilt unsere Bahnverwaltung in Brohl.
Cöln, den 15. April 1905. (1030)
Der Vorstand.

7. Verdingungen.

Verdingung von 14 400 qm klarem Glase, Sorte I, 1120 qm klarem Glase, Sorte II, und 920 qm mattgeschliffenem Glase in je 6 Losen, 6200 Stück Glasglocken zur Innenbeleuchtung der Eisenbahnwagen und 640 Tafeln unbelegtem Spiegelglase in je einem Lose für den Eisenbahndirektionsbezirk Berlin sowie 1190 qm grünem Glase und 2300 qm rotem Glase in je 2 Losen, 50 350 Stück geschnittenen grünen Glasscheiben und 69 680 Stück geschnittenen roten Glasscheiben in je 7 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 9. Mai 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.**, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 6. Mai 1905 an die betreffenden Werkstätteninspektionen einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können im **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 70 ₰ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 6. Juni 1905.
Berlin, den 14. April 1905. (1031)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung und Lieferung von 60 Wagendecken soll verdungen werden. Die Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 194, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ in bar von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 10. Mai d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.
Bromberg, den 12. April 1905. (1032)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verkaufen:
ungefähr 2000 t alte Eisenschwellen,
1300 „ alte Flußstahlschienen und Eisenschienen,
1100 „ Drehspäne
sowie alte Siederöhren, Mastsignale, Maschinenteile usw. in 54 Losen.
Verkaufsbedingungen und Angebotsbogen werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.
Angebote sind schriftlich und verschlossen mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger eiserner Schwellen u. Schienen u. dergl." spätestens Dienstag, den 2. Mai d. J., nachmittags 3 Uhr, bei uns einzureichen.
Karlsruhe, den 11. April 1905. (1033)
Großh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 32. | 22. April 1905. | **XLV. Jahrgang.**

Inhalt:

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 29. d. M.

Die Turkestan-Sibirische Eisenbahn.

Seitdem die Sibirische Bahn im Bau begriffen war und die Mittelasiatische Bahn Taschkent erreicht hatte, beschäftigte sich die russische Presse immer wieder mit dem Plane, diese beiden großen Verkehrswege miteinander durch einen Schienenweg zu verbinden. Auch die Verbindung von Taschkent mit dem europäischen Eisenbahnnetze durch die von Orenburg ausgehende Eisenbahn, auf der man schon jetzt, wenngleich auf einem großen Umwege, die Sibirische Bahn erreichen kann, hat die vorbezeichneten Pläne nicht zur Ruhe gebracht, ebensowenig haben das die Kriegswirren in Ostasien vermocht, obgleich sie Rußlands materielle Kräfte auf das äußerste anspannen. Diese Verhältnisse ließen uns die Nachricht glaubhaft erscheinen, daß zur Ausführung des Planes ausländisches Kapital herangezogen werden solle. Wir haben diese Nachricht auch, namentlich da sich die Petersburger Presse hierüber außerordentlich ereiferte, in Nr. 22 d. Ztg. mitgeteilt. Nun bringt aber die amtliche „Torgowo-Prom. Gaseta“ in Nr. 49 die Nachricht, daß am 5./18. März d. J. in der Kommission für neue Eisenbahnen über die Anträge einer Anzahl russischer Unternehmer beraten worden ist, ob und wie die Mittelasiatische und die Sibirische Bahn miteinander verbunden werden könnten. Gegenüber den früher verbreiteten Gerüchten, daß ausländisches Kapital und im besonderen englisches das Geld zum Bau dieser wichtigen Verbindungsbahn zur Verfügung stellen würde, nennt nunmehr die „Torg.-Prom. Gas.“ die russischen Unternehmer, die sich zum Teil um die Konzession zum Bau der Verbindungsbahn bewerben, zum Teil nur größere Abzweigelinien von der Sibirischen Bahn in Aussicht nehmen. Es sind dies:

1. S. J. Mamontow, A. J. Antonowitsch, J. A. Romeiko-Gurko und A. N. Alexandrow; 2. A. N. Iwanow und A. M. Markewitsch; 3. Baron W. P. Rossakowski; 4. L. J. Jugowitsch und 5. Baron P. M. Sserdobin.

Die Gruppe S. J. Mamontows bringt in Vorschlag, die neue Bahn von der Station Arys der Taschkenter Bahn nach der Station Polomoschnaja auf der 1489. Werst der Sibirischen Eisenbahn zu bauen, mit Zweiglinien nach Kusnauk, nach den Koltschuginski- und Bogatski-Gruben oder überhaupt in einer von der Regierung empfohlenen Richtung.

A. N. Iwanow und A. M. Markewitsch planen den Bau einer Bahn von der Station Polomoschnaja der Sibirischen Eisenbahn nach Barnaul oder Ssemipalatinsk.

Baron W. P. Rossakowski hat eine ganze Reihe von Linien in Vorschlag gebracht, beschränkte sich aber in der Sitzung auf Vorschläge für die Linien Ssemipalatinsk-Barnaul und Omsk-Barnaul-Kusnezk-Minussinsk-Nishneudinsk oder nach einer anderen Station der Sibirischen Eisenbahn.

L. J. Jugowitsch plant Linien: von einer der Stationen der Taschkenter Bahn - Tschikment - Aulieata - Paschnek - Werny-Gawrilowka - Ssergiopol - Ssemipalatinsk - Barnaul - Polomoschnaja der Sibirischen Bahn.

Baron P. M. Sserdobin führt seine Linie von Tschikment über Werny, Ssemipalatinsk, Barnaul nach Polomoschnaja.

Ob hinter diesen russischen Unternehmern auch wirklich russisches Kapital steht oder ob sie nur der Unternehmung den Namen geben, kann natürlich nicht so ohne weiteres erkannt werden. Möglich wäre es ja sehr wohl, weil man sich bekanntlich in Rußland in den letzten Jahren daran erfreut, derartige Unternehmungen und namentlich auch industrielle als russische anzusprechen, obgleich nur der Name russisch ist. Jedenfalls ist aber die Frage wegen der Bahn plötzlich in lebhaften Fluß geraten und wird voraussichtlich von der Staatsregierung unterstützt werden, weil damit ein neuer Weg nach Mittelasien geschaffen wird, das durch die Ereignisse im fernen Osten immer mehr unmittelbares Interesse für Rußland gewinnt, wenn sein Einfluß in Asien nicht ganz eingebüßt werden soll.

Bei näherer Prüfung der geplanten Bahnbauten ergibt sich nun, daß nur drei Unternehmergruppen in Aussicht genommen haben, die Mittelasiatische Bahn mit der Sibirischen

zu verbinden, und zwar L. J. Jugowitsch, S. J. Mamontow und Baron P. M. Sserdobin, während Baron W. P. Rossakowski und A. N. Iwanow nur die Linien Polomoschnaja-Barnaul-Ssemipalatinsk und Omsk-Barnaul-Nishneudinsk zu bauen wünschen.

Alle Unternehmer verlangen vom Staate die Garantie der Zinsen für das Obligationenkapital und andere Vergünstigungen. In der Sitzung vom 5/18. März d. J. wurden die Vorschläge der Unternehmer zunächst vorgetragen. In der sich hieran anschließenden Besprechung ergab sich, daß von keinem einzigen der Unternehmer in technischer oder wirtschaftlicher Beziehung Erhebungen gemacht worden sind, so daß gar nicht festgestellt werden konnte, mit welchen Gütermengen die projektierten Bahnen zu rechnen haben. Es wurde nur darauf hingewiesen, daß diese Linien Getreide aus dem Norden nach Turkestan befördern können, wodurch dort der bisher mit Getreide bestellte Boden für die wertvollere Baumwollkultur frei werden würde. Darin waren jedoch alle Anwesenden einig, daß eine Turkestan-Sibirische Bahn in der ersten Zeit keinen Gewinn bringen werde und daß sie nur im Hinblick auf die künftige Entwicklung des Gebiets, das ungeheure Naturreichtümer aufzuweisen hat, gebaut werden könne.

Aber auch in Beziehung auf die Menge der vorhandenen und der verwertbaren Reichtümer an Kohlen, Erzen usw. waren die Ansichten sehr geteilt, wobei namentlich auch darauf hingewiesen wurde, daß das Heben dieser Schätze und deren Verwertung wegen der geographischen Lage und mit Rücksicht auf die wirtschaftlichen Verhältnisse auf große Schwierigkeiten stoßen werde. Nur den Kusnezker Kohlenlagern wurde allseitig eine Bedeutung beigemessen. Trotz aller Bemühungen der Unternehmer konnte die Kommission für neue Eisenbahnen zu keinem abschließenden Urteile kommen, so daß die Fortführung der Beratung auf den 9./22. März d. J. verlegt werden mußte. Auch in dieser wie in den folgenden Sitzungen kam man zu keinem die Frage ganz erledigenden Beschlusse, wenigstens haben wir einen solchen in unseren Quellen — der deutschen St. Petersburger Zeitung und der „Torg.-Prom. Gaseta“ — bisher nicht gefunden; nur hat man das Bedürfnis, zunächst wirtschaftliche, technische, geologische usw. Erhebungen zu machen, als unerläßlich anerkannt. Interessant ist es übrigens, wie verschieden die Auffassung der einzelnen Regierungsstellen in der Beurteilung der Bedeutung der Bahn und der Notwendigkeit ihres Baues ist. So sprach z. B. der Vertreter des Kabinetts des Kaisers mit großer Wärme von den großen Reichtümern des Gebietes, das von der geplanten Bahn durchschnitten werden soll und das schon vor 40 Jahren die Aufmerksamkeit der Regierung auf sich gelenkt hat. Schon damals war der Bau einer sibirischen Bahn von Ssaratow über Ssemipalatinsk und Minussinsk nach dem Amur geplant. Die große Sibirische Eisenbahn habe allerdings seinerzeit eine andere Linienführung erhalten, indem die sogen. nördliche Linie zunächst zur Ausführung gekommen sei. Trotzdem bleiben aber auch jetzt noch die Erwägungen und Gründe vollkommen zu Recht bestehen, welche vor 40 Jahren die Anlage einer südsibirischen Eisenbahn notwendig erscheinen ließen. Jetzt scheine sie um so nötiger, als nun auch aus der Mitte der örtlichen Bevölkerung Gesuche vorliegen, die von der Erkenntnis dieser Notwendigkeit Zeugnis ablegen. Weiter führte er aus, daß die geplante Bahn um so lebensfähiger sei, als ihre Rentabilität durch die großen Naturreichtümer des Landes sichergestellt erscheine. Als Verwalter des Altai habe er den großen Reichtum des Landes kennen gelernt und halte daher die Bahnanlage für einen Bau von hervorragender staatlicher Bedeutung. Auch Kohlengruben befinden sich in ihrem Bereich. Diesen Äußerungen gegenüber wurde nun allerdings von anderer Seite an der Hand von Zahlen darauf hingewiesen, daß alle Eisenbahnbauten in Sibirien und die mit der Sibirischen Bahn im Zusammenhange stehenden Unternehmungen wegen ihrer großen staatlichen Bedeutung gebaut worden sind. Wie nun aber aus den Berichten der Reichskontrolle ersichtlich ist, bringen alle diese Bahnen von „großer staatswirtschaftlicher Bedeutung“ nur Verluste, und zwar stellten sich die der sibirischen Bahnen im Jahre 1898 auf 11 000 000 R., für 1899 auf 14 000 000 R., für 1900 auf 15 000 000 R., für 1901 auf 22 000 000 Rubel und für 1902 auf 25 000 000 R. Die Verluste steigen also beständig. Ebenso wird von den Gegnern des Bahnbaues ausgeführt, daß das Gebiet, das erschlossen werden soll, z. Z. noch sehr wenig besiedelt ist; so hat z. B. Tomsk nur 2½, Ssemipalatinsk 2, die Kirgisensteppe 3 Einwohner auf 1 Quadratwerst usw. Hieraus ergibt sich nun allerdings, daß zunächst in wirtschaftlicher Beziehung nicht viel für die neue Bahn zu holen ist und daß das Land gleichmäßig mit dem Fortschreiten des Bahnbaues auch besiedelt werden müßte. Ob das aber schnell genug stattfinden wird oder kann, entzieht sich natürlich der vorherigen Berechnung. Die Mehrheit der Regierungsvertreter sprach sich denn auch im Laufe der Verhandlungen dagegen aus, schon jetzt den geplanten Bahnbau in Angriff zu nehmen. Offenbar um den Plan nicht ganz ins Wasser fallen zu lassen, empfahl dann der Vorsitzende der Kommission, zunächst die erforderlichen Erhebungen vornehmen zu lassen. Demgemäß bestimmte die Kommission, daß eine Untersuchung in technischer, geologischer und wirtschaftlicher Hinsicht sofort vorgenommen werden müsse.

Ferner betonte der Vorsitzende, daß nach seiner persönlichen Ansicht die Anlage der südsibirischen Bahn eine staatliche Notwendigkeit sei, daß man aber mit diesem Bau durchaus nicht sofort beginnen müsse. Die südsibirische Bahn könne in Zukunft vielleicht die Bedeutung einer Hauptbahn gewinnen, was für das Profil der Bahn beim Bau im Auge zu behalten sei. Anderseits aber müsse die Bahn auch möglichst einfach und billig gebaut werden, wenn überhaupt auf deren Zustandekommen gehofft werden solle. Aus diesem Grunde empfehle es sich, amerikanische Bahnen zum Vorbilde dienen zu lassen; doch müßten die Anlagen so geplant und hergestellt werden, daß sie jederzeit ohne allzugroße Schwierigkeiten und Geldopfer eine Ausgestaltung gestatten.

Der Hauptpunkt an der ganzen Frage, nämlich die militärische Bedeutung des Baues der Bahn, ist natürlich in der Kommission geheim beraten worden. Erst aus den späteren Entschlüssen der Regierung wird man einen Rückschluß ziehen dürfen, ob vom Generalstab auf die Herstellung der Bahn ein besonderer Wert gelegt wird oder nicht.

Neben diesen Beratungen im Schoße der Regierung wird aus Kreisen der Industrie darauf hingewiesen, wie dringend es gerade jetzt sei, die Industrie zu beschäftigen. Zur Zeit liegt die Industrie darnieder, trotzdem verlangen aber die Arbeiter sehr bestimmt, daß auf dem Gebiete der Fürsorge endlich einmal für sie etwas geschehen solle. Auch die Regierung hat anerkannt, daß hier vielerlei verabsäumt worden ist und mit Festigkeit nachgeholt werden muß. Hierbei werden aber sicher von der Industrie Opfer verlangt werden, die nur getragen werden können, wenn ihr neue Absatzgebiete erschlossen werden. In dieser Richtung wäre aber die geplante Turkestan-Sibirische Eisenbahn als Arbeitsfeld von großer Bedeutung; auch sei durch die vollendete Bahn die Möglichkeit gegeben, einen Teil des chinesischen Marktes zu gewinnen.

So ist abzuwarten, wie die Regierung entscheiden wird. Betrachtet man die Bahn nur vom fiskalischen Standpunkte aus der eine Verzinsung des Anlagekapitals neben den Betriebskosten verlangt, so kann wohl auf lange Zeit hinaus vom Bau dieser durch ziemlich menschenleere Gegenden zu führenden Bahn kaum die Rede sein. Führt man aber politisch-militärische Erwägungen ins Feld, so wird das Bild natürlich ein ganz anderes. Dann wird man die Erfahrungen, die der unglückliche Krieg gebracht hat, zu Rate ziehen, und dann kann es leicht kommen, daß die Bahn doch in absehbarer Zeit gebaut wird, denn sie gibt immerhin die Möglichkeit, auf einem zweiten oder dritten Wege nach Taschkent zu kommen. Wie wichtig das sein kann, liegt auf der Hand. Dr. M . . s.

Die Abrechnung des Rundreiseverkehres.

Vom k. k. Regierungsrat **A. v. Loehr**, Wien.

Der Verkehr mit zusammenstellbaren Fahrscheinheften des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hat sich in großartiger Weise eingelebt, vermehrt und schließlich über die Welt ausgedehnt, so daß er zusehends aus kleinen Anfängen zu einer internationalen Einrichtung geworden ist. Es ist dies ein Beweis, wie richtig und gut getroffen die ursprüngliche Anlage war, und wie sehr sowohl die Reisenden, als auch die Verwaltungen damit zufriedengestellt sind. Eine Seite der Frage aber ist weniger befriedigend gelöst; es scheint daher im allgemeinen Interesse gelegen, dies hier zur Besprechung zu bringen, damit auch dieser Teil, wenn möglich, auf die Höhe des Ganzen gebracht werden möge. Es ist dies die Abrechnung und Zahlung zwischen den Verwaltungen.

Ich will, ohne auf die Kleinigkeiten einzugehen, den jetzigen Vorgang kurz darstellen: Die Reisefirma A in B sei Vereinsausgabestelle und habe ihren Bezug an Vereinsscheinen von der Direktion C in B. Der Verkauf des Monats Juli z. B. wird von der Reisefirma A anfangs August zusammengestellt, der Betrag zu dieser Zeit oder schon früher dekadenweise an die Direktion C in B überwiesen. Diese macht nun ihrerseits eine Zusammenstellung für jede beteiligte Verwaltung bezüglich des Hauptteiles der Scheine und eine Gesamtanmeldung an die Vereinsabrechnungsstelle in Berlin, von wo im September oder bei Verspätungen auch erst nachher das Geld zur Verfügung der Verwaltungen steht.

Bezüglich eines zweiten kleineren Teiles der Scheine ist damit die Angelegenheit noch nicht geordnet. Es sind dies gewisse Scheine, die einer Unterabrechnung bedürfen; diese werden zunächst einer Verwaltung D in E ganz zugerechnet, und diese hat erst nach weiteren Wochen Gelegenheit, wieder durch Anmeldung über Berlin die Beträge nach der durchgeführten Unterabrechnung an die betreffenden Verwaltungen zu leiten, die sonach Ende Oktober oder vielleicht erst November zu ihrer Einnahme aus dem Juli gelangen.

Sind die Scheine aber „wahlweise" benutzbar, so muß auf das Rücklangen der „abgestreiften" Scheine gewartet werden, und es kann dann erst die Rechnung bereinigt werden; also bei 90 Tagen Laufzeit wird manchmal der Januar des nächsten Jahres heranrücken, bis die Beträge im Hause und die Rechnungen geschlossen sind. Man sieht, daß z. B. jene Beträge, die der Verwaltung F in G gehören und im Juli von der Reisefirma A im selben Orte B vereinnahmt sind, statt direkt und ohne Zeit- und Zinsenverlust an die Verwaltung F überwiesen werden zu können, auch ihrerseits eine Art Rundreise machen müssen, unter Umständen mehrfach angemeldet werden, jedenfalls aber mit Verspätung von einigen Monaten und nach mehrfacher Bebrütung in Rechnungskontrollen erst an die richtige Stelle gelangen.

Es läßt sich ja, wenn man die bisherige geschichtliche Entwicklung der Sache verfolgt hat, gewiß nicht verkennen, daß sich die Abrechnungsvorschriften ganz logisch entwickelt haben; allein, wenn man sich auf den wohl derzeit gebotenen kaufmännischen Standpunkt stellt, dürfte man sich von der geschichtlichen Entwicklung wohl lossagen können, wenn sie zu bureaukratischen Abwegen führt, und andere Wege suchen.

Ohne auch hier wieder auf Kleinigkeiten einzugehen, will ich einige unmaßgebliche Vorschläge zur Erwägung stellen. Es wäre zu versuchen, die selbständigen Verkaufsstellen in die Lage zu setzen, bezüglich sämtlicher Scheine e n d g ü l t i g e n d i r e k t e n Geldausgleich und Abrechnung sofort an die Eigentumsverwaltung o h n e Beanspruchung einer Mittelsverwaltung und der Abrechnungsstelle Berlin leisten zu können. Zur Erleichterung dieses Vorganges wären die Fahrscheine mit Unterabrechnung und auch die wahlweise benutzbaren durch solche mit vorläufig festgestellten, auf dem Umschlag des Vorratsheftes aufgedruckten Anteilen zu ersetzen; hierdurch entfiele für diese beiden Gattungen die Ausnahmestellung, es erübrigte nur eine spätere Richtigstellung der Rechnung zwischen den zwei oder drei betroffenen Verwaltungen und eine etwaige nachträgliche Kartellteilung, was beides für größere Zeitabschnitte zusammengefaßt werden kann.

Es würde bei Durchführung dieser Vorschläge in dem eingangs gewählten Beispiele an die Stelle der etwas schwerfälligen Entwicklung und Gebarung dann folgendes treten: Verkaufsstelle A in B zahlt für Juli dekadenweise oder im August j e d e r Verwaltung, für die etwas verkauft wurde, also auch der Direktion F in B, direkt (bar oder durch Banksaldierung) ihren Anteil am Monatsverkauf Juli endgültig und mit dem nötigen Ausweise belegt aus, so daß nur die obenerwähnte seinerzeitige Korrektur bei den wahlweise benutzbaren Scheinen oder die Kartellabrechnungen erübrigen, die nur von geringer Bedeutung sind und nur zwischen den wenigen betroffenen Verwaltungen selbst spielen. Daß dieser Vorgang eine wünschenswerte Verbesserung der gegenwärtigen Abrechnungs- und Zahlungsart darstellen würde, ist wohl zweifellos; es wäre zu erwägen, ob die bisherige Art wirklich so wertvoll und notwendig ist, daß man nichts daran ändern dürfe.

Die Arbeit tüchtiger, kaufmännisch geleiteter Stellen ist gewiß ebenso verläßlich, wie die der Bahnkontrolle, und es unterliegt daher keinem Bedenken, die direkte endgültige Zuscheidung der Endanteile gleich der Verkaufsstelle zu übertragen. Selbstverständlich braucht die strenge Überwachung der Ausgabestellen durch die dotierende Verwaltung nicht abgeändert zu werden; es ist auch Gelegenheit und Zeit genug vorhanden, nachträglich alle notwendigen Kontrollen vorzunehmen und, wenn man will, noch darüber hinauszugehen.

Die eigenen Ausgabestellen der Verwaltungen könnten nach ähnlichen Grundlagen ohne weiteres oder durch ihre Kontrollen mit gleicher Beschleunigung die Geldgebarung und Abrechnung durchführen. Die Einzelanträge nebst den notwendigen Drucksorten will ich hier nicht vorbringen, meine Verwaltung spielt in dem Rundreiseverkehre eine geringere Rolle, und es sei deshalb den Mehrbeteiligten ganz anheimgestellt, die Anregung in der von mir vorgeschlagenen oder in irgend einer anderen, erfolgverheißenden Form aufzunehmen und beim Personenausschusse die entsprechenden Schritte zu tun. Der Zweck meiner Ausführungen ist nur der, auf die sehr späte Zuweisung der Anteile an die beteiligten Verwaltungen aufmerksam zu machen.

S c h l u ß b e m e r k u n g d e r S c h r i f t l e i t u n g.

Wir haben zwar den vorstehenden Ausführungen des verdienstvollen Verfassers Raum gegeben, können aber doch ein lebhaftes Bedenken gegen den Vorschlag nicht unterdrücken. Denn er gibt, wenn wir ihn recht verstehen, zu gunsten eines r a s c h e n Geldumschlages die mit dem Ausgleich durch gegenseitige Aufrechnung bei der Vereinsabrechnungsstelle verbundenen großen und allseitig anerkannten Vorteile preis, die wir vor unserem Leserkreis nicht auseinanderzusetzen brauchen. Es wird nach dem Vorschlage sich die Zahl der erforderlichen direkten Geldübersendungen oder Banküberweisungen wiederum stark vermehren, während die Einrichtung der Vereinsabrechnungsstelle ihre Verminderung mit großem Erfolg herbeigeführt hat, wobei wir nur daran erinnern, daß beispielsweise im Jahre 1903 durch deren Vermittlung rund 32 Forderungen durch e i n e Zahlung beglichen sind. Mit dem Aufgeben dieses Vorteils wäre die erzielte Beschleunigung wohl zu teuer erkauft, und wir meinen, daß die „mehrfache Bebrütung in Rechnungskontrollen" vielleicht doch das kleinere Übel ist. Vielleicht läßt sich aber eine Form finden, in welcher die Loehrsche Anregung durchgeführt werden könnte, ohne daß dieses Bedenken entgegensteht.

Der neue Gesetzentwurf für den Staatsbetrieb der italienischen Bahnen.

Wie bereits bekannt, hat im Februar der damalige Minister der öffentlichen Arbeiten, Tedesco, dem italienischen Abgeordnetenhause Gesetzvorschläge für die Einrichtung des Staatsbetriebs und für die finanzielle und technische Beordnung der italienischen Bahnen nach dem 30. Juni d. J., d. h. nach dem Ablaufe der bestehenden Verträge mit den jetzigen Betriebsgesellschaften, eingereicht. Wenige Tage darauf, nachdem der Inhalt der Entwürfe, welche auch strafgesetzliche Bestimmungen gegen Ausstände und Obstruktion der Eisenbahnangestellten vorsahen, bekannt geworden war, kündigten die Eisenbahner die Obstruktion an, welche nach ihren Angaben vom 26. Februar bis 4. März dauerte, aber eigentlich schon früher wirklich aufgehört hat. Um nicht ihre Niederlage öffentlich bekennen zu müssen, warteten die Führer der Bewegung die geeignete Gelegenheit ab, um die Obstruktion als beendet erklären zu können, und diese bot sich ihnen in dem am 4. März wegen schwerer Krankheit des Ministerpräsidenten Giolitti erfolgten Rücktritt des Ministeriums. Nach einem Zeitraum von politischer Unsicherheit, welcher bis 28. März dauerte, erreichte die Ministerkrise ihr Ende durch Ernennung des neuen Ministeriums unter dem Vorsitze des Herrn Fortis und unter Ernennung des Herrn Carlo Ferraris, Professor der Statistik an der Universität Padua, zum Minister der öffentlichen Arbeiten. Dieser hat nun am 8. d. M. der Kammer zwei neue Gesetzentwürfe unterbreitet: über den Übergang der Bahnen in den Staatsbetrieb und über die Verlängerung des Termins für den Rückkauf der Stammlinien der italienischen Südbahnen bis 20. Mai. Die Prüfung der neuen Gesetze wurde der gleichen Kommission übertragen, welche bereits mit der Durchsicht der früheren Gesetzvorschläge betraut war.

Der Inhalt der neuen Gesetze ist kurz gefaßt folgender: Voran geht ein Bericht, in welchem gleich im Beginn bemerkt wird, daß es sich jetzt nicht darum handelt, über die endgültige Gestaltung der Staatsbahnverwaltung nach dem 1. Juli d. J. schlüssig zu werden, sondern darin grundsätzlich festzulegen, daß mit diesem Tage die Bahnen in den Staatsbetrieb übergehen, die Maßnahmen vorzubereiten, daß dieser Übergang sich ohne Störungen und Unterbrechungen des öffentlichen Verkehrs vollziehe, eine vorläufige Beordnung der technischen und Verwaltungsdienstzweige zu geben und endlich auch die Bereitstellung der während des einstweiligen Zustandes nötigen Geldmittel vorzubereiten. Alle Maßregeln zur endgültigen Beordnung der Verwaltung und aller übrigen Angelegenheiten, darunter auch diejenige des Rückkaufs der Meridionallinien, sollen auf später verschoben werden.

Der Art. 1 bringt das Verzeichnis der in den Staatsbetrieb übergehenden Linien, welche aus den vollständigen Netzen der jetzigen Mediterranea und Sicula und der Adriatica mit Ausschluß der oben erwähnten Meridionallinien mit einer Betriebslänge von 10 550 km bestehen. Art. 2 ermächtigt die Regierung, alle für die Betriebsübernahme nötigen Verhandlungen mit den Gesellschaften zu führen, den Generaldirektor des künftigen Staatsbahnnetzes zu ernennen und diesem die zur Amtsführung notwendigen, unter den Oberbeamten der jetzigen staatlichen Aufsichtsbehörde und der Gesellschaften zu wählenden Mitarbeiter an die Seite zu stellen. Der Art. 3 gibt dem Minister die Berechtigung, die nötigen Verbindlichkeiten einzugehen und die vor dem 1. Juli fällig werdenden Zahlungen zu leisten, welche später von der Staatsbahnverwaltung zurückerstattet werden sollen. Diese hat nach Art. 4 ihre Tätigkeit unter der Verantwortlichkeit des Ministers der öffentlichen Arbeiten und unter Leitung des Generaldirektors auszuüben, welch letzterem ein Verwaltungsausschuß zur Seite steht, welcher aus sechs bis zur endgültigen Beordnung der Staatsbahnverwaltung in Tätigkeit bleibenden Mitgliedern zusammengesetzt ist. Die Stellung des Generaldirektors, der Ausschußmitglieder sowie aller besoldeten Angestellten ist mit jedem öffentlichen, aus der Wahl hervorgegangenen und parlamentarischen Amte für unvereinbar erklärt. Art. 5 bestimmt, daß der Sitz der Generaldirektion Rom sei, und daß die gegenwärtig bei den Gesellschaften bestehende technische und administrative Diensteinteilung vorläufig beizubehalten sei, vorbehaltlich der Änderungen zu deren Verbesserung und Anpassung an die neuen Verhältnisse. Diese Änderungen werden mittels einer durch Königlichen Erlaß zu genehmigenden Verordnung, die auch den gesundheitsfördernden Dienst der Bahnen neu regeln wird, festgestellt werden. Auf Grund des folgenden Art. 6 ist der Einnahmen- und Ausgabenetat der Staatsbahnverwaltung für das Betriebsjahr 1905/06 der parlamentarischen Genehmigung zu unterbreiten, und zwar als Beilage des Gesetzentwurfes für die Nachtragsforderungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten für das gleiche Etatsjahr. Der Unterschied zwischen Einnahmen und Ausgaben wird monatlich zu gunsten des Staates abgerechnet. Der Art. 7 überweist der Staatsbahnverwaltung einen Ausstattungsvorrat von Materialien und Verbrauchsgegenständen, gebildet aus den von den Gesellschaften übergebenen Vorräten und Materialien und aus den Vorräten, welche die Magazine der Reservefonds auf Grund der Betriebsverträge vom Jahre 1885 zu enthalten haben. Nach dem Wortlaute des Art. 8 kann auch die Staatsbahnverwaltung von der Banca d'Italia einen Betrag bis zu 8 000 000 L. für weitere Anschaffungen von Materialien und Verbrauchsgegenständen erheben; dieser Betrag muß zurückerstattet werden, sobald der Bestand an Vorräten die gewöhnliche Höhe erlangt hat. Art. 9 bestimmt, daß der Schatzminister auf Antrag des Ministers der öffentlichen Arbeiten der Bahnverwaltung 65 000 000 L. zu überweisen hat, welche für die während des Betriebsjahres 1905/06 nötig werdenden Lieferungen an Betriebsmaterial und für an den Linien nötig werdende Arbeiten dienen sollen. Diese Summe soll von der Depositen- und Vorschußkasse zu einem Zinsfuße von 3,75 % für die ersten fünf Jahre und von 3,5 % für die weiteren Jahre hergegeben werden und in 40 Jahren tilgbar sein. Auf dieselbe Art und Weise sollen nach Art. 10 der Verwaltung für ihre Bedürfnisse an Materialien und Ausbauten während des Jahres 1906/07 weitere 30 000 000 L. vorgestreckt werden. Durch Art. 11 wird ein Fonds für unvorhergesehene Auslagen eingerichtet, welcher durch Erhebung von 2 % aus den Roheinnahmen gebildet werden soll; es werden auch Vorschriften über die Entnahme von Beträgen aus diesem Fonds gegeben. Art. 12 regelt die Befugnisse und die Ausübung des Buchhaltungs- und Kontrolldienstes durch den Rechnungshof vermittels eines eigenen, der Generaldirektion zugeteilten Bureaus. Art. 13 enthält die Bestimmungen für den Abschluß der Verträge für die für den Betrieb und die Bahnerhaltung nötigen Anschaffungen, Lieferungen, Arbeiten und Bauten. Art. 14 bestimmt, daß die gegenwärtig auf den Bahnen, welche in den Staatsbetrieb übergehen, bestehenden Transportbestimmungen und Tarife vorläufig in Geltung bleiben und etwaige Änderungen auf Grund der hierfür bereits in dem Tarife selbst enthaltenen Bestimmungen durchgeführt werden. In gleicher Weise bestimmt Art. 15, daß die Zahl der Personenzüge auf den verschiedenen Linien unverändert aufrecht erhalten werde und ebenso auch die bis jetzt gültigen Bedingungen und Vorschriften für die Vermehrung der Züge, mit Ausnahme der Zufahrtslinien zum Simplon, auf welchen auf Gutachten des Verwaltungsausschusses hin die Personenzüge auch über die durch obige Vorschriften gegebene Grenze vermehrt werden können. Der Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, um besonderen örtlichen Verhältnissen Rechnung zu tragen, oder um Vorortverkehre und ähnliche Verkehrserleichterungen usw. zu schaffen, Züge mit geringer Zusammensetzung oder Selbstfahrer einzuführen, in Vermehrung der bereits bestehenden.

In bezug auf das Personal bestimmt der Gesetzentwurf im Art. 16, daß die Gehaltsklassen, die Besoldungen selbst und die Vorrückungsvorschriften nicht geändert werden, ebenso nicht, soweit es sich mit der neuen Beordnung vereinbar zeigen wird, die jetzt bestehende Rangordnung und Nebenbezüge sowie auch nicht die Pensions- und Unterstützungsansprüche, welche durch die bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen geregelt bleiben. Das in die Staatsbahnverwaltung übergehende Personal des Königlichen Generalinspektorats bleibt diesem vorläufig einverleibt, und der Verwaltungsausschuß bestimmt die ihnen zukommenden Grade und Nebenbezüge. Der Bericht über den Gesetzentwurf beschäftigt sich sodann sehr eingehend mit der Angelegenheit des Personals; er erwähnt die Vermehrung der Gehälter und die gesicherte Laufbahn durch das im Jahre 1902 eingeführte neue Gehaltsschema, infolgedessen das Durchschnittsgehalt jedes Angestellten bis heute auf 1385 L. gestiegen ist und im Jahre 1922 den Betrag von 1500 L. und mehr erreichen wird. Überdies erklärt sich der Staat bereit (Art. 19), weitere 3 000 000 L. zur Aufbesserung der älteren Angestellten (mit Ausschluß der fünf obersten Rangklassen), welche wegen der früheren ungünstigeren Vorrückungsverhältnisse im Gehalt zurückgeblieben sind, zu bewilligen. Es wird ferner den Eisenbahnern wie den übrigen Staatsangestellten die Ermäßigung der Einkommensteuer von 9 % auf 7,5 % zugesichert (Art. 18) und die Berechtigung der Witwen und Waisen auf die bisher nur den Angestellten der Arbeiterklasse selbst zukommende dauernde Unterstützung aus der Hilfskasse anerkannt, was insgesamt für den Staat eine Auslage von 5 000 000 L. ausmachen dürfte. Der Bericht fügt hinzu: „Durch die erwähnten Begünstigungen glaubt die Regierung, dem Personal jene materiellen Verbesserungen zugesichert zu haben, welche die genaue Prüfung der Frage als billig und gerecht erkennen ließ mit Rücksicht auf die von den finanziellen Verhältnissen der Verwaltung gezogenen Grenzen und auf die allgemeine ökonomische Lage des Landes. Anderseits muß der Staat von den

Bahnangestellten unbedingt jene Regelmäßigkeit im Dienste, jene Ordnung und jene Disziplin verlangen, welche alle anderen Klassen der Staatsangehörigen beachten müssen, und er müsse bei den Bahnangestellten mit umsomehr Recht darauf bestehen, da diese einem öffentlichen Dienste von höchster einschneidender Wichtigkeit für das ganze ökonomische, politische und nationale Wohlergehen des Landes angehören.“ Dahin sind die Bestimmungen des Art. 17 gerichtet. Alle Angestellten der Staatsbahnverwaltung werden als öffentliche Amtspersonen erklärt und unterliegen im Falle eines Ausstandes den für diese bestehenden Bestimmungen des Strafgesetzbuches. Es ist ferner bestimmt, daß alle diejenigen, welche eigenmächtig den Dienst verlassen oder nicht antreten oder ihre Arbeit in einer Weise verrichten, welche die Regelmäßigkeit des Dienstes stört oder unterbricht, als entlassen anzusehen sind und ersetzt werden. Art. 24 dehnt diese Bestimmungen auch auf die Angehörigen der Privatbahnen aus. Im Art. 21 ist gesagt, daß innerhalb des ersten Halbjahres 1906 dem Parlament Vorschläge unterbreitet werden müssen über die endgültige Beordnung und Einteilung des Personals sowie über die Gleichstellung der Gehälter und Nebenbezüge des von den drei verschiedenen Bahnen übernommenen Personals.

Auf Grund des Art. 22 werden der Staatsbahnverwaltung die Studien, Leitung und Beaufsichtigung der auch auf Staatsrechnung ausgeführten Bahnbauten übertragen sowie auch die Beaufsichtigung des Baues von an Private vergebenen Linien. Mittels Art. 22 ist vorläufig die Gutachtenabgabe und Führung von Prozessen und rechtlichen Streitigkeiten, soweit sie den Betrieb betreffen, einem Rechtsbureau der Verwaltung übertragen, welches die Generalprokuratur des Staates um dessen Meinungsabgabe in einzelnen Fällen angehen kann.

Nachdem sich der Bericht über die den einzelnen Artikeln zugrunde liegenden Gedanken und Absichten verbreitet hat, wendet er sich wie folgt an die Abgeordneten: „Über die Wichtigkeit der Aufgabe, welche wir berufen werden zu lösen, ist es unnütz, weitere Worte zu sprechen. Wir müssen ihr entgegentreten und sie einer vorläufigen aber wirksamen Lösung zuleiten. Die umfangreichen, früher in der Angelegenheit gemachten Studien waren uns willkommenes Hilfsmittel und zeigten uns mit Sicherheit unseren Weg an. Wenn wir unsere Arbeit, die im vorliegenden Entwurf niedergelegt ist, kurz zusammenfassen wollen, halten wir es für gut, nochmals zu erwähnen, daß nach Übergabe der Linien die technische und administrative Beordnung der Dienstzweige vorläufig die jetzige zu bleiben hat, um nicht die Regelmäßigkeit des Betriebes zu stören; daß wir unser Augenmerk darauf gerichtet haben, später die zur Zusammenschmelzung der einzelnen Verwaltungen nötigen Änderungen zu treffen, wirksam die Staatsinteressen zu schützen, dem Betriebe gleich vom Anfange an die zur Besserung des Dienstes nötigen Mittel zur Verfügung zu stellen, dem Personal jene bessere Behandlung zu bewilligen, welche gerechter- und billigerweise gegeben werden kann, und zugleich jedoch den Betrieb vor Störungen zu bewahren. Diesen Absichten sollen nun die Bestimmungen des Gesetzentwurfs angemessen entsprechen, welchen wir Eurer Beratung und Genehmigung unterbreitet haben.“

Dieses wäre der Gesetzentwurf, welcher die Einführung des Staatsbetriebes in Italien einleiten soll. Er wurde nicht gerade ungünstig aufgenommen; besonders seine größere Einfachheit gegenüber dem früheren, vom Minister Tedesco eingereichten, wird lobend hervorgehoben. Es wird auch gesagt, daß er viele Schwierigkeiten beim Übergange des Betriebes verhindert durch vorläufige Belassung der alten Organisation. Aber da man weiß, wie lange in Italien „vorläufige“ Maßregeln in der Regel dauern, so wird diese Eigenschaft aller durch das Gesetz geschaffenen Einrichtungen gerügt; ferner wird auch die Unzulänglichkeit der der Verwaltung zur Verfügung gestellten Mittel (95 000 000 L.) für die Bedürfnisse des Verkehrs und der Linien ungünstig hervorgehoben. Der Gesetzentwurf erwähnt ferner mit keinem Wort, woher die 500 000 000 L. genommen werden sollen, welche der Staat braucht, um die jetzigen Betriebsgesellschaften auszuzahlen, und sagt auch nichts von den anderen 500 000 000 L., welche als notwendig erkannt wurden zur Verbesserung der Linien, zum Ausbau der Anlagen und zur Anschaffung von Rollmaterial. Alles wird auf die lange Bank geschoben. Es wird ferner beklagt, daß nach dem Gesetzentwurf der Bahnverwaltung ihre früher so betonte Unabhängigkeit, wie sie auch der Entwurf Tedescos noch zu bewahren gesucht hatte, durchaus nicht mehr gesichert werde; die Verwaltung wird vielmehr zu einer Abteilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten gemacht und als solche den Gefahren der so häufigen Ministerwechsel und den politischen und parlamentarischen Einflüssen arg ausgesetzt.

* * *

Die mit der Prüfung des Gesetzentwurfes für den Übergang der italienischen Bahnen in den Staatsbetrieb betraute Kommission der Deputiertenkammer hat ihre Arbeit vollendet und ihre Vorschläge der Kammer unterbreitet. Im großen und ganzen nimmt sie den Regierungsentwurf mit folgenden wichtigen Abänderungen an: In einem Zusatze zum Art. 5 des Entwurfes möchte sie die Verantwortlichkeit des Generaldirektors und der Mitglieder des Verwaltungsausschusses für alle Schäden und Nachteile festgestellt haben, welche dem Staate aus deren etwaiger schlechter Amtsführung erwachsen. Die Kommission möchte ferner im Art. 10 die Bestimmung des Entwurfes Tedescos auch im neuen Gesetze aufrechterhalten wissen, nach welcher der einheimischen Industrie alle Lieferungen von Eisenbahnmaterial gesichert werden sollen. Was das Personal anbelangt, so nimmt sie die Bestimmungen des Entwurfes an; nur will sie dem Staat die Freiheit gewahrt wissen, die von den Gesellschaften im ersten Halbjahre 1905 in den obersten vier Rangklassen gemachten Ernennungen ablehnen zu können. Ferner hält es die Kommission für unbedingt nötig, das obligatorische Schiedsgericht für die Entscheidung der Streitigkeiten zwischen Personal und Verwaltung beizubehalten. In einem Zusatz zu Art. 16 wird die Einrichtung des Schiedsgerichts vorgeschlagen. Es soll unanfechtbar entscheiden und aus einer gleichen Zahl von beiden Teilen zu wählender Vertreter zusammengesetzt sein. Den Vorsitzenden hat das Personal mit Stimmeneinheit zu wählen. Wenn die Einheit nicht erzielt werden könnte, wird der Vorsitzende von einer Kommission bezeichnet, welche aus den Vorsitzenden des Senats, des Abgeordnetenhauses und des obersten Kassationsgerichtshofes in Rom gebildet ist. Die Kommission möchte noch den 24 Artikeln des Gesetzes einen weiteren hinzufügen, welcher festsetze, daß die Regierung innerhalb des Jahres 1905 noch bestimmte Vorschläge für die endgültige Beordnung und Einrichtung der Staatsbahnverwaltung einzubringen habe.

Der Gesetzentwurf wurde in den Tagen vom 17. bis 19. d. M. von der Deputiertenkammer beraten und angenommen. Einen kurzen Bericht über die ersten beiden Verhandlungstage geben wir an anderer Stelle (S. 491) wieder.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** betrugen für März d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr (mehr, weniger) im ganzen	gegen das Vorjahr (mehr, weniger) auf 1 km	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Monat März d. J.:					
Personenverkehr	42 366 729	910	+ 1 772 269	+ 20	+ 2,25
Güterverkehr . .	111 193 680	2 336	+ 1 280 994	— 25	— 1,06
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre April—März in der Zeit vom 1. April 1904 bis Ende März d. J.:					
Personenverkehr	496 890 375	12 340	+ 22 727 767	+ 204	+ 1,68
Güterverkehr . .	1177 931 762	28 603	+ 49 634 577	+ 269	+ 0,95
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre Januar—Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende März d. J.:					
Personenverkehr	14 899 236	2 496	+ 187 910	+ 17	+ 0,69
Güterverkehr . .	34 577 529	5 655	+ 831 377	+ 107	+ 1,93

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 47 768,70 km, gegen das Vorjahr + 871,61 km.

— **Entschädigung der Forstbeamten für Dienstreisen zur Prüfung der Feuerschutzanlagen in Waldungen.** Der preußische Minister für Landwirtschaft, Domänen und Forsten hat sich damit einverstanden erklärt, daß die Kosten, welche durch die Bereisung der Eisenbahnschutzstreifen innerhalb der fiskalischen Forsten durch Beamte der Forstverwaltung veranlaßt werden, aus fiskalischen Fonds bestritten werden. Dagegen sind die Kosten, welche durch die Mitwirkung Königlicher Forstbeamten als Sachverständige bei Feststellung des Bedürfnisses nach Feuerschutzanlagen in nichtfiskalischen Forsten entstehen, auf Fonds der Eisenbahnverwaltung zu übernehmen.

— **Zum Raubanfall im Eisenbahnzug bei Duisburg** (siehe Nr. 31 S. 475 d. Ztg.) berichtet noch die Köln. Ztg., daß auf der Station Duisburg zwei Männer in das Abteil I. Klasse, in dem

sich Direktor Rohlfs von den Cöln-Bonner Kreisbahnen befand, stiegen. Der Zug hatte sich kaum wieder in Bewegung gesetzt, als der eine von den beiden an das Fenster trat; der andere riß den Direktor an den Beinen vom Sitz, und der am Fenster Stehende schlug dem zwischen den Sitzen Liegenden mit einem Schlagring gegen die Stirn, daß ihm das Blut aus einer tiefen Wunde drang. Einer der Mordbuben hielt ihm einen geladenen Revolver vor die Brust und drohte, ihn sofort zu erschießen, wenn er einen Laut von sich gebe. Währenddessen stahl ihm der andere die goldene Uhr nebst Kette und 55 ℳ., entriß dem Halbbetäubten die Namenskarte und drohte ihm, falls er in Düsseldorf oder Cöln irgendwie Anzeige mache, werde man ihn zu finden wissen und über den Haufen schießen. Die Räuber sind dann bei der Station Derendorf, kurz vor Düsseldorf, als der Zug langsam fuhr, aus dem Abteil gesprungen. Der Überfallene, der stark blutete und halb bewußtlos war, unterließ es, in Düsseldorf sofort Anzeige zu erstatten; er kam erst bei der Ankunft in Cöln wieder zur Besinnung und machte dem Stationsvorsteher sofort Meldung von dem Vorfall. Die Kriminalpolizei in Düsseldorf und Duisburg sowie die Stationen der ganzen Strecke wurden sofort telegraphisch von dem Vorfall in Kenntnis gesetzt. In der Nacht ging in Cöln aus Düsseldorf ein Telegramm an eine Frauensperson ein, aus dem man entnehmen zu können glaubte, daß die Absender mit dem Raubanfall in Verbindung standen. Die sofortige Benachrichtigung der Stationen und der Kriminalpolizei in Düsseldorf hatte den Erfolg, daß es dortigen Polizeibeamten noch in der Nacht gelang, die beiden Verbrecher festzunehmen. Die beiden Täter sind geständig; Uhr und Geld hat man ihnen abgenommen.

— **Zum Eisenbahnunfall bei Schifferstadt**, über den wir in voriger Nummer berichteten, wird der Münch. Allg. Ztg. mitgeteilt, daß der Bedarfsgüterzug 1277 bei der Einfahrt in den Bahnhof nicht durch falsche Weichenstellung, sondern infolge Aufschneidens einer Weiche verunglückte. Der Materialschaden ist bedeutend. Alleinige Schuld trifft der Mitteilung zufolge den Führer eines Motorwagens, welcher unmittelbar vor dem Güterzuge ohne die vorgeschriebene Begleitung und ohne Fahrtauftrag die für die Fahrt des Güterzuges richtig gestellte und gesicherte Weiche aufschnitt, so daß der Güterzug in ein Stumpfgleis geriet und nach Zertrümmerung des Prellbockes die Böschung hinabstürzte.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatsbahnen** haben auch im März d. J. ein günstiges Ergebnis geliefert, diesmal aber, im Gegensatz zu den früheren Monaten, hauptsächlich im Personenverkehr. Nach vorläufiger Schätzung wurden vereinnahmt: 3 281 500 ℳ. im Personenverkehr (+ 108 370 Mark gegen den gleichen Monat im Vorjahre), 7 148 200 ℳ. im Güterverkehr (+ 7190 ℳ.), 10 314 140 ℳ. im ganzen (+ 115 560 ℳ.). In der Zeit vom 1. Januar bis 31. März d. J. wurden vereinnahmt: 8 629 300 ℳ. im Personenverkehr (+ 83 010 ℳ. = 27 ℳ. auf 1 km Bahnlänge durchschnittlich gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre), 19 960 100 ℳ. im Güterverkehr (+ 481 050 ℳ. = 149 ℳ. auf 1 km Bahnlänge), 28 589 400 ℳ. im ganzen (+ 564 060 ℳ. = 176 ℳ. auf 1 km Bahnlänge).

— **Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs in Sachsen.** Auch die Generaldirektion der sächsischen Staatsbahnen ist fortgesetzt bemüht, bei ihrem Personal den Schäden entgegenzuwirken, die der gewohnheitsmäßige Genuß alkoholischer Getränke, namentlich auch in bezug auf Minderung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit, im Gefolge hat. Wie aus früheren Mitteilungen erinnerlich, hatte sie vor zwei Jahren den sächsischen Landesverband gegen den Mißbrauch geistiger Getränke ersucht, ihren Beamten und Arbeitern durch geeignete Ärzte Vorträge über die Alkoholfrage und ihre Bedeutung für die Eisenbahner halten zu lassen. Nachdem durch die auf diesem Wege gewonnenen Redner das Feld vorbereitet war, wurden im vorigen Jahre die Bahnärzte um ständige Übernahme derartiger Vorträge angegangen. Eine ganze Reihe solcher Vorträge hat im Laufe des vergangenen Winters bereits stattgefunden. Aber auch die Bestrebungen des Deutschen Vereins enthaltsamer Eisenbahner werden von der Generaldirektion in wohlwollendster Weise gefördert. Nicht nur, daß sie dem genannten Verein als unterstützendes Mitglied beigetreten ist, auch der Ausbreitung des Vereins innerhalb ihres Bereichs durch Bildung von Ortsgruppen wendet sie reges Interesse zu. Nachdem sich zunächst die Dresdener Mitglieder des genannten Vereins zu einer Ortsgruppe zusammengeschlossen, hat sich neuerdings auch in Leipzig eine solche gebildet. Beiden ist von der Verwaltung tatkräftige Unterstützung, auch durch finanzielle Beihilfen, in Aussicht gestellt worden. Man ist in der Generaldirektion zu der Überzeugung gekommen, daß auch den Eisenbahnverwaltungen die völlig Enthaltsamen als die Kerntruppen unter den Kämpfern gegen den Alkoholmißbrauch zu gelten haben. In diesem Sinne hat sich dem Vernehmen nach auch der Vertrauensarzt der Generaldirektion, Medizinalrat Dr. Gilbert, ausgesprochen, der es für wünschenswert und durchführbar hält, die Heilung trunksüchtiger Eisenbahner zunächst durch Angliederung an den Verein enthaltsamer Eisenbahner zu versuchen und erst nach Mißlingen dieses Versuchs zur Dienstentlassung zu schreiten.

— **Zum 80. Geburtstag des Wirklichen Geheimen Oberregierungsrats Albert Kinel in Berlin** bringt das „Zentralbl. d. Bauverw." die folgende Würdigung der Verdienste Kinels um das Eisenbahnwesen Preußens und des Deutschen Reiches. Es schreibt: „In ungewöhnlicher körperlicher und geistiger Rüstigkeit darf Herr Kinel am 21. d. M. auf eine durch reiche Erfolge gekrönte Lebensarbeit im Dienste des Vaterlandes zurückblicken. Ursprünglich hatte er zwar nicht die Absicht, sich dem Staatsdienste zu widmen, indessen befriedigte ihn die Tätigkeit, die er nach Ablegung der Privatbaumeisterprüfung ausübte, nicht dauernd. Nach längerem Besuche der Bauakademie bestand er Ende 1857 die für den Staatsdienst vorgeschriebene Baumeisterprüfung. Auf vorbereitende Beschäftigungen beim Bau der Cöln-Gießener und bei der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn folgte 1865 seine feste Anstellung als Eisenbahnbaumeister bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Sehr bald führte ihn nun seine hervorragende Begabung in maßgebende Stellungen. Nachdem er während des Krieges mit Österreich den Betrieb der Strecken Dresden-Görlitz und Löbau-Reichenberg geleitet, sehen wir ihn zunächst zum technischen Mitgliede der Direktion der Friedrich Wilhelm-Nordbahn (von 1867 an der Königlichen Eisenbahndirektion Cassel), zum Baurat, zum Regierungs- und Baurat und schon am 17. September 1869, also vier Jahre nach seinem Eintritt in den Staatsdienst, zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat in der Eisenbahnabteilung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten befördert.

Auf Kinels weitere Laufbahn war der Krieg 1870/71 von großem Einfluß. Er wurde mit der Stellvertretung des Ministerialdirektors Weishaupt in dessen Eigenschaft als Mitglied der Exekutivkommission für Truppentransporte beauftragt, die in Begleitung des Großen Hauptquartiers den Beförderungsdienst sowie den Bau, die Wiederherstellung und die Inbetriebnahme von Bahnlinien in Feindesland zu leiten hatte. Von seiner Tätigkeit in dieser bewegten Zeit läßt sich aus dem Buche: ‚Die französischen Eisenbahnen im deutschen Kriegsbetriebe 1870/71, von Hermann Budde' ein lebendiger Eindruck gewinnen. Seine Verdienste wurden durch die Verleihung des Eisernen Kreuzes anerkannt. Im Jahre 1872 trat Kinel in das Reichskanzleramt über, das damals die Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen leitete. Der einzig dastehende Aufschwung, den die Reichseisenbahnen und die vom Deutschen Reiche gepachteten Wilhelm-Luxemburg-Eisenbahnen besonders infolge der Ausbeutung der reichen Eisenerzlager Lothringens und Luxemburgs genommen haben, und ferner die durch die Lage der Reichseisenbahnen an der Westgrenze des Reiches bedingte äußerst rege Bautätigkeit stellten ungewöhnliche Anforderungen an die Verwaltung und nicht zum mindesten an die leitenden Männer. Kinels reicher Anteil an dem hier Geleisteten ergibt sich von selbst für jeden, der ihm in seinem Wirken näher zu treten das Glück hatte. Im Jahre 1873 wurde er zum Geheimen Oberregierungsrat, 1883 zum Wirklichen Geheimen Oberregierungsrat mit dem Range der Räte I. Klasse befördert. Nach Einrichtung eines besonderen Reichsamtes für die Verwaltung der Reichseisenbahnen stand er diesem von 1880 an als Dirigent vor. Im Jahre 1892 sah er sich mit Rücksicht auf seinen unbefriedigenden Gesundheitszustand veranlaßt, den Abschied zu erbitten, der ihm unter Verleihung des Königlichen Kronenordens I. Klasse bewilligt wurde. Noch sei erwähnt, daß Kinel seit 1879 dem Verwaltungsrat der Gotthardbahn als Vertreter des Deutschen Reiches angehört, und daß er seit der Gründung der Akademie des Bauwesens im Jahre 1880 zu deren Mitgliedern zählt. Von 1889 bis 1895 war er Dirigent der Abteilung für Ingenieurwesen, von da bis Ende 1901 Präsident der Akademie. — Eine nicht gewöhnliche Laufbahn also, die aus bescheidenen Anfängen zu hohen Erfolgen führte, in ihren wichtigsten Teilen an die denkwürdigsten Ereignisse des vergangenen Jahrhunderts geknüpft war und heut umwoben erscheint vom goldenen Schimmer großer vaterländischer Erinnerungen."

Wir schließen uns dem am Schluß ausgedrückten Wunsche des „Zentralbl. d. Bauverw." herzlich an, daß Herrn Kinel ein in jeder Hinsicht freundlicher Lebensabend beschieden sein möge.

— **Personalnachrichten.** Der ständige Hilfsarbeiter im Reichseisenbahnamt, Regierungs- und Baurat Diesel, ist zum Geheimen Baurat und vortragenden Rat im Reichseisenbahnamt ernannt worden.

Bei der bayerischen Staatsbahnverwaltung wurde befördert: zum Regierungsrat bei der Generaldirektion der

Direktionsrat Nikolaus Serrat; berufen: zum Vorstand der Eisenbahnbetriebsdirektion Weiden der dortige Regierungsrat Ludwig Sperr, zum Direktionsrat bei dieser der Oberbauinspektor Friedrich Englmann daselbst und zum Staatsbahningenieur in Weiden der Direktionsassessor Hugo Hundsdorfer von der Eisenbahnbetriebsdirektion Weiden; versetzt: der Obermaschineninspektor Georg Naderer in Hof als Vorstand zur Betriebswerkstätte Regensburg, die Direktionsassessoren Erich Kaler in Schwandorf als Vorstand zur Betriebswerkstätte Hof und Meinrad Neumüller in München als Vorstand zu jener in Schwandorf, dann der Eisenbahnassessor bei der Zentralwerkstätte München Eugen Konrad zur Betriebswerkstätte München I; beurlaubt: der Direktionsassessor Dr. Otto Rossi in München zum Zwecke des Eintritts in den Dienst der Pfälzischen Eisenbahnen, und zwar auf drei Jahre unter dem Vorbehalt der Wiederverwendung im Staatseisenbahndienst.

Österreich.

— **Änderung des Eisenbahn-Betriebsreglements.** Das Reichsgesetzblatt verlautbart eine Verordnung des Eisenbahnministeriums vom 15. d. M. betreffend die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen des Betriebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrate vertretenen Königreiche und Länder. Von allgemeiner Wichtigkeit ist die neue Fassung des § 21, der nun folgendermaßen lautet: „Kontrolle der Fahrkarten, Bahnhofeintrittskarten: 1. Die Fahrkarte ist auf Verlangen bei dem Eintritte in den Warteraum, beim Betreten und Verlassen des Bahnsteiges, beim Einsteigen in den Wagen sowie jederzeit während der Fahrt vorzuzeigen und je nach den für die letzte Fahrstrecke bestehenden Einrichtungen kurz vor oder nach Beendigung der Fahrt auf Erfordern abzugeben. 2. Ein Reisender ohne gültige Fahrkarte hat für die ganze von ihm zurückgelegte Strecke und, wenn die Zugangsstation nicht sofort unzweifelhaft nachgewiesen wird, für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des gewöhnlichen Fahrpreises, mindestens aber den Betrag von 6 Kr. zu entrichten. Wer jedoch unaufgefordert dem Schaffner oder Zugführer meldet, daß er wegen Verspätung keine Fahrkarte habe lösen können, hat nur den gewöhnlichen Fahrpreis mit einem Zuschlage von 1 Kr., keinesfalls jedoch mehr als den doppelten Fahrpreis zu bezahlen. 3. Der Reisende, der die sofortige Zahlung verweigert, kann ausgesetzt werden. 4. Wer ohne gültige Fahrkarte in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge Platz nimmt, hat den Betrag von 6 Kr. zu entrichten. 5. In allen Fällen ist eine Zuschlagkarte oder sonstige Bescheinigung zu verabfolgen. 6. Den Eisenbahnverwaltungen bleibt überlassen, die Fälle, in denen von der Erhebung der in den Ziffern 2 und 4 bezeichneten Beträge aus Billigkeitsrücksichten abzusehen ist oder geringere als die in diesen Ziffern bezeichneten Beträge erhoben werden sollen, mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde durch den Tarif einheitlich zu regeln. 7. Auf Stationen mit Warteraum- oder Bahnsteigsperre ist die Bahnhofeintrittskarte beim Betreten des Warteraumes oder des Bahnsteiges vorzuzeigen und bei dessen Verlassen abzugeben."

Durch die neue Fassung soll in einer jeden Zweifel ausschließenden Weise zum Ausdrucke gebracht werden, daß zwischen Reisenden und solchen Personen, welche ohne die Absicht, mitzureisen, in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge Platz nehmen, zu unterscheiden ist. Im ersteren Falle wird das erhöhte Fahrgeld bezw. der Mindestbetrag von 6 Kr. durch die Tatsache verwirkt, daß der Reisende ohne gültige Fahrkarte angetroffen wird, wobei es gleichgültig ist, ob dies vor oder während der Fahrt oder nach ihrer Beendigung, wie etwa beim Verlassen des Bahnsteigs, erfolgt. Im letzteren Falle wird der Betrag von 6 Kr. dadurch verwirkt, daß jemand, der nicht die Absicht hat, mitzureisen, in einem zur Abfahrt bereitstehenden Zuge Platz nimmt oder längere Zeit in ihm verweilt.

Im § 46 wurde festgesetzt, daß nach Ablauf der Frist zum Ausladen und Abtreiben lebender Tiere die Eisenbahn berechtigt ist, die Tiere auf Gefahr und Kosten dessen, den es angeht, in Verpflegung zu geben oder, falls sie deren ferneren Aufenthalt im Wagen oder auf dem Bahnhofe gestattet, ein im Tarife festzusetzendes Standgeld zu erheben. Die hierbei vorgenommene Ersetzung der Worte „des Absenders" durch jene „dessen, den es angeht" erfolgte mit Rücksicht darauf, daß der Eisenbahn, falls sie nicht rechtzeitig übernommene Tiere in Verpflegung gibt, ein Anspruch auf aus diesem Anlasse bestrittene Kosten nicht nur gegen den Absender, sondern auch gegen den Empfänger dann zusteht, wenn dieser bereits in den Frachtvertrag eingetreten ist.

Die neue Fassung des § 51 Abs. 2 erklärt auch jene bereits jetzt vorgesehenen, im Anhange V zum Tarife Teil I, Abteilung A zusammengestellten Frachtbriefvermerke, welche sich nicht auf das Betriebsreglement selbst, sondern auf die Zusatzbestimmungen zu diesem und auf den Tarif Teil I, Abteilung B gründen, und anderseits auch solche das Frachtgeschäft betreffende Erklärungen und Schriftstücke, welche sich fernerhin im Interesse des Verkehres als notwendig erweisen, für zulässig, ohne daß aus jedem derartigen Anlasse eine Änderung des Betriebsreglements vorgenommen werden müßte.

Im § 53 Abs. 13 wurde eine Bestimmung aufgenommen, wonach in den Fällen einer während des Transportes durch Witterungseinflüsse eingetretenen Gewichtszunahme ohne gleichzeitige Wagenüberlastung — welche Fälle insbesondere bei hygroskopischen Artikeln, wie beispielsweise bei Tonwaren, vorkommen — ein Frachtzuschlag nicht zu erheben ist; hiermit wird einem dringenden Wunsche der Beteiligten Rechnung getragen.

Der neue Absatz 1 des § 70 bestimmt, daß bei Eilgütern, lebenden Tieren und Gütern, die schnellem Verderben unterliegen, die Benachrichtigung des Absenders von Ablieferungshindernissen unverzüglich telegraphisch zu erfolgen hat, wenn ein entsprechender Antrag im Frachtbriefe gestellt ist. Die Kosten hat der Absender zu tragen; allenfalls sind diese dem Gute anzulasten.

Der neue Absatz 1 Ziff. 3 im § 77 bezweckt, den in der Praxis vorkommenden Vorgang, wonach das Aufladen von Gütern mit dem Absender, das Abladen dagegen mit dem Empfänger vereinbart wird, auf eine rechtliche Grundlage zu stellen.

Anlangend die Anlage B zum Betriebsreglement, so werden durch die Vorschriften betreffend vollständig oxydierte, gebrauchte Gasreinigungsmasse und Kupfervitriol die bereits versuchsweise eingeführten erleichternden Bestimmungen, welche sich in der Praxis bewährt haben, dauernd in Kraft gesetzt. Die Bestimmungen betreffend die Beförderung ganzer (unzerkleinerter) Holzkohle und gemahlener Braun- und Steinkohle wurden mit Rücksicht darauf festgesetzt, daß wiederholt Fälle von Selbstentzündung dieser Artikel vorgekommen sind und die für den ersterwähnten Artikel in unverpacktem Zustande bisher vorgeschriebene vollständige Bedeckung nur einen Schutz gegen äußere Einwirkungen bietet. Durch die zur Einführung gelangenden Bestimmungen erscheint einerseits der angestrebte Zweck, die Gefahr einer Selbstentzündung hintanzuhalten, hinreichend gesichert, anderseits jedoch auch darauf Rücksicht genommen, daß diese geringwertigen Güter eine kostspieligere Verpackung nicht vertragen. Für Kalziumkarbid wurden die Wandstärken der Gefäße vorgeschrieben; weiter wurde den Verfrachtern eine entsprechende Befestigung der Verschlußdeckel der Gefäße zur Pflicht gemacht. Hierfür war der Umstand entscheidend, daß in letzter Zeit einzelne Fälle vorgekommen sind, in welchen zu schwache Gefäße mit mangelhaft befestigten Verschlußdeckeln vom Transport zurückgewiesen werden mußten, um ein Bersten der Gefäße unterwegs hintanzuhalten. Im übrigen entsprechen die betreffenden Vorschriften jener Verpackungsweise, welche in Österreich ohnehin schon in der Regel angewendet wird. Was schließlich den Artikel „Flüssige Luft" anbelangt, so soll durch dessen Zulassung zum Transport unter den gleichen Bedingungen wie in Deutschland den aus Interessentenkreisen geäußerten Wünschen Rechnung getragen werden.

Die weiteren bezüglich der Anlage B durchgeführten Änderungen und Ergänzungen verfolgen den Zweck, die Bestimmungen des Betriebsreglements mit jenen der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung tunlichst gleichmäßig zu gestalten.

— **Durchschlag des Karawanken- und des Bosrucktunnels.** Der Vortrieb des Sohlstollens im Karawanken- und dem Bosrucktunnel ist, wie gemeldet wird, so weit vorgeschritten, daß, wenn nicht ganz unvorhergesehene Zwischenfälle eintreten, der Durchschlag beider Tunnel in der zweiten Hälfte des nächsten Monats zu gewärtigen ist.

— **Eine neue Eisenbahnbrücke.** Am 11. d. M. erfolgte die Einschiebung einer 60 m langen neuen Brücke über die Salzach im Zuge der Linie Salzburg-Wörgl. Die Brücke, an Stelle einer alten, aus dem Jahre 1873 stammenden gesetzt, wurde entsprechend dem stets steigenden Lokomotivgewicht bedeutend stärker als die alte gebaut.

— **Staatsbahnbeamte keine Staatsbeamten.** 47 Staatsbahnbeamte in Triest hatten an das Reichsgericht eine Wahlrechtsbeschwerde erhoben, weil ihnen mit der Begründung, daß sie nicht Staatsdiener seien, das Wahlrecht für den Triester Stadtrat nicht eingeräumt wurde. Das Reichsgericht hat nun über diese Beschwerde dahin entschieden, daß im vorliegenden Falle eine Verletzung des Gemeindewahlrechts der Beschwerdeführer nicht stattgefunden habe. Das Reichsgericht ging bei seinem Erkenntnisse hauptsächlich von der Erwägung aus, daß die Staatsbahnbeamten nicht als Staatsdiener im Sinne der Verfassung für die Stadt Triest anzusehen seien.

Ungarn.

— **Abordnung zum Eisenbahnkongreß in Washington.** Das ungarische Handelsministerium, die Direktion der ungarischen Staatsbahnen sowie jene der Kaschau-Oderberger Eisenbahn entsenden eine Anzahl von Oberbeamten zur Teilnahme an dem im Mai d. J. in Washington abzuhaltenden Internationalen Eisenbahnkongreß. Der Mehrzahl nach sind die ungarischen Vertreter beim Kongreß Techniker.

— **Eine stürmische Versammlung von Eisenbahnbediensteten.** Die Konsumgenossenschaft der Eisenbahnangestellten hielt kürzlich in Köbánya ihre ordentliche Generalversammlung, an welcher ungefähr 3000 Eisenbahnangestellte teilnahmen. Die Generalversammlung verlief, wie berichtet wird, infolge der von der organisierten Arbeiterpartei gegen die Genossenschaftsleitung gerichteten heftigen Angriffe überaus stürmisch.

Übrige europäische Länder.

— **Eisenbahnerbewegung in Stockholm.** Etwa 500 Eisenbahnangestellte aus Stockholm und Umgegend hielten am Abend des 17. d. M. eine Versammlung zum Protest gegen den Regierungsentwurf eines Streikgesetzes ab. Nach lebhafter Aussprache wurde ein Beschluß gefaßt, welcher einen scharfen Protest gegen den Regierungsentwurf ausspricht und die Eisenbahner auffordert, sich den übrigen Arbeitern im Kampfe gegen die Klassenpolitik der Regierung anzuschließen. An die ausständigen Eisenbahner in Italien wurde ein Sympathietelegramm gesandt.

— **Französische Westbahn.** Im ganzen waren die Einnahmen der französischen Eisenbahnen im Jahre 1904 nicht günstig und zeigten gegen das Vorjahr keine entsprechende Zunahme. Nach dem jetzt vorliegenden Jahresbericht hat jedoch die Westbahn, welche von den Anhängern der Verstaatlichung zunächst zum Rückkauf in Aussicht genommen ist, dem Staat mit am meisten verschuldet ist und daher besondere Aufmerksamkeit verdient, im abgelaufenen Jahre ihre finanzielle Lage erheblich verbessert. Die Zuschüsse, welche auf Grund der in den Konventionen von 1883 den Eisenbahngesellschaften vom Staate gewährleisteten Mindestrente die Staatskasse zu zahlen hatte, haben sich wesentlich vermindert. Während sie 1901 noch fast 26 Millionen betrugen, sanken sie 1902 auf $19\frac{1}{5}$, 1903 auf $14\frac{1}{3}$ und 1904 auf nicht ganz 10 Millionen Franken. Es wird hervorgehoben, daß diese Verbesserung in drei Jahren völlig rein sei und als Gegenstück weder eine Vermehrung anderer Lasten, noch eine Verminderung der Tilgung des rollenden Materials habe. Sie konnte erzielt werden trotz einem Zuwachs von 4 Millionen in den Lasten der Rechnung der ersten Anlage, dank einer Zunahme von 10 Millionen in den Einnahmen und einer gleichzeitigen Verminderung von 10 Millionen in den Ausgaben. Die Vermehrung der Einnahmen ist dabei noch nicht einmal dem früheren Durchschnitt entsprechend, denn sie betrug in den drei Jahren 1896—1899: 14,7 Millionen und 1893 bis 1896: 14 Millionen. Das Ausstellungsjahr 1900 war für die französischen Eisenbahnen ein Ausnahmejahr. Die Verminderung der Ausgaben bei der Westbahn in der letzten Zeit betrifft hauptsächlich Brennstoffe, Entschädigungen und Kosten der Strecke. Der Betriebskoeffizient, welcher 1901: 64,5 % ausmachte, ist für 1904 auf 56,2 % gefallen. Die mittlere Betriebslänge der Westbahn war 1904: 5823 km, d. i. 43 km mehr als im Vorjahre. Die Gesamtzahl der gefahrenen Kilometer war im Berichtsjahre etwas geringer als 1903. Dieser Rückgang wurde ausschließlich durch Verringerung der Güterzüge herbeigeführt. Die Gesamteinnahmen betrugen 193,2 gegen 190,9 Millionen Franken, zeigen also eine Zunahme von rund 2,3 Millionen, die Gesamtausgaben 107,5 gegen 110 Millionen Franken, d. i. eine Abnahme von über $2\frac{1}{2}$ Millionen. Bemerkt wird, daß in der Nähe von Paris die Vorortbahnen (tramways de pénétration) in Verbindung mit der Stadtbahn ihren Wettbewerb recht fühlbar gemacht haben. Das „Journal des Transports“, das überall als eifrigster Gegner der Verstaatlichung auftritt, schildert die im ganzen doch nicht gerade glänzenden Ergebnisse der Westbahn in rosigstem Lichte, und meint, sie würde sicherlich bald die Staatsgarantie gar nicht mehr in Anspruch nehmen, wenn nicht die „gefährlichen Phantasien der parlamentarischen Initiativen“ mit Erhöhung der Besoldungen und Pensionen usw. störend dazwischen kämen. Berechnet wird, daß der Staat an Abgaben verschiedener Natur über 25 Millionen und an Ersparnissen durch die Beförderung der verschiedenen öffentlichen Dienste 13 Millionen, im ganzen über 38 Millionen von der Westbahn im Jahre 1904 bezogen habe.

— **Gerichtliche Entscheidung von Streitigkeiten bei der französischen Staatsbahn.** Das Amtsblatt veröffentlicht folgendes Gesetz vom 21. März d. J.: „Die gewöhnlichen Gerichte sind zuständig, in den Streitigkeiten zu erkennen, die sich aus dem Arbeitsvertrag zwischen der Verwaltung der Staatsbahn und ihren Bediensteten ergeben können.“

— **Seilbahn auf den Niesen.** An Stelle der bisher geplanten, mit Dampf zu betreibenden Zahnradbahn soll nunmehr eine elektrisch betriebene Seilbahn auf den Niesen erstellt werden. Die meterspurige Bahn nimmt, wie bereits in Nr. 27 S. 418 d. Ztg. gemeldet wurde, die Station Mülinen der Frutigenbahn zum Ausgangspunkt. Ihre horizontale Länge beträgt nach der Schweizer. Bauztg. 3086 m, der zu überwindende Höhenunterschied 1640 m, die größte Steigung 66 % und der kleinste Bogenhalbmesser 400 m. Die Baukosten sind auf rund 1 700 000 Fr. veranschlagt.

— **Schweizerisches Eisenbahnhaftpflichtgesetz.** Das neue Bundesgesetz, dessen Fertigstellung im Parlament großen Schwierigkeiten begegnete, ist nunmehr amtlich veröffentlicht worden. Die „Referendumsfrist“, innerhalb welcher es durch Volksabstimmung angefochten werden kann, läuft bis 4. Juli.

— **Drahtseilbahn auf den Monte Brè.** Die von Castagnola (Cassarate) am Luganer See auf den Monte Brè geplante Drahtseilbahn zerfällt einer Mitteilung der Schweizer. Bauztg. zufolge in zwei Teile: von Cassarate bis auf die Terrasse von Suvigliana und von Suvigliana über Aldesago bis auf den Monte Brè. Suvigliana liegt rund 100 m über dem See. Der erste Teil der Anlage hat bei 170 m horizontaler Bahnlänge einen Höhenunterschied von 90 m zu überwinden und ist mit Steigungen von 29 bis 66 % angelegt. Der zweite Teil weist 1068 m horizontale Länge und 500 m Höhenunterschied auf, die mit Steigungen von 32 % bis 65 % und Bogen von 300 m Halbmesser überwunden werden; er enthält in der Mitte eine Haltestelle zur Bedienung von Aldesago. Als Spurweite ist 1 m vorgesehen, als Betriebskraft Elektrizität. Der Voranschlag beläuft sich für den ersten Teil auf 150 000 Fr., für den zweiten Teil auf 410 000 Fr.

— **Zum Ausstand der Eisenbahner in Italien** wird uns von geschätzter Seite aus Mailand geschrieben:

„Wie bereits in voriger Nummer gemeldet, ist am 15. (nicht 16.) d. M. vom Agitationskomitee der Eisenbahner in Rom der allgemeine Ausstand der Bahnangestellten für den 17. d. M. beschlossen worden, und in der Tat hat um 6 Uhr früh ein großer Teil des niederen Personals die Arbeit niedergelegt. Bis zur Mittagstunde dieses Tages konnten noch viele Personenzüge abgelassen werden und die meisten Züge verkehrten noch, wenn auch mit Verspätungen; nachmittags verschlechterte sich die Lage, besonders in Süd- und Mittelitalien. Auch in Mailand ist der Ausstand im niederen Personal fast allgemein, weniger in Turin und Genua; aber es wird über Nacht auf Dienstag eine Verschlechterung befürchtet. Die Verwaltungen versichern jedoch, daß auf allen Linien wenigstens ein Zugpaar verkehren wird; die Nachtzüge werden als die ersten eingestellt werden. Der Güterverkehr ruht vollständig. Zur Militarisierung scheint die Regierung nicht greifen zu wollen. Wenn das Eisenbahngesetz genehmigt wird, so hofft man auf Grund der Art. 17 und 24 eine wirksame Waffe in die Hand zu bekommen, um durch die vorgesehenen Strafbestimmungen und Entlassung der Ausständigen die große Masse wirksam zu beeinflussen. Die Regierung scheint nicht nachgeben zu wollen, und sie würde durch Nachgiebigkeit, nachdem der Kampf begonnen hat, auch dem Lande einen schlechten Dienst erweisen, da die Forderungen der Eisenbahner immer weiter steigen würden.“

Der Streit muß nun ausgefochten werden, und daß dies mit allen zu Gebote stehenden Mitteln geschehen wird, beweist schon das energische Auftreten des Ministerpräsidenten Fortis in der Kammer am 15. d. M., also vor Ausbruch des Streiks, womit er einen vollen Erfolg erzielte. Seine Haltung hat dadurch die heikle Stellung der Regierung erheblich gefestigt. „Ich hoffe“, erklärte der Ministerpräsident, „daß der Ausstand, der sich jetzt in Neapel offenbart, sich nicht ausdehnen wird, denn das Eisenbahnpersonal muß einsehen, daß ein Ausstand kein richtiges Mittel ist, um seine Interessen zur Geltung zu bringen; niemand hat das Recht, die Interessen des Landes unter seine eigenen zu stellen, mögen sie auch noch so berechtigt sein. (Lebhafter Beifall.) Wenn diese Überzeugung nicht vorherrschte, würde die Regierung wissen, was sie zu tun hätte. (Sehr gut!) Die Regierung, gestützt auf die öffentliche Meinung, ist sicher, die Ordnung aufrecht erhalten zu können und dafür Sorge zu tragen, daß der öffentliche Dienst so wenig wie möglich Schaden leidet.“ (Sehr lebhafte Beifallsäußerungen.) Brunialti erwiderte, er sei glücklich über diese Erklärungen und sagte der Regierung die Unterstützung der Kammer und des Landes zu (Beifall), auch wenn sie gesetzliche Wiedervergeltungsmaßregeln anwenden

würde. (Zwischenrufe auf der äußersten Linken, wogegen die anderen Parteien der Kammer sich verwahrten.)

Die Zeitungen verurteilen den Ausstand nahezu ausnahmslos. Nur das revolutionär-sozialistische Blatt „Avanti" in Rom greift die Regierung auf das heftigste an wegen der Unterdrückung der Streikfreiheit und wegen der ungenügenden Zugeständnisse. Aber im allgemeinen wird mit Recht gesagt: Die Eisenbahner befinden sich jetzt im Kampf mit der Regierung, weil sich diese unberechtigte Forderungen nicht abtrotzen ließ; mit dem Parlament, dem sie das Vertrauen versagt haben; mit der ganzen Bevölkerung, deren wichtigste Interessen sie ohne zwingende, schwerwiegende Gründe schwer verletzen und schädigen. Der Ausstand ist auf der Mittelmeerbahn stärker als auf der Adriatischen Bahn.

Nach einer Meldung aus Rom vom 19. d. M. wird dort und in Mailand der Verkehr auf den Adriatischen Linien beinahe wieder regelmäßig und bessert sich auf den Mittelmeerlinien, auf welchen man im Laufe des Tages einige Zugverbindungen wiederherstellen zu können hoffte. In Mailand war am gleichen Tage beabsichtigt, einen Sonderzug für die Ingenieure und Auslandsreisenden abgehen zu lassen. Auch mehrere Eilzüge werden von Turin nach Rom fahren. Nach Mailand, Alessandria und Modane wurden verschiedene Güterzüge abgelassen. In Venedig, in der Provinz und in Bologna ist der Verkehr fast vollständig; auch der Güterverkehr in Venedig ist in Ordnung. Die Besserung im Verkehr von Florenz auf den Mittelmeerlinien hält an. In Foggia konnten am 19. d. M. vormittags alle Züge verkehren, in Palermo ebenfalls. Der Verkehr ist vollständig gesichert.

In Caltanisetta verkehren fast alle Züge. Außer dem Mindestdienst wird ein Ergänzungsdienst unterhalten. Der Betrieb auf den Linien nach Frankreich über Ventimiglia ist vollständig regelmäßig.

— **Die Beratung des Gesetzentwurfs für den Staatsbetrieb der italienischen Bahnen**, über den wir an anderer Stelle berichten (S. 486 f.), begann am 17. d. M. in der Deputiertenkammer. Abg. Pinna tritt dafür ein, der Regierung unumschränkte Vollmacht zuzugestehen, als Kundgebung gegen den Versuch des Eisenbahnpersonals, dem Parlamente seinen Willen aufzudrängen. (Lebhafte Zustimmung.) Abgeordneter Alessio beklagt im Namen der radikalen Partei, daß der Ausstand der Eisenbahnangestellten, der den Charakter einer Auflehnung trage, der Kammer die notwendige Ruhe des Urteils genommen habe, um die schwierige Frage der Regelung des Eisenbahnbetriebes zu entscheiden. Der Redner bemerkt schließlich: Die Haltung der Eisenbahnbediensteten kommt der Empörung gegen die Volksvertretung und gegen den Staat gleich. Die radikale Partei kann diese Empörung gegen den Staat nicht zulassen. (Lebhafter Beifall.) Abgeordneter Graf Arnaboldi erklärt, er sei zwar gegen den Staatsbetrieb, werde aber für die Artikel über die Beaufsichtigung der Eisenbahnangestellten stimmen, da sie das Mittel darstellen, der Regierung in Augenblicken, wo sie so hohe Interessen des Landes zu verteidigen habe, die dazu nötige Kraft zu geben. Abg. Colajanni betont, Fortis habe gestern einen Beweis großen Billigkeitssinnes gegeben, und wünscht, es möge jedermann auf allen Seiten bei seiner Abstimmung und seinem sonstigen Vorgehen sich daran ein Beispiel nehmen. Es handelt sich, schließt Colajanni, darum, das Mittel zu finden, um unter Achtung des Rechts und der Gerechtigkeit einer dem Lande und der Volkswirtschaft Italiens schädlichen Bewegung ein Ende zu machen. Die Forderungen der Eisenbahnangestellten sind übertrieben und ungerechtfertigt, was auch durch die ruhige und ganz reservierte Haltung der sozialistischen Deputierten bewiesen wird. Wenn diese wirklich überzeugt wären, daß die Forderungen der Ausständigen gerechtfertigt seien, würde ihr Verhalten ganz anders sein; im Gegenteil haben einige der angesehensten sozialistischen Deputierten in der Presse erklärt, die Ansprüche der Eisenbahner seien übertrieben. (Sehr lebhafter Beifall.) Die Sitzung wird hierauf unterbrochen.

Am 18. d. M. setzte die Deputiertenkammer die Beratung der Vorlage fort. Der Präsident verliest eine Depesche des Eisenbahnbetriebspersonals, worin dieses den unüberlegten Ausstand bedauert und sein Vertrauen zu den Vertretern der Nation bei der Erreichung gerechter Forderungen ausdrückt. (Lebhafter Beifall.) Die Sozialisten beantragen eine Tagesordnung, die die Eröffnung von Unterhandlungen mit den Eisenbahnarbeitern fordert. (Unruhe.) de Andreis verurteilt namens der Republikaner den Klassenkampf (Beifall) und begründet eine Tagesordnung, wonach die Besprechung des Teils der Regierungsvorlage, der die Disziplinarbestimmungen für das Eisenbahnpersonal enthält, vertagt werden soll. Ministerpräsident Fortis verteidigt die Regierungsvorlage. Die höchste Pflicht des Staates sei es, den Dienst aufrechtzuerhalten, der eine so große Rolle im Wirtschaftsleben der Völker spiele und von dem deren tägliche Interessen abhingen. (Beifall.) Der Ministerpräsident geht auf alle technischen Einwände der Vorredner ein und erkennt einige Anregungen Sonninos als beachtenswert an. Aber die Zustimmung Sonninos zu der Vorlage und der Verlauf der Debatte bewiesen, daß es sich nur um sehr unwesentliche Einwürfe handle. In der Würdigung der Artikel, die die Aufrechterhaltung der Ordnung unter dem Eisenbahnpersonal gewährleisten sollten, stimme er mit Sonnino überein. Auf die Ausführungen Ferris erwidert der Ministerpräsident, er habe stets erklärt, daß der Ausstand im Staatsbetrieb nicht zuzulassen sei; er betrachte die Organisation des Eisenbahnpersonals als ein Mittel für die Eisenbahner, auf einen höheren wirtschaftlichen und politischen Stand zu gelangen, aber er könne nicht zugeben, daß dabei das Land wirtschaftlichen und politischen Krisen ausgesetzt werde. (Sehr gut!) Das Recht des Landes steht über jedem Recht von Personen oder Klassen (Beifall), und da der Kampf einer Klasse bedauerlicherweise das wirtschaftliche Leben störe, müsse man dahin gelangen, gesetzlich festzulegen, in welchen öffentlichen Betrieben ein Ausstand nicht zulässig sei. (Beifall.) Selbst Colajanni habe erklärt, daß die Eisenbahner nicht die Arbeit einstellen könnten, ohne die Grundlagen ihres Vertrages zu verletzen und aller Vorrechte verlustig zu gehen, die ihre Stellung als bevorrechtete Arbeiter mit sich bringe. (Zustimmung.) Die Regierung habe für die Eisenbahner getan, was sie konnte, und diese hätten dem Staat nicht den Krieg erklären dürfen. Der Ministerpräsident führt zum Schluß aus, daß alle an den Maßnahmen der Regierung geübten absprechenden Kritiken jeder Grundlage entbehrten. (Lebhafter Beifall.)

Villa bringt eine Tagesordnung ein, wonach die Kammer, nachdem sie die Erklärungen des Ministerpräsidenten gehört hat, zur Beratung der einzelnen Artikel übergeht. Der Ministerpräsident erklärt nunmehr, die Regierung werde, um die Eintracht der Kammer nicht in Frage zu stellen, der Tagesordnung Villa nicht die Bedeutung eines Vertrauensvotums beilegen. (Beifall.) Der radikale Abg. Sacchi hebt hervor, er beabsichtige, sich von denen zu trennen, die sich mit den Ausständischen solidarisch erklärt hätten (sehr gut!); er verurteile den Ausstand der Eisenbahner, die als Beamte dem öffentlichen Staatsrecht unterständen (lebhafter Beifall). Der Ausstand gelte dem Parlament als Aufruhr. Um die feste Autorität des Staates aufrechtzuerhalten, werde er für jede von der Regierung angenommene Tagesordnung stimmen, selbst wenn sie die Bedeutung eines Vertrauens für das Kabinett habe. (Beifall.) Sonnino erklärt, daß, obwohl er kein Vertrauen zum Kabinett habe, er doch für die Tagesordnung Villa stimmen werde, um die Eintracht der konstitutionellen Partei nicht zu stören. (Beifall.) Fortis dankt Sonnino für diese Haltung.

Die Tagesordnung Villa wird hierauf in namentlicher Abstimmung mit 306 gegen 34 Stimmen angenommen. Eine Tagesordnung Ferri, die den Ansichten der Sozialisten Ausdruck gibt, wird mit 293 gegen 22 Stimmen abgelehnt, ebenso wird eine Tagesordnung Zerbogli (Soz.) abgelehnt. Eine Tagesordnung der Kommission, der die Eisenbahnvorlage überwiesen war, besagt, die zur Beratung stehende Vorlage solle die Regierung in den Stand setzen, den Betrieb der Eisenbahnen am 1. Juli zu übernehmen, und die endgültige Organisation der Staatsbahnverwaltung der Annahme der von der Regierung am 21. Februar d. J. eingebrachten Vorlage vorbehalten bleiben. Diese wird genehmigt. Das Haus begann darauf die Beratung der einzelnen Artikel der Eisenbahnvorlage. Nachdem die fünf ersten Artikel angenommen waren, wurde die Weiterberatung auf den 19. d. M. vertagt. Wir werden über den Verlauf der weiteren Beratung in der nächsten Nummer berichten.

— **Die englisch-ostindische Post über den Simplon.** Es wird berichtet, daß zwischen den beteiligten Post- und Eisenbahnverwaltungen Verhandlungen im Zuge seien, um die englisch-ostindische Post und den Peninsular-Expreß Calais-Brindisi, welcher gegenwärtig über Modane geführt wird, nach Eröffnung der Linie über den Simplon über diesen Weg zu leiten.

— **Der allgemeine Kongreß der Vertreter aller russischen Eisenbahnen hat**, wie die „Torgowo-Prom. Gaseta" Nr. 57 mitteilt, am 14./27. März die bereits im Jahre 1892 vom Ackerbauministerium angeregte Frage der Abänderung der Eisenbahn-Begleitpapiere eingehend durchberaten. Die angestrebten Änderungen sollen vor allen Dingen die Auslieferung der Güter erleichtern, die von einem auf den Namen des Empfängers lautenden Frachtbrief begleitet und zur Zeit nur gegen Vorweisung des Frachtbriefduplikats ausgeliefert werden, während diese Auslieferung mit vielen Förmlichkeiten verbunden ist, wenn das Duplikat verloren geht oder auf der Post zurückgehalten wird. Die in Aussicht genommene neue Ordnung lehnt sich an die Bestimmungen des Berner Internationalen Übereinkommens an und bestimmt, daß Sendungen, die auf den Namen des Empfängers eingetroffen sind, diesem nicht

gegen Vorweis des Duplikatfrachtbriefes, sondern der von der Empfangsstation an den Empfänger versandten Ankunftsanzeige ausgeliefert werden. Es kommt hierbei noch in Betracht, daß unter der Herrschaft der gegenwärtig geltenden Bestimmungen der Absender, nachdem er den Duplikatfrachtbrief an den Empfänger abgesandt hat, nicht mehr das Recht besitzt, über die Sendung, wenn diese nicht in Empfang genommen wird, zu verfügen, was viel Unzuträglichkeiten im Gefolge hat. Nach der neuen Ordnung dagegen kann der Absender so lange über die Ware Verfügung treffen oder die Adresse ändern, bis diese vom Empfänger abgenommen worden ist.

Diese Änderungen haben zweifellos viel für sich und bedeuten gewiß einen Fortschritt, aber man darf nicht übersehen, daß die Grenzen, innerhalb deren diese Erleichterung als solche empfunden werden wird, in Rußland verhältnismäßig eng gezogen sind, weil höchstens Stückgüter und von diesen auch nur ein Teil die Vorteile der in Aussicht genommenen Neuerung genießen werden. Diese Folge wird eintreten, weil die Handelsgewohnheit in Rußland dahin geführt hat, daß fast alle Wagenladungen an den Vorzeiger des Frachtbriefduplikats gerichtet werden, und das hängt wieder damit zusammen, daß der Wert der Güter durch Versatz bei den Banken zum Teil flüssig gemacht wird, um möglichst schnell zu barem Gelde zu kommen. Immerhin kann aber die Neuerung als ein Fortschritt begrüßt werden, weil wenigstens der Anfang zu einer Besserung gemacht wird, denn die Unbequemlichkeiten, die entstanden, sobald ein Frachtbriefduplikat verloren ging, sind tatsächlich sehr groß gewesen, und außerdem entstanden ganz erhebliche Kosten. Das wird natürlich zum Teil fortfallen.

— **Die Durchsicht der russischen Getreidetarife**, die vor kurzem in St. Petersburg im Finanzministerium unter Beteiligung von Vertretern der Landwirtschaft, der Kaufmannschaft usw. vorgenommen worden ist, hat zu Abänderungen im Bereiche der Tarife selbst nicht geführt, wohl aber haben die am Getreidehandel Beteiligten die Gelegenheit wahrgenommen, um mit dem Getreidehandel im Zusammenhange stehende Wünsche vorzubringen. So wurde u. a. auch die Frage des sogenannten „normalen“ Verlustes am Gewicht zur Sprache gebracht. Durch die Zulassung des sog. normalen Verlustes bei Getreidesendungen wird die Verantwortlichkeit der Eisenbahn wesentlich eingeschränkt. Es ist daher natürlich, daß sowohl von den Landwirten, als auch den Vertretern des Handels scharf hiergegen vorgegangen wird. Es wurde eine ganze Reihe von Fällen angeführt, welche von der Nachlässigkeit und den Mißbräuchen der unteren Eisenbahnbeamten bei Feststellung des Gewichts der Ware zeugten. Durch die Unbestimmtheit der Regeln über das Abwägen ist das Fehlgewicht oftmals sehr groß. Um hier Wandel zu schaffen, haben die Börsenkomitees schon längst die Einstellung verantwortlicher Wäger, sog. Artells, vorgeschlagen, doch sind die Eisenbahnverwaltungen bisher nicht auf die Anträge eingegangen, da sie durch das Gesetz über den „normalen“ Verlust an Gewicht geschützt sind, das für Getreide in Säcken ½ % und für sonstige Getreidetransporte 1 % zuläßt, ohne daß die Eisenbahnverwaltung für das Fehlen den Eigentümer zu entschädigen hat. Unter diesem gesetzlichen Schutze kommen nun erfahrungsgemäß arge Unregelmäßigkeiten vor, durch die dem Handel und den Verkäufern landwirtschaftlicher Erzeugnisse ganz erheblicher Schaden zugefügt wird. Die Vertreter der Eisenbahnen geben zwar zu, daß der zulässige entschädigungsfreie Abgang zu hoch ist, halten aber anderseits die völlige Abschaffung für unmöglich, da ein Verlust in Wirklichkeit doch eintritt und $1/3$ bis $2/3$ %, selten allerdings 1 % erreicht.

Es ist ja bekannt, daß die russischen Eisenbahnen neben dem Beförderungsgeschäft auch ein Darlehnsgeschäft im Getreidehandel betreiben, indem sie das zu den Stationen angeführte Getreide gegen Verpfändung der Frachtpapiere beleihen. Es ist dies eine notwendige Folge der geringen Leistungsfähigkeit der Bahnen, wodurch sich auf den Stationen große Mengen Getreide ansammeln. Würde nun nicht die Beleihung helfend eintreten, so wären die Landwirte in die schlimmste Lage versetzt. Aber es wurde von den Landwirten darauf hingewiesen, daß das Verfahren bei der Besichtigung und der Auszahlung mit zu großer Umständlichkeit verknüpft ist. Im allgemeinen sei eine möglichst große Verbreitung von Vorschußgeschäften auf Getreide von der Bank erwünscht, da nur die von der Staatsbank erhaltenen Darlehen eigentliche landwirtschaftliche Darlehen sind. Es wurde daher darum nachgesucht, die Beleihung des Getreides möglichst von allem unnützen Formenwesen zu entkleiden.

Das Schlußergebnis der Beratungen, soweit sie sich auf die Tarifierung der Güter bezogen, läßt sich etwa in Folgendem zusammenfassen: Es wurde für zweckmäßig gefunden, die Tarifsätze für kurze Strecken etwas zu ermäßigen und die Tarifsätze für Mehl im Vergleich zum Korn im Binnenverkehr zu erhöhen; eine Erhöhung des Tarifes für Ölsaat für die Ausfuhr ist ebenfalls möglich und deren Ermäßigung im inneren Verkehr bei pudweisen Transporten unbedingt notwendig. Ferner erweist sich die Erhöhung der Tarife für Kleie und Ölkuchen für die Ausfuhr und deren Ermäßigung im Binnenverkehr, die möglichst geringe Verbreitung von Ausnahmetarifen, Herabsetzung der Tarife der Hafenzweigbahnen, Vereinfachung des Systems der Stationsgebühren als notwendig. Das sind die Wünsche der versammelt gewesenen Vertreter von Handel und Landwirtschaft. Was davon erfüllt werden kann, wird die Staatsregierung zunächst sehr ernst prüfen. Vielleicht wird später das Ergebnis bekannt.

— **Zum Bau einer Eisenbahnbrücke über die Wolga.** Von den Plänen einer Eisenbahnbrücke der Moskau-Kasaner Eisenbahn über die Wolga bei S w i j a s h s k hat der Ingenieurkonseil des russischen Ministeriums der Verkehrsanstalten unter Vorsitz von W. W. Salow vier Projekte, wie die deutsche St. Petersburger Zeitung mitteilt, gutgeheißen, und zwar die der Professoren Beljeljubski und Proskurjakow, des deutschen Ingenieurs Müller (aus Breslau) und des Militäringenieurs Kriwoschein. Eine endgültige Wahl des einen oder des anderen Projekts zur Ausführung bleibt der Verwaltung der Moskau-Kasaner Bahn überlassen. Das in der Idee originellste Projekt ist das des Herrn Müller, das wohlfeilste Proskurjakows und das für den Bau einfachste Kriwoscheins.

Danach wäre die russische Autorität auf dem Gebiete des Brückenbaues, nämlich der Professor Beljeljubski, dieses Mal nicht glücklich gewesen, obgleich ihm eine reiche Erfahrung und große Gelehrsamkeit nicht minder, als das Vertrauen der russischen Kreise zur Seite stehen. Beljeljubski hat unter vielen Brücken auch die bisher einzige Eisenbahnbrücke über den Wolgastrom bei Batraki erbaut. Um diese zweite Überbrückung des gewaltigen Stroms wird schon sehr lange verhandelt, aber immer kamen im letzten Augenblick Störungen dazwischen, wie z. B. das ganz unglückliche Projekt, statt der Überbrückung eine Untertunnelung der Wolga durchzuführen. Wie es scheint, ist die Zeit des Erwägens nun endlich verlassen, und man will endlich Ernst machen. Wenn man die Eisenbahnkarte von Rußland zur Hand nimmt, so findet man, daß die Wolga von Rybinsk ab an 16 Punkten ihres europäischen Ufers von Eisenbahnlinien erreicht wird. An vier Punkten schließen sich auf der asiatischen Seite Eisenbahnen als Fortsetzung an, und trotzdem ist nur eine einzige Eisenbahnbrücke vorhanden, und zwar im Zuge der Wjäsma-Ssysran-Ssamara-Slatoust-Tscheljäbinsk-Bahn. Aber auch abgesehen von der Fortsetzung der Bahnen auf der asiatischen Seite der Wolga liegen große Städte, wie Kasan und Kostroma, auf dem linken Ufer des Flusses und sind dadurch von einem direkten Verkehr mit dem europäischen Rußland abgeschnitten. Allerdings darf auch nicht übersehen werden, daß jene 16 Eisenbahnlinien, die an die Wolga führen, in erster Reihe die Aufgabe haben, den Verkehr von und zu ihr zu vermitteln, denn zur Zeit ist der Wolgastrom noch immer die bedeutendste Verkehrsstraße des russischen Reiches, so daß der Austausch der Güter an allen Punkten ein sehr lebhafter ist; aber trotzdem ist es kaum glaublich, daß Rußland seinen gesamten Verkehr mit Sibirien und jetzt, nachdem die Eisenbahn von Orenburg nach Taschkent eröffnet worden ist, auch seine Verbindung mit Mittelasien auf diese eine Brücke stützt. Die Folgen, die eine Störung des Verkehrs zu gegenwärtiger Zeit auf der Brücke bei Batraki haben würde, könnten so tiefgreifende sein, daß sie im fernen Osten außerordentlich schwer empfunden werden würden. Diese und ähnliche Erwägungen werden es denn wohl auch mit sich bringen, daß in absehbarer Zeit zum Bau weiterer Überbrückungen des Stroms geschritten werden muß. Die Brücke bei Kasan wird schon seit vielen Jahren immer wieder als dringend notwendig bezeichnet, ja ist sogar schon der Moskau-Kasan-Eisenbahn einmal konzessioniert worden, und dennoch ist sie bisher noch nicht zustande gekommen. Ob es nun dieses Mal der Fall sein wird?

Fremde Weltteile.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß in Washington.** Der VII. internationale Eisenbahnkongreß wird, wie wir bereits mitgeteilt haben, in der Zeit vom 4. bis 13. Mai d. J. in Washington abgehalten. Wie die Österr. Eisenb.-Ztg. meldet, werden die Abgeordneten der einzelnen Eisenbahnverwaltungen und Regierungen sich am 1. Mai in Newyork versammeln und mittels Sonderzügen über Philadelphia, wo eine Besichtigung der großen Baldwinschen Lokomotivfabrik geplant ist, nach Washington reisen. Am 3. Mai werden die Einschreibungen in die Sektionen vorgenommen, am 4. Mai findet die feierliche Eröffnung des Kongresses, die Wahl des Präsidenten und des Bureaus und die Einrichtung der einzelnen (fünf) Sektionen statt; am 5. Mai beginnen die eigentlichen Arbeiten und Verhandlungen, die am 13. Mai geschlossen werden. Die Abge-

ordneten werden vom Präsidenten Roosevelt empfangen werden. Die amerikanischen Eisenbahnen veranstalten für die Kongreßteilnehmer zwei Ausflüge: den einen nach Pittsburgh, Cleveland, Boston und Montreal (Durchlauf ungefähr 1500 engl. Meilen), den anderen über Altoona, Pittsburgh, Cincinnati, Saint Louis, Chicago, Buffalo (von hier aus Besichtigung der Niagarafälle), Schenectady und Boston nach Montreal (Durchlauf ungefähr 2600 engl. Meilen). Äußerst bequeme und behaglich ausgerüstete Sonderzüge werden den Teilnehmern an diesen beiden Ausflügen, welche in der Zeit vom 14. bis 30. Mai stattfinden, zur Verfügung stehen.

Der internationale Eisenbahnkongreß wurde 1885 auf der Halbjahrhundertfeier der belgischen Bahnen in Brüssel gegründet und ist seither 1887 in Mailand, 1889 in Paris, 1892 in Petersburg, 1895 in London und 1900 wieder in Paris zusammengetreten. Ursprünglich war er wie die Postkongresse für die Erörterung internationaler Fragen beabsichtigt, die aber dann aus der Erörterung ausschieden, so daß der Kongreß jetzt nur noch wissenschaftlicher Art ist und sich in seinen Sektionen und Unterabteilungen mit Bauten, Maschinen- und Betriebsfragen, Sicherungsanlagen, Wohlfahrtseinrichtungen u. a. befaßt. Seit 1895, als sich die Amerikaner zum erstenmal an dem Kongreß beteiligten, sind unstreitig große Verbesserungen im amerikanischen Eisenbahnwesen durchgeführt worden, und es gibt dort für europäische Sachverständige vieles zu studieren. Die Köln. Ztg. äußert sich hierüber wie folgt: „Im Brückenbau sind die Amerikaner bahnbrechend gewesen, und wenn sie auch sonst im Bahnbau nicht viel lehren können, so doch umsomehr im Betrieb. Ihre Riesenlokomotiven, ihre Preßstahlwagen von 50 t Tragkraft, die erstaunlich billige Frachtbeförderung sind in Europa noch nicht nachgeahmt worden. Weniger vorgeschritten sind sie in Sicherheitsanlagen; nur in der von der Bundesgesetzgebung verlangten Einführung selbsttätiger Wagenkupplungen sind sie unstreitig weiter als andere Länder. Ungefähr 1500 Teilnehmer sind angemeldet: 400 aus den Vereinigten Staaten, 350 aus anderen englisch sprechenden Ländern und 750 aus dem festländischen Europa.“ Auch das Deutsche Reich wird diesmal, wie wir auf Seite 474 der vorigen Nummer meldeten, auf dem Kongreß vertreten sein. Zugleich wird unter der Leitung von George A. Post aus Newyork eine Ausstellung amerikanischer Eisenbahn gebrauchsartikel veranstaltet.

— **Ein Herzog als Eisenbahnclerk.** Die Pere Marquettebahn erhält in der nächsten Zeit einen neuen Clerk in der Person des Herzogs von Manchester. Die Bahn gehört zum größten Teile seinem Schwiegervater Eugen Zimmermann, der auch Präsident der Cincinnati-, Hamilton- and Daytonbahn ist, und dieser wünscht, wie die Tageszeitungen zu melden wissen, daß sein Schwiegersohn das Eisenbahngeschäft von Grund auf erlernt. Wie er selbst, muß der Herzog von der Pike auf dienen, und so wird er als Clerk bei der Pere-Marquettebahn, oben in den Kupferregionen Michigans, eintreten.

— **Lokomotivindustrie Australiens.** Die Aussichten, mit Vorteil für Neu-Südwales eine einheimische Lokomotivindustrie zu schaffen, haben sich nach einer den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft zugegangenen Mitteilung nicht günstig gestaltet. Die Eisenbahnkommissare dieses Staats empfehlen daher, wie bisher die Lokomotiven vom Auslande zu beziehen und die hierdurch ersparten ansehnlichen Summen zur Verbesserung der Bahnanlagen zu verwenden.

Allgemeines.

— **„Das Reichskursbuch — ein Lehrbuch der Eisenbahngeographie“** ist die Überschrift eines von unserem sehr geschätzten Mitarbeiter, Geheimen Rechnungsrat W. A. Schulze im „Flügelrad“ veröffentlichten Aufsatzes. Der Verfasser, dem lange Jahre die Bearbeitung des Reichskursbuchs im Reichspostamt obgelegen hat, weist zunächst darauf hin, daß es ein eigentliches Lehrbuch der Eisenbahngeographie, d. h. eine zusammenfassende Darstellung alles desjenigen, was der deutsche Eisenbahnbeamte mit Rücksicht auf seinen Beruf von der Erdkunde wissen muß, bislang nicht gibt. Unter diesen Umständen erscheint ihm das Reichskursbuch als ein zweckmäßiges und brauchbares Aushilfsmittel, und gewiß mit vollem Rechte, da das Buch zugleich mit den Fahrplänen eine reiche Fülle wertvollen Wissensstoffes enthält. Die an sich ja auffallende Tatsache, daß das größte amtliche deutsche Eisenbahnkursbuch nicht von einer Eisenbahnbehörde, sondern von der Reichs-Postverwaltung herausgegeben wird, erklärt sich sehr einfach, wenn man auf die geschichtliche Entwicklung dieser Einrichtung zurückgeht, die der Verfasser in folgender Weise darstellt:

„Das Reichskursbuch ist hervorgegangen aus dem amtlichen Fahrplanbuche der ehemaligen preußischen Postverwaltung, das unter dem Titel ‚Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffkursbuch‘ im August 1850 zum erstenmal erschienen war und in der Hauptsache die Fahrpläne der Eisenbahnen, Posten und Dampfschiffe in Deutschland und den angrenzenden Ländern enthalten hatte. Diese ersten Fahrplanbücher hatten den Zweck, über das Reisen mit den Eisenbahnen und Posten und über die Brief- und Sachenbeförderung mit den Transportanstalten übersichtliche Zusammenstellungen zu liefern, wie sie die Post- und anderen Verkehrsbeamten für ihren Dienst wissen mußten und wie sie auch für das reisende und versendende Publikum wissenswert erschienen. Diesem Hauptzweck hat das inzwischen viel erweiterte Reichskursbuch, das eine Übersicht der Eisenbahn-, Post- und Dampfschiffverbindungen in Deutschland, Österreich-Ungarn und der Schweiz sowie der bedeutenderen Verbindungen der übrigen Teile Europas und der Dampfschiffverbindungen mit außereuropäischen Ländern enthält und im Kursbureau des Reichspostamts bearbeitet wird, auch noch heute zu dienen, und es ist das Reichskursbuch insbesondere zugleich auch als das ausführlichste amtliche Eisenbahnkursbuch, das in Deutschland herausgegeben wird, anzusehen, da die einzelnen deutschen Eisenbahnverwaltungen ein gemeinsames, ganz Deutschland mit den angrenzenden Ländern umfassendes Fahrplanbuch bisher nicht herausgegeben haben, sondern als ein solches Übersichtsbuch auch das Reichskursbuch amtlich benutzen.“

Da das Reichskursbuch in jeder Beziehung auch den bahnseitig zu stellenden Anforderungen entsprach, zugleich aber ein besonderes „Eisenbahnkursbuch“ im allgemeinen Verkehrsinteresse auch Post- und Dampfschiffverbindungen im In- und Auslande nicht weniger vollständig, als es im Reichskursbuch der Fall ist, darstellen müßte, so wäre die Herausgabe eines solchen von derselben Reichhaltigkeit ein Unternehmen gewesen, welches ohne sachlichen Wert und deshalb vom Standpunkt einer richtigen Arbeitsteilung nicht zu billigen wäre. Man kann es daher nur gerechtfertigt finden, wenn die Eisenbahnverwaltung der Schwesteranstalt gegenüber in keinen Wettbewerb eingetreten ist, sondern es vorzieht, sich deren mustergültige Leistung mit zunutze zu machen. Freilich wird, soviel wir wissen, das Reichskursbuch nur den größeren Eisenbahnstationen mit erheblichem internationalen Reiseverkehr amtlich geliefert. Von dem Gesichtspunkte aus aber, daß es den Verkehrsbeamten auch als ein wichtiges und handliches Lehrmittel wertvoll werden kann, bezeichnet es der Aufsatz als wünschenswert, daß es auch mittleren und kleineren Stationen zugänglich gemacht wird.

Einfluß der Stellung des Doppeldrahtzug-Spannwerkes auf Weichenriegel mit Wendegetrieben.

In der in Nr. 20 S. 309/310 d. Ztg. befindlichen Besprechung des Werkes „Die mechanischen Sicherungsstellwerke im Betriebe der vereinigten preußisch-hessischen Staatsbahnen, von Regierungs- und Baurat Scheibner“ steht am Schlusse des vorletzten Absatzes: „Welchen besonderen Einfluß die Stellung des Spannwerkes auf Weichenriegel mit Wendegetrieben haben soll, ist nicht zu verstehen.“

Da hiernach der Einfluß der Stellung des Spannwerkes bei Riegelleitungen nicht allgemein bekannt zu sein scheint, so sei hierüber folgendes mitgeteilt:

Beispielsweise mögen sich in einer Riegelleitung zwei oder drei Weichenriegel nach Stahmerscher oder Fiebrandtscher Bauart befinden zum Verschließen zweier oder dreier handbedienter Weichen. Das Stellwerk sei ein Kurbelwerk. Das Spanngewicht befinde sich zwischen dem (vom Stellwerk aus gerechnet) ersten und zweiten Weichenriegel. Angenommen, die neben dem ersten Weichenriegel befindliche Weiche stehe falsch, dann schlägt beim Umlegen der Riegelkurbel der Verschlußkranz des Weichenriegels sofort an den falsch stehenden Riegelschieber der ersten Weiche an, die Verschlußscheibe verbleibt also in der Ruhelage. Infolgedessen verbleibt auch die Achse des kleinen Mittelzahnrades des Wendegetriebes in Ruhelage, weil die Achse des Mittelzahnrades mit der Verschlußscheibe in fester Verbindung steht. Im Wendegetriebe überträgt daher die Seilscheibe des ziehenden Drahtseiles mittels des Mittelzahnrades auf die Seilscheibe des anderen Drahtseiles eine umgekehrte Drehbewegung mit gleicher Winkelgeschwindigkeit. Infolgedessen werden beide Drähte zwischen erstem Weichenriegel und Spannwerk mit gleichen Wegen in gleicher Richtung gezogen und das Spannwerk kann hierbei angehoben werden, weil es, wie beim Kompensieren, sich nicht sperrt. Der zweite und dritte Weichenriegel verbleibt völlig in Ruhe, so daß also die zugehörigen Weichen nicht verschlossen werden. Wenn also das Spannwerk nicht allzu schwer ist, läßt sich die Riegelkurbel bei falsch stehenden Weichen voll umlegen, und es kann das Fahrsignal gezogen werden, wenn nicht eine sogen. Ausschereinrichtung an der Riegelkurbel vorhanden ist, die infolge

des einseitigen starken Zuges der Drahtleitung die Verschlußregistersperre bewirkt. Da indessen Kurbelwerke ohne die Ausschereinrichtung noch vielfach in Anwendung sind, so ist der vorbehandelte Fall nicht ohne Bedeutung. Befindet sich hingegen das Spannwerk zwischen Stellwerk und erstem Weichenriegel, so kann, eine richtige Wirkungsweise des Spannwerkes vorausgesetzt, die Riegelkurbel keinenfalls völlig umgelegt werden. Durch das Wendegetriebe des ersten Weichenriegels erleiden zwar bei falsch stehender Weiche ebenfalls beide Drähte zwischen erstem und zweitem bezw. letztem Weichenriegel eine Zugspannung von gleicher Richtung, aber die Drähte können jetzt nicht nachgeben, und ebenso wenig kann das zwischen Stellwerk und erstem Weichenriegel stehende Spannwerk nachgeben bezw. angehoben werden, weil es sich infolge des einseitigen Angriffes sperrt. Die Riegelkurbel kann also nicht umgelegt und infolgedessen auch kein Fahrsignal bei falsch stehenden Weichen gezogen werden. Bei Riegelanlagen mit Kurbeln ohne Ausschereinrichtung muß daher das Spannwerk zwischen Stellwerk und erstem Weichenriegel stehen. Sf.

Rechtspflege.

— **Haftpflicht für Körperverletzung.** Ein Reisender stieg in einer österreichischen Station in einen überfüllten Wagen ein und mußte bis zu einer Zwischenstation im Wagen stehen. In letzterer wollte er in einem der Wagen, die dort angekoppelt wurden, einen Sitzplatz finden. Auf dem Wege fiel er über einen Balken, der auf dem Gleis lag, und zog sich Verletzungen zu. Er klagte gegen die Bahn auf Zahlung von 2400 Kr. Der Vertreter der Bahn bestritt deren Haftpflicht. Wenn der Kläger, ohne durch die Betriebsordnung genötigt zu sein, in einer Zwischenstation ausstieg, so sei das keine „Ereignung im Verkehr". Die erste Instanz sprach dem Kläger 186 Kr. zu. Das Oberlandesgericht bestätigte das Urteil: Verkehr sei nicht nur der Lauf der Eisenbahnzüge, es gehören dazu auch alle mit der Eisenbahnfahrt in notwendigem Zusammenhang stehenden und den Zweck der Beförderung von Reisenden verfolgenden vorbereitenden Handlungen. Eine solche Handlung war auch das Umsteigen des Klägers; es mußte auch ohne Anordnung des Schaffners erfolgen, weil dem Kläger der Anspruch auf einen Sitzplatz zustand und er, um einen Sitzplatz zu finden, aussteigen mußte. Der österreichische Oberste Gerichtshof bestätigte die Urteile der Vorinstanzen.

Bücherschau.

— 1. **Die Gewinnbeteiligung der Angestellten.** Preis 1 ℳ. 2. **Das konstitutionelle System im Fabrikbetriebe.** 2. Auflage. Preis 1,80 ℳ. Von Heinrich Freese. Gotha, Friedrich Emil Perthes. 1905.

In den beiden vorliegenden Schriften schlägt der Verfasser ein zur Zeit noch lebhaft umstrittenes Kapitel der Sozialpolitik an. Mit der Feder und durch die Tat hat er seit langem in der Presse und in eigenem Fabrikbetriebe gezeigt, daß er durchaus Anhänger der neueren Richtung ist, die dahin strebt, mit den Arbeitern und Angestellten von dem Standpunkte der Gleichberechtigung zu verkehren. Er huldigt, nachdem die neue Entwicklung des Wirtschaftslebens mit den patriarchalischen Verhältnissen, wie sie vordem zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern vielfach bestanden, endgültig aufgeräumt hat, im Gegensatz zu der leider noch immer vertretenen Strömung, die den Arbeiter nur als eine Art Maschine ohne weitere Bedürfnisse betrachtet, durchaus der Anschauung, daß es den heutigen Verhältnissen nicht mehr entspricht, für den Fabrikanten alle Rechte zu verlangen, dem Arbeiter dagegen jeden Anspruch außer der Löhnung zu versagen. Er geht in dieser Beziehung auch weit über das Maß dessen hinaus, was die Arbeitgeber den Arbeitnehmern auf Grundlage der Fürsorgegesetze zwangsweise zugestehen müssen. Freese ist eifriger Verfechter der Gewinnbeteiligung der Angestellten und der Fabrikparlamente, die für ihn trotz aller Bedenken, die dagegen geltend gemacht sind, im Interesse guter Beziehungen zwischen Arbeitgebern und Arbeitnehmern zu begrüßen sind und auch dazu dienen, den Arbeitern die Früchte ihrer Tätigkeit und Umsicht in höherem Maße als bisher zugute kommen zu lassen, ohne daß der Arbeitgeber zumeist einen Verlust erleidet. Der Verfasser kann für seine Anschauung in die Wagschale werfen, daß er in vieljährigem eigenen Betriebe die Probe aufs Exempel gemacht hat, während freilich einige früher unternommene anderweitige Versuche in dieser Richtung fehlgeschlagen waren. Indem er ferner für die Erörterung der Lohnfrage, der Arbeitszeit und -dauer, der Verhütung von Unfällen, der Einrichtung und Verwaltung von Wohlfahrtseinrichtungen, für die Erörterung über Strafen und die Erledigung von Beschwerden den Arbeitern eine Mitbestimmung einräumen will, wünscht er die Schritte auf das Endziel hinzulenken, das ihm vorschwebt, daß das neue Jahrhundert durch einen Sieg des konstitutionellen Systems über das absolute in der Industrie eingeleitet werde. Daß die Schrift auch den letzten westfälischen Kohlenstreik kurz in den Kreis der Erörterung zieht, nimmt nicht wunder.

Die beiden Schriften dürften in weiten Kreisen Beachtung, wenn auch einstweilen noch nicht ungeteilte Zustimmung finden, denn was wir alle Tage in der Weltpolitik wahrnehmen können, gilt auch von der Politik kleinerer Verbände oder der einzelnen Individuen: jeder Versuch einer Schmälerung der Machtbefugnisse wird stets und überall auf heftigen Widerspruch stoßen. K.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Gruppentarif III und Wechseltarife mit dieser Gruppe.

Der zwischen den Stationen Kirchhain und Neustadt M. W. B. gelegene, seither nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Allendorf M. W. B. wird am 1. Mai d. J. für den Güterverkehr eröffnet. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen, ebenso die Abfertigung von Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist. Ferner besteht noch die Dienstbeschränkung St. 250 kg.

Über die Tarifberechnung ist näheres bei unserem Verkehrsbureau zu erfahren.

Cassel, den 15. April 1905. (1034)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

(Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.)

Mit Wirksamkeit vom 15. Mai l. J. wird der Artikel „frische Preißelbeeren" unter die bei Ziffer 1 des Ausnahmetarifs Nr. 3 (Obst) angeführten Artikel einbezogen.

München, den 15. April 1905. (1035)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Heft 8 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 wird die Station Roßleben des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den Ausnahmetarif 11 (rohe Kalisalze usw.) einbezogen.

Die Frachtsätze bilden sich durch Anstoß von 0,62 Francs für 1000 kg an diejenigen von Sondershausen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 15. April 1905. (1036)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup - Hvidding - Vested und Warnemünde-Gjedser.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Osterrönfeld in den Ausnahmetarif 3 des obengenannten Verbands einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 17. April 1905. (1037)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

In den rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband (Tarifheft 3) werden am 1. Mai 1905 die Stationen Dreieichenhain, Götzenhain, Offenthal, Sprendlingen (Kr. Offenbach a/M.) Ort und Urberach des Dir.-Bez. Mainz aufgenommen. Auskunft über die Höhe der Tarifentfernungen und Frachtsätze

erteilen die Endbahnen und die Abfertigungsstellen.
Dresden, am 19. April 1905. (1038)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 25. April 1905 wird die Station Oberstein der Kgl. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken in den Ausnahmetarif Nr. 5 a (Gaskoks) des Heftes 2 mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Von	Nach				
	Bludenz	Bregenz	Dornbirn	Landeck	Lauterach
	Mark für 100 kg				
Oberstein .	1,28	1,12	1,15	1,47	1,12

Karlsruhe, den 18. April 1905. (1039)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. werden im norddeutsch-sächsischen Verbande für den Tierverkehr zwischen der Station Jocketa der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und einer Anzahl Stationen der oldenburgischen Staatsbahnen und des Direktionsbezirks Hannover anderseits direkte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.
Dresden, den 18. April 1905. (1040)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nassauisch-oberhessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 werden folgende Ergänzungen des Ausnahmetarifs 5 a und b (für Steine) vorgenommen:
1. die bayerische Station Schneeberg b. Amorbach wird aufgenommen;
2. für die Station Griesheim a. Main (D.-B. Frankfurt a/M.) wird ein weiterer Schnittfrachtsatz der Abteilung a eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
München, den 15. April 1905. (1041)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 werden die bayerischen Stationen:
1. Schneeberg b. Amorbach in den Ausnahmetarif 5 a und b (für Steine),
2. Nürnberg Nordostbhf. in den Ausnahmetarif 13 (für Blei in Blöcken usw.) einbezogen.

Über die Höhe der einzelnen Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
München, den 15. April 1905. (1042)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Teil II, Heft 7 vom 1. April 1904.

Ab 1. Mai 1905 gelangen für den Eil- und Stückgutverkehr zwischen der badischen Station Mannheim-Neckarau und der Station Reichenau bei Gablonz der k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn direkte Frachtsätze zur Einführung, welche für Eilgut: 12,38 „ für Stückgutklasse I: 6,09 und für Stückgutklasse II: 6,03 ℳ für 100 kg betragen.
München, den 10. April 1905. (1043)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-schweizerischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1905.
Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Wolfsberg in den obenbezeichneten Tarif mit nachstehenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach oder von	Von oder nach Wolfsberg		
	Stückgutklasse		
	1	2	3
	Centimes für 100 kg		
Bregenz transit . .	822	602	602
Buchs (Rheintal) transit	816	588	588
St. Margrethen transit	830	602	602
Romanshorn	867	647	647
Basel S. B. B., Basel St. Johann, Basel Bad. B.	987	874	868
Konstanz S. B. B. und Bad. B. . . .	891	676	676

Wien, am 17. April 1905. (1044)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Einführung des Tarifes Teil II, Heft 6.

Am 1. Mai 1905 gelangt der in der Überschrift bezeichnete Tarif für die frachtgutmäßige Beförderung von Hornvieh und Borstenvieh zwischen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen (Linien in Galizien und der Bukowina) sowie der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn einerseits und Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, k. k. priv. Böhmischen Nordbahngesellschaft, a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn, k. k. österr. Staatsbahnen sowie der vom Staate betriebenen Privatbahnen (Linien in Böhmen, Mähren, Niederösterreich und Schlesien), k. k. priv. österr. Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft anderseits zur Einführung.

Exemplare dieses Tarifes sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 30 h für das Stück erhältlich.
Wien, am 17. April 1905. (1045)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. September 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Er enthält:
1. Berichtigung und Ergänzung des Vorwortes.
2. Änderungen der Tarifbestimmungen.
3. Ergänzung der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition von Zuckertransporten.
4. Änderung des Verzeichnisses jener Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen.
5. Berichtigung, Ergänzung und Abänderung der Tariftabellen und der Artikelverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen 3, 6, 7, 10 und 23.
6. Neue Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 21 (Zucker) Abteilung A (Verkehr nach Vorarlberger Stationen), welche gegenüber den bisherigen Frachtsätzen nebst belangreichen Ermäßigungen auch teilweise Erhöhungen zum Ausdrucke bringen.

Insoweit durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, haben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 31. Juli 1905 Gültigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 20 h für das Stück erhältlich.
Wien, am 13. April 1905. (1046)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband (Verkehr mit Österreich).

Einbeziehung der Station Jinonitz in die Klassenguttarife des Tarifes Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die Station Jinonitz nachstehende Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und II eingeführt:

Nach und von	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen								
		Bremen [1]) (Hauptbahnhof, Freibezirk)		Hamburg B.[1]), Wilhelmsburg		Stettin [1])		Warnemünde		anderen deutschen Hafenstationen
		Spezialtarif								
		A 2	II	A 2	II	A 2	II	A 2	II	
Jinonitz .	B. E. B.	377	274	368	270	285	215	345	257	Siehe die Tabellen auf Seite 20 und 21 des Tarifes Teil II, Heft 1

[1]) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9 bezw. 11 des Tarifes Teil II, Heft 1.

Wien, am 13. April 1905. (1047)
Privilegierte österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.
Verkehr mit Ungarn.
Frachtsätze für Düngemittel im Verkehre mit Kratzwiek.

Die im Nachtrage V zum Tarife Teil II, Heft 3 vom 1. August 1900 enthaltenen Anstoßbeträge des Ausnahmetarifes 19 (Düngemittel) im Verkehre mit Kratzwiek gelten auch für den in den Nachtrag VI des genannten Tarifheftes aufgenommenen neuen Ausnahmetarif 19 (Düngemittel usw.). Auf Seite 18 des letzterwähnten Nachtrages wird die Rubrik „anderen deutschen Hafenstationen“ daher mit sofortiger Gültigkeit wie folgt ergänzt:

Kratzwiek = Stettin + 3 ₰ bei I und II, 2 ₰ bei III.

Wien, am 13. April 1905. (1048)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberrheinisch-englischer Personen- und Gepäckverkehr über Cöln-Hoek van Holland-Harwich und Vlissingen-Queenboro.

Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, durch den der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen, der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen und Mannheim (Station der hessischen Ludwigsbahn) einerseits und Stationen der englischen Eisenbahnen (Große Ost-Eisenbahngesellschaft und London-Chatham und Dover-Eisenbahngesellschaft) anderseits über Cöln-Hoek van Holland / Rotterdam - Harwich und über Cöln - Vlissingen - Queenboro vom 1. Januar 1895 aufgehoben wird.

Hierdurch treten Preiserhöhungen ein, worüber wir Auskunft erteilen.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) genehmigt worden.

Mainz, den 15. April 1905. (1049)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion, namens der beteiligten deutschen Verwaltungen.

3. Generalversammlungen.

K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 40. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 31. Mai 1905, um 10 Uhr vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgem. Beamtenvereines der österr.-ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1904;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1904 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrates, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli l. J. fälligen Aktiencoupons;
4. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1905.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäß die Aktien bis längstens Montag, den 1. Mai l. J., mittags 12 Uhr, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponieren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponierten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine, mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme. Abwesende können sich mittels Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1905. (1050)
Der Verwaltungsrat.
(Nachdruck wird nicht honoriert.)

Ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn.
Einladung

zur 59., als ordentlichen 52. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschließend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 18. Mai 1905, vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude zu Prag II, Bredauergasse Nr 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und der Rechnungsabschlüsse pro 1904.
2. Bericht des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1904.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes
4. Wahl in den Verwaltungsrat.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1905.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme des Abschnittes III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien — mindestens 5 Stück Aktien Lit. A oder Genußscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien Lit. B oder die betreffenden Depositenscheine — bei einer der folgenden Stellen, u. zwar:

bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Prag,
„ „ k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ bayerischen Vereinsbank in München,
„ „ Diskontogesellschaft in Frankfurt a/M.
„ Herren L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 10. Mai 1905 zu hinterlegen.

Prag, am 18. April 1905. (1051)
Der Verwaltungsrat.
Nachdruck wird nicht honoriert.

4. Verdingungen.

Die Anfertigung und Lieferung von 60 Wagendecken soll verdungen werden. Die Bedingungen liegen in unserem technischen Bureau, Zimmer 194, zur Einsicht aus, können auch gegen freie Einsendung von 50 ₰ in bar von uns bezogen werden. Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, bis spätestens den 10. Mai d. J., mittags 12 Uhr, frei an uns einzusenden.

Bromberg, den 12. April 1905. (1052)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verdingung

der Lieferung von 145 Stück fertigen Wagendecken in 2 Losen. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin: Mittwoch, den 31. Mai 1905, vormittags 11 Uhr, versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Direktion — Gartenstraße 106 — einzureichen. Angebotbogen und Lieferungsbedingungen liegen im Zimmer 41 des Verwaltungsgebäudes aus, können auch gegen Einsendung von 50 ₰ postpflichtig bezogen werden. Briefmarken werden nicht angenommen. Die Eröffnung der Angebote findet im Sitzungssaale des Empfangsgebäudes des Oberschlesischen Bahnhofs statt. Zuschlagsfrist bis 30. Juni 1905.

Breslau, den 16. April 1905. (1053)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verkaufen:
ungefähr 2000 t alte Eisenschwellen,
1300 „ alte Flußstahlschienen und Eisenschienen,
1100 „ Drehspäne
sowie alte Siederöhren, Mastsignale, Maschinenteile usw. in 54 Losen.

Verkaufsbedingungen und Angebotsbogen werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Angebote sind schriftlich und verschlossen mit der Aufschrift: „Verkauf abgängiger eiserner Schwellen u. Schienen u. dergl.“ spätestens Dienstag, den 2. Mai d. J., nachmittags 3 Uhr, bei uns einzureichen.

Karlsruhe, den 11. April 1905. (1054)
Großh. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 33. | 29. April 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 12 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Tarife und Frachtanteiltabellen für die deutschen Güterverkehre.

Durch die Ausdehnung des vereinfachten Abfertigungsverfahrens auf sämtliche zum Deutschen Verkehrsverbande gehörenden Eisenbahnverwaltungen wird, wie bereits in Nr. 102 S. 1579/80 Jahrg. 1904 d. Ztg. dargelegt, vielfach eine Neuaufstellung der Frachtanteiltabellen erforderlich. Diese möglichst einfach und übersichtlich zu gestalten, ist seit langem das Bestreben der deutschen Eisenbahnverwaltungen. Solches läßt sich aber nur erreichen, wenn die z. Z. noch bestehenden vielen Umleitungen des Verkehrs aus Wettbewerbsrücksichten möglichst gänzlich wegfallen und das Gut stets über den kürzesten Weg, für welchen auch nur die Frachtberechnung erfolgt, geleitet bezw. abgerechnet wird. Diesen Bestrebungen waren ja bekanntlich vor kurzem Verhandlungen zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen gewidmet. Eine Einigung im Sinne vollständiger Beseitigung der Verkehrsumleitungen zu erzielen, ist äußerst wichtig, denn durch diese erleidet nicht nur die Versandverwaltung, welche die Umleitung vornimmt, Einbußen, sondern auch die Empfangsverwaltung. Die erstere dadurch, daß sie das Gut auf einer längeren Strecke befördert, als für die sie Bezahlung erhält, und die letztere dadurch, daß sie das Gut meist auf einer viel kürzeren Strecke zu befördern hat, als es bei Leitung über den Tarifbildungsweg der Fall sein würde. Nehmen wir als Beispiel an, daß eine Sendung Sammelgut von 10 000 kg Gewicht von Meißen i/S. nach Magdeburg abzufertigen ist. Die Tarifbildung für diese Stationsverbindung liegt über Röderau, die Entfernung beträgt 214 km, die Fracht 140 ℳ. Würde diese Sendung nun auch über Röderau geleitet, so erhielte Sachsen Frachtanteile für 43 km = 31 ℳ und Preußen für 171 km = 109 ℳ. Die Sendung ist aber nach den vereinbarten Leitungsvorschriften nicht über Röderau, sondern über Leipzig zu leiten. Dieser Weg ist um 10 km länger, nämlich Meißen i/S.-Leipzig 104 und Leipzig-Magdeburg 120, zusammen 224 km. Hier erhält Preußen als Empfangsverwaltung die normalen Frachtanteile für die tatsächliche Beförderungsstrecke von 120 km mit 78 ℳ, während Sachsen nur Frachtanteile für die restlichen 94 — nicht 104 — km mit 62 ℳ erhält. Für die tatsächliche Beförderungsstrecke von 104 km würde es 68 ℳ Frachtanteile zu erhalten haben. Es hat somit Sachsen durch die Umleitung einen Frachtanteilausfall von 6 ℳ und Preußen einen entgangenen Gewinn von 30 ℳ. Umgekehrt liegt das Verhältnis z. B. bei dem Verkehr von Cöthen nach Meißen i/S. Hier liegt die Tarifbildung über Leipzig, die Entfernung beträgt 174 km, die Fracht für die gleiche Sendung 116 ℳ. Bei Leitung über diesen Übergangspunkt würde Preußen für 70 km 48 ℳ und Sachsen für 104 km 68 ℳ Frachtanteile erhalten. Preußen leitet aber diese Sendung nicht über Leipzig, sondern über Röderau, obwohl dieser Weg um 10 km länger ist, bis Röderau 141 und von da bis Meißen i/S. 43 km, zusammen 184 km. Sachsen als Empfangsverwaltung erhält die Frachtanteile für die wirkliche Beförderungsstrecke Röderau-Meißen i/S. von 43 km mit 32 ℳ, während die Versandverwaltung Preußen nicht für die 141 km betragende Beförderungsstrecke Cöthen-Röderau 91 ℳ, sondern nur für die übrigen 131 (174—43) km die Restanteile von 84 ℳ erhält. Bei diesen beiden Stationsverbindungen können die Versandverwaltungen wohl den Wettbewerb aufnehmen, da die Beförderungskosten noch gedeckt werden. Zweifelhafter liegen die Verhältnisse aber zum Beispiel im Verkehre der Station Brandenburg mit Meißen i/S. Hier liegt die Tarifbildung über Elsterwerda und auch die Leitung erfolgt in beiden Richtungen über diesen Knotenpunkt. Die Tarifentfernung beträgt für diese Verbindung 235 km und es erhält Sachsen in beiden Richtungen Frachtanteile für 51 km und Preußen für 184 km. Bei dieser Stationsverbindung lohnt sich für Sachsen als Versandverwaltung die Umleitung über Leipzig nicht, da Preußen auch hier als Empfangsverwaltung Frachtanteile für 184 km bekommt und Sachsen für die wirkliche Beförderungsstrecke Leipzig-Meißen in Sachsen von 104 km nur Frachtanteile für 51 km erhalten

würde. Umgekehrt erhielte Sachsen als Empfangsverwaltung Frachtanteile für 104 km und Preußen als Versandverwaltung nur solche für 131 — anstatt 184 — km. Aus diesen Beispielen ersieht man, daß immer nur die Fracht für die Tarifkilometer zur Erhebung und Verteilung gelangt und die Empfangsverwaltung stets Frachtanteile für die wirkliche Beförderungsstrecke erhält, während die Versandverwaltung die Frachtausfälle allein trägt, so daß sich ihre Frachtanteile auf eine die Zahl der Tarifkilometer übersteigende Strecke verteilen. Die Ermittlung der Tarifkilometer geschieht in der Weise, daß die über den kürzesten Schienenweg der an der Beförderung beteiligten Verwaltung festgestellten Kilometer zusammengestoßen werden. Kommen für einzelne Verwaltungen erhöhte Frachten zur Erhebung, so wird dies für die Frachterhebung und Verteilung dadurch zum Ausdruck gebracht, daß den wirklichen Entfernungen die der Frachterhöhung entsprechenden Kilometer zugeschlagen werden. Bei Übereinstimmung von Leitungs- und Tarifbildungsweg erfolgt daher auch die Verteilung der Fracht, wie wir bei der Stationsverbindung Brandenburg-Meißen i/S. gesehen, an die Beförderungsverwaltungen unter Zugrundelegung derjenigen Kilometer, aus welchen der Tarifbildungsweg zusammengesetzt ist. Würde diese Übereinstimmung bei allen Stationsverbindungen vorliegen, so könnte der Tarif ganz erheblich vereinfacht werden und gleichzeitig die Anteilstabelle ersetzen.

Zur Zeit sind die meisten Tarife in drei Kilometertafeln zergliedert und so eingerichtet, daß im Kopfe der Kilometertafeln II und III des Tarifs die Stationen der einen (Versand- bezw. Empfangs-) Verwaltung und in der senkrechten linken Spalte diejenigen der anderen (Versand- bezw. Empfangs-) Verwaltung aufgeführt sind. Die für die einzelnen Stationsverbindungen ermittelten kürzesten Gesamtentfernungen findet man in der Spalte, wo die Versand- und Empfangsstation zusammentrifft. Um den Tarif nicht so umfangreich zu gestalten, hat man nicht sämtliche Stationen im Kopfe des Tarifs aufgeführt, sondern nur einen geringen Teil. Im Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife sind beispielsweise von den rund 250 an den Verkehr angeschlossenen Stationen nur etwa 40 im Kopfe der Kilometertafel II aufgeführt, die Gesamtentfernung für die übrigen etwa 210 Stationsverbindungen gewinnt man durch Anstoß der in einem besonderen Verzeichnisse (Kilometertafel I) angegebenen Entfernungen an die Kopfstationen. Es enthält also jetzt Kilometertafel I die sämtlichen am Verkehr beteiligten außersächsischen Stationen mit Angabe der Kilometer, welche an die Entfernungen der im Kopfe der Kilometertafel II aufgeführten Stationen anzustoßen sind, Kilometertafel II in der wagerechten Richtung die Kopfstationen der außersächsischen Stationen und in senkrechter Richtung die sächsischen Stationen, Kilometertafel III im Kopfe die sächsischen und an der Seite die außersächsischen Stationen. Diese drei Kilometertafeln beanspruchen 236 Seiten des Tarifs. Würde man nun den Tarif so einrichten, daß in der Kilometertafel I die am Verkehr beteiligten Privatbahnstationen mit Angabe der Kilometer bis zur preußischen Übergangsstation, in Kilometertafel II und III im Kopfe die preußisch-sächsischen Übergangsstationen, an der Seite der Kilometertafel II die preußischen und an der Seite der Kilometertafel III die sächsischen Stationen aufgeführt wären, so würden die Kilometertafeln höchstens 36 Seiten des Tarifs beanspruchen und dieser, da die Anteilskilometer jeder Verwaltung ersichtlich, gleich als Anteilstabelle benutzt werden können. Die Anteilskilometer der zwischenliegenden Privatbahnen wären bei den in Frage kommenden Stationsverbindungen kenntlich zu machen; z. B. wären bei der Stationsverbindung Brandenburg-Meißen i/S., für welche die Leitung über die Brandenburgische Städtebahn erfolgt, dieser 58 km von den preußischen 184 km zuzuscheiden. Ein solcher Tarif ist natürlich, wie schon eingangs gesagt, nur möglich, wenn die Verwaltungen darüber übereinkommen, daß die Beförderung oder doch Abrechnung des Gutes stets über den Tarifbildungsweg erfolgt. Es ist dieserhalb durchaus nicht nötig, daß die Güter stets über den Tarifbildungsweg laufen, vielmehr kann die Leitung nach wie vor nach den jetzt geltenden Leitungsvorschriften erfolgen, nur hätte die Frachtverteilung über den ersteren Weg stattzufinden.

Um die Ausfälle an Frachtanteilen festzustellen, welche durch die Abrechnung der Güter über den Tarifbildungs- anstatt Leitungsweg etwa entstehen, wären für ein Jahr die über den Tarifbildungsweg ermittelten Frachtanteile den im gleichen Monat des Vorjahres über den Leitungsweg ermittelten gegenüberzustellen. Die sich hierbei für jede Verwaltung ergebenden Be- bezw. Entlastungsbeträge wären in ein Prozentverhältnis zum gesamten Frachtaufkommen zu bringen (Prozente mit 2 Dezimalen = Zehntausendteile) und für die Folge den über den Tarifbildungsweg ermittelten Frachtanteilen ab- bezw. zuzusetzen.

Den Abfertigungsstellen und Kontrollen würde eine Mehrarbeit dadurch nicht entstehen, daß sie die Gesamtentfernungen für die einzelnen Stationsverbindungen erst durch Zusammenstoß der sächsischen und preußischen Anteilskilometer erhalten, denn, wie wir bereits gesehen haben, enthält der jetzige Tarif auch nicht für alle Stationsverbindungen Gesamtentfernungen. Außerdem berechnen bezw. prüfen die Abfertigungsstellen und Kontrollen die Frachten nicht an der Hand des Tarifs, sondern nach den von den Abfertigungsstellen auf Grund des Tarifs aufgestellten Stationstariftabellen. Bei Aufstellung dieser Tabellen hat sich die Abfertigungsstelle nur ihre Entfernung bis zum preußisch-sächsischen Übergangspunkte aus Kilometertafel II bezw. III herauszuschreiben und diese immer der sächsischen bezw. preußischen Anteilsentfernung aus Kilometertafel II oder III zuzuschlagen. Durch die Aufstellung des Tarifs in der eben besprochenen Weise würden nicht nur der Tarif und die Tarifnachträge übersichtlicher, handlicher und weniger umfangreich werden, sondern es entfiele auch die jedesmalige Ermittlung neuer Anteilszahlen für die beteiligten Verwaltungen bei Herausgabe eines Tarifnachtrags. Gerade jetzt ist eine Vereinfachung der Frachtanteilstabellen und Zusammenfassung mit dem Tarif besonders wertvoll, da die Abrechnungslegung jetzt nicht mehr durch besondere Abrechnungsstellen bezw. bei den Verwaltungen hierfür eingerichteten Abteilungen — wegen der kurzen Frist für die Aufstellung (10.—25. jeden Monats) — erfolgt, sondern durch die Verkehrsbearbeiter mitbesorgt werden muß. War es aber jetzt schon für die ständigen Abrechnungsbeamten schwierig, sich in den zum Teil sehr unübersichtlichen und umfangreichen Anteilstabellen zurechtzufinden, so ist dies für die Verkehrsbearbeiter, welche nur selten eine Abrechnung aufzustellen haben, in noch höheren Maße der Fall. Auch ist nicht zu unterschätzen, daß man bei der Anteilszuscheidung jederzeit die Gesamtentfernung vor sich hat, welche bei der Frachtverteilung aus den Staffeltarifen und bei Gesamtentfernungen von unter 100 km wegen Nichteinrechnung der vollen Abfertigungsgebühren zu berücksichtigen ist. Die hier für den Magdeburg-Halle-sächsischen Verkehr geschilderten Verhältnisse treffen auch für die übrigen deutschen Verkehre zu. Es ist daher nur zu wünschen, daß eine Umarbeitung der Tarife im Sinne der vorstehenden Ausführungen recht bald eintritt.

—i—

Tarifpolitik der amerikanischen Eisenbahnen.

Unter dieser Überschrift veröffentlicht Dr. M. in Nr. 26 d. Ztg. einen Aufsatz, der zwar eine gewisse Kenntnis der amerikanischen, insbesondere auch der Eisenbahnverhältnisse, verrät, doch aber Irrtümer auch tatsächlicher Art und Lücken aufweist, die einer Berichtigung und Ergänzung bedürfen. Es ist ein gewagtes Beginnen, die amerikanische Eisenbahnpolitik so kurzerhand abmachen zu wollen, wie der Verfasser dies unternimmt.

Vor der Ingeltungsetzung des Gesetzes vom 4. Februar 1887 betr. die Regelung des Verkehrs (An Act to Regulate Commerce) bis zur Einbringung der sogenannten Townsend-Bill war eine lange Wegstrecke zurückzulegen, deren einzelne Etappen nicht ganz außer Betracht bleiben dürfen, wenn in einer Fachzeitschrift die Angelegenheit zur Erörterung gelangt. Sie bezeichnen die Stadien des großen Ringens zwischen den sich feindlich gegenüberstehenden wirtschaftlichen Mächten in den Vereinigten Staaten. Als eine solche ist die United States Steel Corporation anzusehen; die vom Verfasser gewählte Bezeichnung: American Steel Co. beruht wohl auf einem Irrtum.

Bekanntlich hat man mehrfach Ergänzungsgesetze erlassen, um den im Gesetze von 1887 gemachten Versuch praktisch auszugestalten, d. h. dem Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) eine wirkliche Machtbefugnis zu verschaffen. Gerade das Oberste Bundesgericht war es, das das Bundesverkehrsamt in seiner Stellung erschütterte. Wir empfehlen dem Verfasser hierüber das Werk v. d. Leyens: Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen, 2. Auflage 1895, sowie den Aufsatz einzusehen, den Regierungsrat Franke in Heft 2 des „Archivs für Eisenbahnwesen" Jahrg. 1904 veröffentlicht hat. Er hätte dann auch den von v. d. Leyen für die Interstate Commerce Commission geprägten deutschen Namen: Bundesverkehrsamt gefunden. Die von ihm gebrachte wörtliche Übersetzung: zwischenstaatliche Handelskommission gibt dem deutschen Leser, selbst dem fachmännischen, kein Bild von den Aufgaben und der Stellung jener Behörde, schon deshalb nicht, weil wir unter „Kommission" etwas wesentlich anderes verstehen. Es wäre weiter dem Verfasser erspart geblieben, verschiedene aus der amerikanischen Presse übernommene Irrtümer unwidersprochen wiederzugeben: Die Mitglieder des Bundesverkehrsamts werden nicht auf ein bis zwei Jahre, sondern auf 6 Jahre gewählt (vergl. v. d. Leyen a. a. O. Seite 156 unter § 11 Abs. 2).

Tatsächlich waltet der Präsident dieses Amtes, Mr. Knapp, seit dem Jahre 1898 seines jetzigen Amtes, nachdem er als Mitglied der Behörde bereits seit 1891 angehört hatte. Zwei von den vier Mitgliedern dieser Behörde sind seit 1892 und 1894, ein dritter seit 1897 im Amt. Der frühere Präsident Morrison gehörte dem Amt 13 Jahre an, und der rechtskundige Sekretär Mr. Moseley, die lebendige Tradition des Amtes, gehört ihm seit seiner Einsetzung im Jahre 1887 an. Man kann auch nicht die Sachkunde dieser bekanntlich aufs peinlichste ausgesuchten meist hervorragenden und unter allen Umständen unparteiischen Männer mit der Bemerkung abtun, „sie seien nicht geschulte Eisenbahner". Sie sollen nicht, wie der Verfasser anzunehmen scheint, Tarife machen, sondern lediglich in der Beschwerdeinstanz ein Urteil abgeben. Es hat bisher niemals in Frage gestanden und auch der Rooseveltsche Vorschlag beabsichtigte das nicht, dem Bundesverkehrsamt das Recht zu erteilen, „für alle Eisenbahnen die Frachttarife mit bindender Kraft festzustellen". Es soll lediglich, wie bisher, auf Beschwerde der Frachtinteressenten eingreifen, nur soll seine Machtbefugnis dahin erweitert werden, daß es sich nicht, wie bisher, darauf beschränken muß, den bestehenden Frachtsatz für ungültig zu erklären, sondern berechtigt und verpflichtet ist, den Frachtsatz selbst festzusetzen.

Daß der Inhalt des Gesetzentwurfs, wie ihn der Verfasser sich denkt, niemals Gesetz werden wird, das wollen wir ihm zugeben, aber es hieße doch die tatsächliche Weiterentwicklung der amerikanischen Eisenbahnverhältnisse verkennen, wollte man das Gleiche von dem Inhalt der Botschaft Roosevelts so ohne weiteres prophezeien. Es scheint fast, als ob der Verfasser der Persönlichkeit Roosevelts nicht voll gerecht wird; er kann — das ist in Amerika täglich von allen Parteien zu hören — nicht nach der Schablone, nicht nach dem Auftreten früherer Präsidenten beurteilt werden. Wir wollen dahingestellt sein lassen, ob er Agitationsreisen unternehmen wird, um seiner Botschaft zum Siege zu verhelfen, und ob überhaupt dazu die vierjährige Wahlperiode ausreicht. Das aber steht für alle, die amerikanische Verhältnisse aus eigener Anschauung kennen, fest: die Rooseveltsche Präsidentschaft wird ihre Spuren hinterlassen auch auf diesem Gebiete; der Boden ist in Arbeit genommen, auf dem ein Mann wie Roosevelt auch dann noch erfolgreich wird arbeiten können, wenn er nicht mehr die politische Macht in sich vereinigt.

Ob er auf die Verstaatlichung der Eisenbahnen hinarbeitet? Wer wollte das heute sagen! Vorderhand wird er als praktischer Politiker es sich Genüge sein lassen, auf andere, leichter erreichbare Weise „die schreiendsten Mißstände" abzustellen. Daß dies, wie der Verfasser anzunehmen scheint, durch den weiteren Zusammenschluß der Bahnen erreicht wird, kann man nicht ohne weiteres zugeben. Dadurch wird zunächst die Konkurrenz der Bahnen untereinander beseitigt. Sollte dann der durch den Wettbewerb niedergehaltene Grundsatz von neuem zur praktischen Geltung kommen, die Frachten so hoch zu halten wie nur möglich, d. h. wie die Güter dies vertragen, so wäre damit dem verkehrstreibenden Publikum wenig geholfen, und im Hintergrunde stände dann doch vielleicht wieder als letztes Rettungsmittel die Verstaatlichung. An sie denkt, auch das geben wir dem Verfasser zu, zur Zeit „niemand im Ernst". Vielleicht denkt man aber in 20 Jahren anders darüber. Keinesfalls kann man, wie der Verfasser das tut, daraus, daß der Telegraphenverkehr, Paket- und Geldbriefverkehr von Privatgesellschaften verwaltet wird, schließen, das müsse beim Eisenbahnverkehr umsomehr der Fall sein. Das ist lediglich ein aus deutscher Anschauung gezogener Schluß; nach amerikanischen, übrigens auch englischen Begriffen haben alle jene Betriebe untereinander nur das Gleiche gemein, daß sie zur Zeit nicht in Staatsverwaltung sind; bei dem einen oder anderen aber eine größere oder weniger große Notwendigkeit, ihn dem Staate zuzuführen, anzunehmen, kommt niemand in den Sinn. Daran anschließend möchten wir bemerken, daß es in den Vereinigten Staaten nicht „Hunderte von Expreßgesellschaften gibt, die den Dienst versehen, den in Europa die jeweilige Postverwaltung ausübt". Wir kennen deren nur ungefähr 20.

Selbst in bezug auf die deutschen Verhältnisse irrt der Verfasser, da er meint, daß bei uns die „zweite Kammer" das konservative, staatserhaltende Prinzip zu vertreten pflegt.

Auch sonst sind dem Verfasser so manche Irrtümer unterlaufen. Es trifft z. B. nicht zu, wenn er behauptet: „keine amerikanische Bahn erhielte vom Staate etwas, weder ein Privilegium, das sie vor Konkurrenz schützt, noch eine Zinsgarantie". Wir weisen demgegenüber auf die bekannten großen Landschenkungen hin, mit denen vielfach die in jungfräuliche Landstriche vordringenden Eisenbahnen ausgestattet wurden.

In einer neueren Schrift*) sagt v. d. Leyen über die staatliche Unterstützung des Eisenbahnbaues in den Vereinigten Staaten: „Wenn also der Staat auch wenig Einfluß auf die Eisenbahnen besitzt, so hat er doch durch die Gewährung von Beihilfen den Ausbau des Eisenbahnnetzes gefördert." Er führt dann zum Teil im einzelnen auf, welchen Umfang diese Beihilfen (Geldunterstützungen und Geschenke an Staatsländereien) gehabt haben. h.

Schlußbemerkung der Schriftleitung.

Herr Dr. M., der Verfasser des angefochtenen Aufsatzes, ist Österreicher, hat zehn Jahre in Amerika gelebt und ist also mit dortigen Verhältnissen wohl vertraut. Daß er, von Deutschland redend, die „zweite" statt der „ersten" Kammer als Vertreterin des konservativen Prinzips bezeichnet, ist natürlich ein Irrtum, dessen Berichtigung wir bei der Durchsicht des Aufsatzes versäumt haben.

*) „Das innere Verkehrsleben" von Dr. v. d. Leyen, Abschnitt aus dem in diesen Tagen im Verlag der Hamburger Börsenhalle herausgegebenen Werk „Amerika". Eine ausführlichere Besprechung des genannten Abschnitts werden wir demnächst veröffentlichen. Die Schriftl.

Nachrichten.

Deutschland.

— Einnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft. Die Einnahmen im Monat März d. J. betrugen:

	ℳ	ℳ
Personen- und Gepäckverkehr	32 646 000	+ 1 539 000
Güterverkehr	87 296 000	+ 581 000
Sonstige Quellen	10 587 000	+ 1 764 000
zusammen	130 529 000	+ 3 884 000

Vom 1. April 1904 bis Ende März d. J.:	ℳ	ℳ
Personen- und Gepäckverkehr	440 282 000	+ 19 936 000
Güterverkehr	1 052 239 000	+ 44 092 000
Sonstige Quellen	98 467 000	+ 8 727 000
zusammen	1 590 988 000	+ 72 755 000

— **Bezirkseisenbahnrat Berlin.** Auf der Tagesordnung für die am 30. Mai d. J. stattfindende 24. Sitzung stehen folgende Gegenstände: 1. Mitteilung über die Durchführung früherer Beschlüsse. 2. Mitteilungen über die im Personen-, Vieh- und Güterverkehr eingetretenen wichtigeren Änderungen und herausgegebenen Tarife. 3. Mitteilung über die im Personenzugfahrplan eingetretenen wichtigeren Änderungen sowie über die für den Winter 1905 in Aussicht genommenen Änderungen. 4. Wahl eines stellvertretenden Mitgliedes für den Ausschuß des Bezirks-

eisenbahnrats. 5. Wahl eines stellvertretenden Mitgliedes für den Landeseisenbahnrat. 6. Wahl eines Mitgliedes für den Landeseisenbahnrat. 7. Aufnahme des Artikels „Kalksandsteine" in die für gebrannte Steine nach Berlin bestehenden Ausnahmetarife. 8. Frachtermäßigung für Steingrus.

— **Fahrversuche mit einer neuen Güterzugbremse** fanden in den letzten Wochen auf der Strecke Grunewald-Nedlitz, der sogenannten Kanonenbahn, statt. Der preußische Bremsausschuß war vom preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten beauftragt worden, die durchgehende, selbsttätige (Luftdruck-) Bremse (Knorrsche Bauart) für Güterzüge zu erproben; daher veranstaltete die Eisenbahndirektion Berlin auf der 90 km langen Strecke verschiedene Fahrten. Der Versuchszug hatte die durchschnittliche Stärke von Militär- und Güterzügen: 100, 110 und 120 Achsen. Den Schluß des Zuges bildete ein Beobachtungswagen. Von diesem aus führte eine Fernsprechleitung nach dem Lokomotivführerstande, die eine direkte Verständigung während der Fahrten ermöglichte. An den Versuchstagen wurde die Fahrt von Grunewald nach Nedlitz je einmal hin und zurück gemacht, es wurden also rund 180 km zurückgelegt. Die Bremse, die sowohl vom Lokomotivführer wie von den mit Bremsventilen ausgerüsteten Wagen aus in Tätigkeit gesetzt werden kann, soll der Nordd. Allg. Ztg. zufolge im allgemeinen den Bedingungen entsprochen haben.

— **Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen** finden im Sommerhalbjahr 1905 in folgender Weise statt: In Berlin werden in den Räumen der Universität Vorlesungen über preußisches Eisenbahnrecht sowie über den Betrieb der Eisenbahnen gehalten werden. Das Nähere, namentlich auch über die Anmeldung zu den Vorlesungen, ist aus dem Anschlag in der Universität ersichtlich. — In Breslau erstrecken sich die Vorlesungen auf die Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen, Nationalökonomie und technologische Geologie, in Cöln und Frankfurt a/M. auf Eisenbahnbetriebslehre.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 53 615 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4124 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 44 657 und auf den Arbeitstag 4060 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 64 und im ganzen 8958 Wagen oder 20,06 % mehr zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk gelegenen Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 255 572 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 659 Doppelwagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 203 492 und auf den Arbeitstag 18 499 Doppelwagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1160 und im ganzen 52 080 Doppelwagen oder 25,6 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 36 145 Doppelwagen gegen 26 135, in Oberschlesien 78 490 Doppelwagen gegen 66 175 und in den drei Bezirken zusammen 370 207 Doppelwagen gegen 295 802 und war demnach im Saarbezirk 10 010 Doppelwagen oder 38,3 %, in Oberschlesien 12 315 Doppelwagen oder 18,6 % und in den drei Bezirken zusammen 74 405 Doppelwagen oder 25,1 % höher als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 15. d. M. und betrug 19 905 Wagen gegen 18 926 am 14. April im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 47 579 Doppelwagen zu 10 t gegen 24 968 Doppelwagen in der gleichen Zeit des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 2 gegen 80 sowie von anderen Gütern 37 gegen 37 Doppelwagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 53 015 offene Wagen gegen 43 366 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 9649 oder 22,3 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Die neue Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupt- und Nebenbahnen Bayerns** wurde durch das letzterschienene Königlich bayerische Gesetz- und Verordnungsblatt zur Veröffentlichung gebracht. Sie stimmt in der Einteilung, Anzahl und Bezeichnung der Paragraphen, überhaupt in fast allen wichtigeren Punkten mit der vom deutschen Bundesrat am 3. November 1904 beschlossenen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (B.-O.) wörtlich überein und tritt, wie diese, mit dem 1. Mai d. J. in Kraft; es werden durch sie die seitherigen denselben Gegenstand behandelnden Verordnungen aus den Jahren 1892, 1897 und 1898 aufgehoben. Die wichtigste Abweichung von der deutschen B.-O. besteht darin, daß die in ihr dem Reichseisenbahnamt vorbehaltenen Befugnisse in Bayern der Landesaufsichtsbehörde übertragen werden; diese kann außerdem in einigen Punkten Ausnahmen von den Festsetzungen der B.-O. zulassen. Wir entnehmen in gedrängter Kürze aus der neuen Ordnung u. a. folgendes: Abschnitt I, Allgemeines, zählt in § 4 die Aufsichtsbehörden auf wie folgt: 1. Landesaufsichtsbehörde ist das Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten. 2. Aufsichtsbehörden sind: a) für die vom Staate betriebenen Eisenbahnen die dem Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten unmittelbar untergeordneten Behörden der Staatseisenbahnverwaltung, b) für die im Privatbetrieb stehenden Eisenbahnen deren Direktion. Abschnitt II, Bahnanlagen, enthält in § 6 nachstehende Begriffserklärungen: a) Zu den Bahnanlagen gehören alle beim Bau einer Bahn vorkommenden Anlagen, einschließlich der Betriebseinrichtungen, aber ausschließlich der Fahrzeuge; unterschieden werden die Bahnanlagen der freien Strecke und der Stationen; b) Stationen sind die Betriebsstellen, auf denen Züge des öffentlichen Verkehrs regelmäßig anhalten; Stationen mit mindestens einer Weiche für den öffentlichen Verkehr werden betriebstechnisch als Bahnhöfe, Stationen ohne solche Weichen als Haltepunkte bezeichnet; c) Zugfolgestellen sind alle Betriebsstellen, die einen Streckenabschnitt begrenzen, in den ein Zug nicht einfahren darf, bevor ihn der vorausgefahrene Zug verlassen hat; Zugfolgestellen, die nicht Stationen sind, heißen Zwischenblockstellen; die an den Streckenblock angeschlossenen Signalbedienungsstellen in den Stationen heißen Stationsblockstellen; d) Hauptgleise sind alle Gleise, die von geschlossenen Zügen im regelmäßigen Betriebe befahren werden. Die Hauptgleise der freien Strecke und ihre Fortsetzung durch die Bahnhöfe sind durchgehende Hauptgleise. Die durchgehenden Hauptgleise gelten auch im Bereiche der Haltepunkte als Gleise der freien Strecke. Alle nicht zu den Hauptgleisen zählenden Gleise sind Nebengleise. Im Abschnitt III, Fahrzeuge, besagt § 27 hinsichtlich der Beschaffenheit der Fahrzeuge: Die Fahrzeuge müssen so beschaffen und unterhalten sein, daß sie mit der größten dafür zugelassenen Geschwindigkeit ohne Gefahr bewegt werden können. Die §§ 28 bis einschl. 44 verbreiten sich über Umgrenzung der Fahrzeuge, Raddruck, Radstand, Verschiebbarkeit der Achsen, Räder, Zug- und Stoßvorrichtungen, Bremsen, Ausrüstung der Lokomotiven und Tender, Verschluß, Beleuchtungs- und Heizeinrichtung der Personenwagen, Bodenhöhe der Güterwagen usw. Im Abschnitt IV, Bahnbetrieb, werden im § 45 als Eisenbahnbetriebsbeamte die nachstehend aufgeführten Beamten, Bediensteten und Arbeiter bezeichnet: die die Unterhaltung und den Betrieb leitenden und beaufsichtigenden Beamten, die Bahnkontrolleure, die Betriebskontrolleure, die Stationsvorsteher, die Fahrdienstleiter und die sonstigen Abfertigungsbeamten, die Bahnmeister, die Beamten des äußeren Telegraphen- und Stellwerkdienstes, die Rottenführer, die Signal- und Weichensteller, die Block-, Bahn- und Schrankenwärter, die Zugbegleitungsbeamten, die maschinentechnischen Beamten des äußeren Dienstes, die Lokomotivführer und -heizer, die Rangier- und Wagenmeister; diese Betriebsbeamten müssen mindestens 21 Jahre alt und unbescholten sein. Weitere 27 Paragraphen enthalten die Bestimmungen über Unterhaltung, Untersuchung und Bewachung der Bahn, Beleuchtung der Bahnanlagen, Grundstellung der Fahrsignale und Weichen; Fahrordnung, Begriff, Gattung und Stärke der Züge, deren Ausrüstung mit Bremsen, Zugsignale, Kuppeln und Verschließen der Wagen, Bremsproben, Zugfolge, Fahrgeschwindigkeit u. dergl. Hinsichtlich letzterer ist als die größte zulässige Geschwindigkeit in der Stunde festgesetzt und zwar auf Hauptbahnen für Personenzüge ohne durchgehende Bremse 60 km, mit durchgehender Bremse 100 km, wobei bemerkt ist, daß unter besonders günstigen Verhältnissen die Landesaufsichtsbehörde auch höhere Geschwindigkeiten zulassen kann; auf Nebenbahnen beträgt die größte zulässige Geschwindigkeit in der Stunde im allgemeinen 30 km, auf vollspurigen Bahnen mit eigenem Bahnkörper für Personenzüge mit durchgehender Bremse 40 km und mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde 50 km. Abschnitt V betrifft Bahnpolizei und Abschnitt VI enthält Bestimmungen für das Publikum hinsichtlich Einhaltung der allgemeinen Anordnungen, die von der Bahnverwaltung zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und im Bahnverkehr getroffen sind, dann über das Betreten der Bahnanlagen, Überschreiten der Bahn u. dergl.

— Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen. Im Monat März d. J. sind bei einer Bahnlänge von 6305 (6125) km befördert worden 2 348 903 (2 331 353) Personen und 1 796 598 (1 776 479) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: im Personenverkehr 3 485 978 (3 587 028) ℳ, im Güterverkehr 9 855 831 (9 610 087) ℳ, im Gepäckverkehr 238 620 (240 844) ℳ und im Tiertransport 299 571 (311 042) ℳ, zusammen 13 880 000 ℳ gegenüber 13 749 001 ℳ im März 1904. Der Gesamterlös im ersten Vierteljahre 1905 beträgt 36 810 000 ℳ, mehr um 920 596 ℳ im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen. Im Monat März d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1962,84 km (im Vorjahre 1925,41 km) 3 124 492 (3 177 584) Personen und 902 402 (895 839) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 1 531 000 (1 563 417) ℳ, aus dem Güterverkehr 3 370 000 (3 338 934) ℳ, aus sonstigen Quellen 1 405 000 (1 449 803) ℳ, zusammen 6 306 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen im März 1904 weniger 46 154 ℳ. — Vom 1. April 1904 bis 31. März 1905 betrugen die Einnahmen 64 583 000 ℳ, gegenüber den Einnahmen im gleichen Zeitraum des Vorjahres mehr 2 303 257 ℳ = 3,7 %. Gegenüber dem Etatsatz betragen die Einnahmen aus dem Personenverkehr gegen 21 650 000 ℳ mehr 724 000 ℳ, aus dem Güterverkehr gegen 34 000 000 ℳ mehr 3 029 000 ℳ, aus sonstigen Quellen gegen 5 210 000 ℳ weniger 30 000 ℳ, im ganzen gegen 60 860 000 ℳ mehr 3 723 000 ℳ.

— Die Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen betrugen im Monat März d. J. aus dem Personenverkehr 1 803 610 ℳ (im gleichen Monat des Vorjahres 1 809 820 ℳ), aus dem Güterverkehr 4 243 110 (4 386 930) ℳ, aus sonstigen Quellen 707 430 (649 350) ℳ, zusammen 6 754 150 (6 846 100) ℳ, mithin 91 950 ℳ weniger. Die Einnahmen in den drei Monaten Januar bis einschl. März betrugen 18 180 010 (17 888 280) ℳ, mithin mehr 291 730 ℳ.

— Ehrung des Geheimerats Kinel. Der Wirkl. Geheime Oberregierungsrat Kinel (s. Nr. 32 S. 488 d. Ztg.) empfing am 21. d. M. folgendes Glückwunschtelegramm des Kaisers: „An Bord der ‚Hohenzollern', 21. April 1905. An dem heutigen Tage, an dem Sie durch Gottes Gnade Ihr 80. Lebensjahr vollenden, erinnere Ich Mich gern der langjährigen Dienste, die Sie auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens dem Vaterlande im Kriege und Frieden geleistet haben. In dankbarer Anerkennung Ihres verdienstvollen Wirkens spreche Ich Ihnen zu dem heutigen Geburtstage Meine wärmsten Glückwünsche aus und hoffe, daß Ihnen noch ein langer und froher Lebensabend beschieden sein möge. (gez.) W. R."

— Personalnachrichten. Bei der preußischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Warnecke der Eisenbahndirektion in Kattowitz zur Beschäftigung überwiesen. — Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Bruno Heck aus Rheydt, Reg.-Bez. Düsseldorf, ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Wilhelm Froeschke in Charlottenburg ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Gestorben sind der Ober- und Geheime Regierungsrat z. D. Bornemann in Stendal und der Oberregierungsrat Vogelgesang, Mitglied der Eisenbahndirektion zu Essen.

Der Bahnverwalter August Fingado bei der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen ist zum Betriebsinspektor ernannt.

Österreich.

— Verstärkung der Eisenbahnbrücken. Nach der neuen Brückenverordnung sind sämtliche vor deren Inkrafttreten erbauten Brücken nach Maßgabe der Bestimmungen dieser Verordnung rechnungsmäßig zu prüfen. Ferner sind sämtliche Brückentragwerke innerhalb sechs Jahren eingehend zu untersuchen bezw. auch zu erproben und die Ergebnisse jährlich unter Vorlage der Brückenrevisionsberichte der Generalinspektion bekanntzugeben. Die rechnungsmäßige Prüfung der bestehenden Tragwerke ist im Sinne eines kürzlich ergangenen Erlasses der Generalinspektion derart durchzuführen, daß in den für 1905 bis 1910 vorzulegenden Brückenrevisionsberichten schon die Ergebnisse der neuerlichen Festigkeitsberechnung ausgewiesen werden. Die derzeit angeordnete Reihenfolge der Brückenproben ist zufolge des erwähnten Erlasses der Generalinspektion derart abzuändern, daß in erster Reihe die Brücken der Hauptlinien, in zweiter Reihe jene der Nebenlinien zur Erprobung oder Nachrechnung gelangen.

Hierbei unterliegt es nach dem Inhalte des erwähnten Erlasses keinem Anstande, in der Übergangszeit Brücken einzelner Linien erst nach mehr als sechs Jahren (von der letzten Erprobung an gerechnet) neuerlich zu erproben.

Bei der Vorlage der Brückenrevisionsberichte an die Generalinspektion sind Programme rücksichtlich der Verstärkung oder Auswechslung von nicht entsprechenden Tragwerken vorzulegen. Hierbei sind zu unterscheiden: 1. Brücken, deren Umbau (Verstärkung) sofort zu erfolgen hat; 2. Brücken, deren Umbau (Verstärkung) bis längstens Ende 1910 zu bewirken ist, und 3. Brücken, deren Umbau (Verstärkung) bis nach dem Jahre 1910 verschoben werden kann.

— Österreichische Nordwestbahn. Nach den vorliegenden Rechnungsabschlüssen der Gesellschaft für das Jahr 1904 stand das Erträgnis beider Netze, der garantierten Linie und des Ergänzungsnetzes, unter der Einwirkung der Tatsache, daß die Steuerfreiheit der Elbetalbahn erloschen ist. Bereits im Jahre 1903 hatte die Elbetalbahn die Steuer für drei Monate zu bezahlen, und die Bilanz war hierdurch mit einem Betrag von 350 000 Kr. belastet. Im Jahre 1904 war die Steuer für das ganze Jahr zu entrichten; hieraus ergab sich ein Steuerbetrag von 1 240 000 Kr. Die Folge dieser Steuerlast zeigt sich auch auf dem garantierten Netze. (Dieses hatte für das Jahr 1903 aus dem Erträgnis der Elbetalbahn einen Anteil von 541 067 Kr., der jetzt wegfällt.)

Die Schlußziffern des garantierten Netzes sind im Vergleich mit dem Vorjahre die folgenden:

	1904	gegen 1903
Einnahmen:	Kronen	
Betriebseinnahmen der garantierten Linien	25 990 277	+ 407 982
Ab: Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	16 921 598	+ 546 793
Reinertrag der garantierten Linien . .	9 068 679	— 138 810
Garantiezuschuß der Staatsverwaltung .	124 217	+ 124 217
Sonstige Einnahmen	285 373	+ 149 170
Summe der Einnahmen	9 478 270	+ 134 576
Ausgaben:		
Prioritätendienst	6 246 709	— 19 792
Zu erstattende Hälfte des Betriebsertrages über die Staatsgarantie an die Staatsverwaltung	—	— 7 296
Summe der Ausgaben	6 246 709	— 27 089
Überschuß	3 231 561	+ 161 667
Anteil der Stammaktien an dem Erträgnis des Ergänzungsnetzes	—	— 541 067
Vortrag vom Vorjahre	291 850	+ 190 962
zusammen	3 523 411	— 188 438

Die Einnahmen des garantierten Netzes waren zwar um 407 982 Kr. höher, die Steigerung der Ausgaben war aber noch größer und betrug 546 793 Kr. Der Verkehr der Nordwestbahn war durch die ungünstige Rübenernte in Böhmen und durch den Stillstand des Elbeverkehrs behindert. Gleichwohl hat der Lokalverkehr Mehreinnahmen geliefert. Der Personenverkehr zeigt eine Steigerung um 60 000 Kr. Der Güterverkehr lieferte eine Mehreinnahme von fast 500 000 Kr. Eine erhebliche Steigerung um 149 000 Kr. zeigen die sonstigen Einnahmen. Hierin kommt die Prioritätenumwandlung mit ihrem namhaften Kapitalgewinne zum Ausdruck. Im ganzen verbleibt bei der garantierten Linie der Nordwestbahn ein Überschuß von 3 230 000 Kr., der sich durch den Vortrag auf 3 500 000 Kr. erhöht. Gegenüber dem Vorjahre ist dieser Gesamtgewinn um 350 000 Kr. höher. Dagegen kommt der Anteil am Gewinne der Elbetalbahn in Wegfall, weil diese Linie im Jahre 1904 kein fünfprozentiges Erträgnis geliefert hat. Hierdurch verschlechtert sich die Bilanz um 541 000 Kr. Dieser Betrag wird durch höheren Überschuß und höheren Vortrag auf 188 000 Kr. herabgemindert.

Der Abschluß der Elbetalbahn zeigt die folgenden Ziffern:

	1904	gegen 1903
Einnahmen:	Kronen	
Betriebseinnahmen des Ergänzungsnetzes	16 300 351	— 590 044
Ab: Betriebsausgaben, Steuern und besondere Ausgaben	10 372 924	+ 1 213 676
Reinertrag des Ergänzungsnetzes . .	5 927 426	— 1 803 721
Ausgaben:		
Prioritätendienst	3 437 845	— 29 546
Anderweitige Ausgaben	187 245	— 129 142
Summe der Ausgaben	3 625 090	— 158 689
Überschuß	2 302 335	— 1 645 031
Hiervon ab: Aktientilgung (Reservefonds, Tantieme und Anteil der Stammaktien)	48 800	— 763 897
bleibt Überschußrest	2 253 535	— 881 134
Hierzu Vortrag vom Vorjahre	461 316	+ 280 830
zusammen	2 714 852	— 600 304

Die Ausgaben sind hauptsächlich infolge der Steuerleistung um 1 200 000 Kr. gestiegen. Die Steuer erforderte 1 240 000 Kr. oder 8,8 Kr. für jede Aktie. Bemerkenswert ist, daß der Frachtenverkehr einen Ausfall von 750 000 Kr. brachte, der hauptsächlich mit dem vielmonatlichen Stillstand des Elbeverkehres und der Verringerung der Zuckertransporte begründet wird. Durch die geringeren Einnahmen und höheren Ausgaben ergab sich eine Verminderung des Überschusses um 1 800 000 Kr. Anderseits wurden aber am Prioritätendienste und an anderweitigen Ausgaben im Zusammenhange mit der Konvertierung 158 000 Kr. erspart, so daß der Überschuß nur um 1 600 000 Kr. geringer ist. Ferner wurde eine Ersparnis dadurch erzielt, daß eine Zuweisung an das Stammnetz, die im vorigen Jahre 541 067 Kr. erforderte, diesmal entfällt. Es verbleibt ein verfügbarer Gewinn von 2 250 000 Kr., der sich durch den Vortrag auf 2 700 000 Kr. erhöht. Für das garantierte Netz soll der Julicoupon nach den Anträgen der Verwaltung mit 7 Kr. eingelöst und der Rest von 463 411 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Die Gesamtdividende des garantierten Netzes beträgt 17 Kr. oder 4,25 % gegen 19 Kr. oder 4,75 % im Vorjahre. Dabei wird der Vortrag um 171 561 Kr. oder nahezu 1 Kr. für die Aktie erhöht. Für die Elbetalbahn wird die Dividende mit 16 Kr. oder 4 % gegen 21 Kr. oder 5,25 % im Vorjahre festgesetzt. Auf neue Rechnung werden 545 620 Kr. vorgetragen, das ist um 84 303 Kr. oder eine halbe Krone für die Aktie mehr als im Vorjahre.

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Nach dem vorliegenden Rechnungsabschluß für das Jahr 1904 ist das Geschäftsergebnis in diesem Jahr ein geradezu glänzendes gewesen. Im einzelnen stellen sich die Einnahmen und Ausgaben wie folgt:

I. Hauptbahnnetz:

	1904	gegen 1903
	Kronen	
Einnahmen im Personen- und Gepäckverkehre	18 273 188	+ 306 906
Einnahmen im Güterverkehre	73 375 164	+ 3 854 147
verschiedene Einnahmen	922 835	— 11 118
Summe der Betriebseinnahmen	92 571 188	+ 4 149 935
eigentliche Betriebsausgaben	47 711 668	+ 1 199 493
besondere Auslagen (Steuern usw.)	11 368 692	+ 1 191 681
Summe der Betriebsausgaben	59 080 361	+ 2 391 175
Betriebsüberschuß	33 490 826	+ 1 758 759
Erfordernis für Verzinsung und Tilgung der Anlehen	15 063 627	+ 799 307
Reingewinn	18 427 198	+ 959 452
Anteil des Staates	1 762 474	+ 479 726
Reinertrag des Hauptbahnnetzes	16 664 724	+ 479 726

II. Sonstige gesellschaftliche Unternehmungen:

	Kronen	
Erträgnis aus dem Betriebe der Lokalbahnen	574 124	+ 110 178
Erträgnis des Montanbesitzes	2 783 261	— 364 611
Erträgnis des Privatbesitzes	106 113	— 39 570
Erträgnis des allgemeinen Reservefonds	658 766	— 25 683
Zinseneingänge	352 083	+ 161 341
Kursgewinn an Valuten	36 001	+ 1 716
verschiedene Erträgnisse	—	— 14 334
	4 510 350	— 170 961
ab: verschiedene Ausgaben . . . . 427 Kr. Tantiemenanteil . 19 749 „	20 177	— 1 051
Reinertrag der sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen	4 490 173	— 169 910
Gesamterträgnis	21 154 898	+ 309 816

Ebenso wie bei der Südbahn hat sich auch bei der Nordbahn der Verkehr im abgelaufenen Jahre in überraschend günstiger Weise entwickelt. Die Einnahmen des Hauptbahnnetzes mit 92 500 000 Kr. sind um 4 100 000 Kr. gewachsen. Im Personen- und Gepäckverkehre ist eine Einnahme von 18 200 000 (+ 300 000) Kr. erzielt worden. Die erhöhten Einnahmen sind auf die Steigerung des Verkehrs zurückzuführen, die nunmehr wieder in normaler Weise eintritt, da die ungünstige Einwirkung der Fahrkartensteuer, welche den Personenverkehr des Jahres 1903 empfindlich getroffen hat, jetzt überwunden erscheint. Die Nordbahn hat im Jahre 1904: 11 532 780 Reisende, das ist um 328 000 Personen mehr befördert als im Jahre 1903. Die Einnahme betrug im Jahre 1903 für die Person durchschnittlich 1,51 Kr., im Jahre 1904: 1,67 Kr. Der Güterverkehr lieferte einen Ertrag von 73 300 000 Kr., der um 3 800 000 Kr. höher ist als im Vorjahre. Da die Tarife mit Ausnahme jener für die Beförderung des Petroleums ziemlich unverändert waren, ist das Wachstum der Einnahmen ausschließlich der wesentlichen Steigerung des Verkehrs zuzuschreiben, der eine Ausdehnung erreicht hat wie nie zuvor. In der Tonnenbewegung war bisher das Jahr 1900 das stärkste. Damals wurden 14 568 000 t Parteigüter befördert. Diese Ziffer wird aber im Jahre 1904 noch um 244 674 t überschritten. Gegenüber dem Jahre 1903 beträgt die Steigerung 333 946 t.

Mehr als ein Drittel dieser Steigerung (rund 135 000 t) entfällt auf den Kohlenverkehr, welcher 6 497 734 t umfaßt. Noch stärker war die Belebung der mit der Bautätigkeit zusammenhängenden Transporte in Ziegeln, Kalk, Zement und Steinen, die um 169 000 t gewachsen sind. Reger war auch der Verkehr in Erzen und Eisen. Die Nordbahn hat in diesem Jahre 428 100 (+ 79 700) t Eisen und 572 000 (+ 17 600) t Erz befördert. Die Petroleumtransporte haben sich von 461 800 t im Vorjahre auf 440 660 t verringert. Sehr bedeutend war der Rückgang des Getreideverkehrs, der infolge der ungünstigen Ernte von 801 000 t im Vorjahre auf 686 700 t zurückgegangen ist. Die verschiedenen Einnahmen sind fast vollständig gleich geblieben. Die Abrechnung für die Wagen, welche an die Anschlußbahnen abgegeben wurden, war etwas günstiger, dagegen sind zur Bewältigung des stärkeren Verkehrs für die Miete von Leihwagen 400 000 Kr. gegen 346 000 K. im Vorjahre erforderlich gewesen.

Während die Betriebseinnahmen der Nordbahn in der Höhe von 92 500 000 Kr. um 4 100 000 Kr. gestiegen sind, zeigen die eigentlichen Betriebsausgaben, die sich auf 47 700 000 Kr. stellen, eine Steigerung um nur 1 200 000 Kr. Dieses Verhältnis muß als ein sehr günstiges bezeichnet werden. Die Steigerung der Ausgaben war ausschließlich eine Folge des stärkeren Verkehrs. Die besonderen Auslagen mit 11 300 000 Kr. sind um rund 1 200 000 Kr. gewachsen. Es erklärt sich dies fast ausschließlich durch die höhere Steuerleistung der Nordbahn. Die Steuer des Hauptbahnnetzes belief sich auf 7 140 000 Kr. und ist um etwa 900 000 Kr. gewachsen. Die ganze Steuer der Nordbahn stellt sich auf 8 200 000 Kr. oder 11 Kr. für die Aktie. Die weitere Steigerung der besonderen Auslagen um etwa 300 000 Kronen trifft ziemlich gleichmäßig die Grundsteuer, die Gebäudesteuer und den Pensionsfonds. Für Verzinsung und Tilgung der Anlehen hat die Nordbahn etwa 800 000 Kr. mehr verausgabt. Die Investitionen beim Hauptbahnnetze umfaßten 1 100 000 Kr. gegen 1 500 000 Kr. im Vorjahre. Bis Ende des Jahres 1904 hat die Nordbahn um etwa 12 100 000 Kr. mehr verausgabt, als an Schuldtiteln begeben wurde. Es ist nicht ausgeschlossen, daß ein Teil des Anlehens noch im Laufe dieses Jahres begeben werden wird.

Die sonstigen gesellschaftlichen Unternehmungen der Nordbahn haben im Jahre 1903 keine gleichmäßigen Ergebnisse aufzuweisen. Der Ertrag der Lokalbahnen war um etwa 110 000 Kr. höher, dagegen ist der Ertrag des Bergwerksbesitzes mit 2 700 000 Kr. um 400 000 Kr. geringer gewesen. Die Nordbahn hat 13 419 000 dz Kohle, d. s. 196 000 dz mehr gefördert als im Jahre 1903. Hiervon wurden etwa 10 000 000 dz an Parteien abgegeben. Die Abnahme im Ertrage des Bergwerksbesitzes erklärt sich durch den neuerlichen Rückgang der Kohlenpreise. Das Erträgnis des allgemeinen Reservefonds ist um etwa 26 000 Kr. zurückgegangen, weil die Steuerrückvergütungen, die im Vorjahre erfolgten, in diesem Jahre fehlten, dagegen die Besteuerung der Prioritäten die gleiche geblieben ist. Die Zinseneingänge sind um mehr als 160 000 Kr. höher. Die Dividende wird mit 272,5 Kr. gegen 262,5 Kr. im Vorjahre in Vorschlag gebracht. Der Jahresertrag hätte aber, für sich allein betrachtet, nach Abzug des staatlichen Gewinnanteiles und ohne Rücksicht auf den vorjährigen Vortrag die Verteilung einer Dividende von 283 Kr. ermöglicht. Da tatsächlich nur 272,5 Kr. in Vorschlag gebracht worden sind, werden 10,5 Kr. für die Aktie zur Stärkung des Vortrages verwendet, dem 850 000 Kr. neu zugewiesen werden. Der Vortrag stellt sich damit auf 3 110 000 Kr. oder 41,8 Kr. für die Aktie. Die Dividende von 272,5 Kr. entspricht einer Verzinsung von 12,9 % des Aktiennennwertes. Wenn man den heutigen Kurs der Nordbahnaktie in Betracht zieht und die Überdividende von 167,5 Kr. abschlägt, verzinst sich die Nordbahnaktie mit 4,95 %. Da die halbjährigen Aktienzinsen im Betrage von 52,5 Kr. bereits am 2. Januar bezahlt worden sind, wird der Julicoupon mit 220 Kr. eingelöst.

— **Die Zuckertarife im Verkehr mit Tirol und Vorarlberg.** Von einem Teile der böhmischen und mährischen Zuckerindustrie wurde darauf hingewiesen, daß sich infolge der Gewährung eines ermäßigten Tarifs für Zuckersendungen durch die sächsischen Staatsbahnen sich die Beförderung von Zucker aus Nordböhmen nach Tirol und Vorarlberg über die sächsischen Bahnen wesentlich günstiger stellt als über das österreichische Eisenbahnnetz. Das Eisenbahnministerium hat daher veranlaßt, daß nicht nur der sächsische Tarif von den österreichischen Bahnen übernommen wurde, sondern auch besondere Tarifermäßigungen eingeführt wurden, durch welche die bisherige Spannung zwischen dem für den Zuckerverkehr aus Böhmen und Mähren nach Tirol und Vorarlberg bestehenden und den über die sächsischen Bahnen geltenden Tarife teils beseitigt, teils wesentlich verringert wird. Weiter beschloß das

Eisenbahnministerium, im Zuckerverkehre aus Nordböhmen nach Vorarlberg eine Erhöhung der Tarife eintreten zu lassen, die sich allerdings in bescheidenen Grenzen hält, die aber gleichfalls dem Zwecke dient, die bestehenden Ungleichheiten zu beseitigen oder doch auf ein möglichst geringes Maß herabzudrücken.

— Österreich auf dem Eisenbahnkongreß in Washington. Österreich wird auf dem Internationalen Eisenbahnkongreß in Washington ansehnlich vertreten sein. Es nehmen an dem Kongreß teil außer den schon in Nr. 23 S. 352 d. Ztg. genannten Regierungsvertretern: von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Direktionsabteilungsvorstände Regierungsrat v. Loehr und Kaiserlicher Rat Kupka; von der Südbahn Verwaltungsrat Dr. Weishut und Oberinspektor Jenny; von der Staatseisenbahngesellschaft Baurat Pfeuffer und Oberinspektor Lihotzky.

Ungarn.

— Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen gestalteten sich im März d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Einnahmen des Vorjahres wie folgt:

	1905 Kr.	gegen 1904 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen	18 889 500	+ 648 372
Südbahn (ungarisches Netz)	1 379 230	— 34 986
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	155 364	— 1 250
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 088 952	— 34 737
Mohács-Pécser Eisenbahn	86 735	— 9 201
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn	89 000	— 2 030
Hauptbahnen zusammen	21 688 781	+ 566 168
Lokalbahnen „	3 581 403	+ 86 091
insgesamt	25 270 184	+ 652 259

Seit Jahresbeginn betragen die Betriebseinnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 61 893 277 Kr., jene der Vizinalbahnen (Eisenbahnen zweiten Ranges, ohne die Stadt- und Straßenbahnen [Kleinbahnen]) 9 677 152 Kr., insgesamt also 71 570 429 Kr. Im Vergleiche zu den Ergebnissen des Vorjahres zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Mehreinnahme von 1 180 141 Kr. (und zwar: bei den ungarischen Staatseisenbahnen + 1 578 587 Kr., bei den ungarischen Linien der Südbahn — 104 079 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn — 46 340 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn — 205 547 Kronen, bei der Mohács-Pécser Eisenbahn — 38 445 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn — 4035 Kr.); bei den Vizinalbahnen eine Besserung um 214 898 Kr., somit zusammen ein Mehr von 1 395 039 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen betrug 9385,4 km (wie im Vorjahre), jene der Vizinalbahnen hingegen 8862,5 km (gegen das Vorjahr um 138,1 km mehr); mithin insgesamt 18 247,9 km gegen 18 109,8 km des Vorjahres.

Übrige europäische Länder.

— Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen. Im Monat März sind die Einnahmen der schweizerischen Bundesbahnen um 443 975 Fr. gefallen, die Ausgaben um 186 338 Fr. gestiegen. Im ersten Vierteljahr beträgt die Gesamteinnahme 22 951 000 Fr. oder 685 675 Fr. weniger, die Betriebsausgabe 17 127 000 Fr. oder 791 270 Fr. mehr als in der gleichen Vorjahrszeit. Auch die Gotthardbahn zeigt für März eine Verminderung der Einnahmen und eine Erhöhung der Ausgaben. Im ersten Vierteljahr beträgt der Einnahmeüberschuß 1 955 000 Fr. gegen 2 462 918 Fr. in der gleichen Vorjahrszeit.

— Beendigung des Ausstands der italienischen Eisenbahner. Unser italienischer Berichter schreibt uns aus Mailand, 21. April: Da, wie bekannt, der Zugverkehr seit Beginn des Ausstandes wenn auch nur teilweise auf allen Linien aufrecht erhalten werden konnte und der Streik nicht vollständig war, mußte endlich auch der Agitationsausschuß der Eisenbahner in Rom seine Niederlage einsehen und suchte seit dem 20. d. M. nur um einen Ausweg, sich mit einem halbwegs stichhaltigen Grunde aus der verantwortungsvollen Lage zu ziehen, in welche er sich und die große Masse der Angestellten in bodenlos leichtsinniger Weise gebracht, um sich einigermaßen den Rückzug zu decken. Diese Veranlassung fanden sie in der Unterredung, welche einige sozialistische Abgeordnete eigens zu diesem Zwecke beim Ministerpräsidenten zu erlangen gewußt haben und worin dieser sich gerade nicht gegen die Einrichtung eines Schiedsgerichts bei der endgültigen Beordnung des Staatsbahnbetriebs aussprach und ferner zusagte, Gewaltmaßregeln gegen die Ausständigen hintanzuhalten und eine möglichst weitgehende Amnestie zu erwirken. Mit dem gab sich der Agitationsausschuß zufrieden und faßte am Abend des 20. d. M. den Beschluß, daß der Ausstand beendet werden solle. Die verschiedenen in den Städten zerstreuten Unterausschüsse haben daraufhin entschieden, daß die Streikenden am Abend des 21. oder in der Nacht vom 21. auf den 22. d. M. wieder in den Dienst zurückkehren sollen. Also hat dieser traurige Zustand nach 5 tägiger Dauer ein Ende gefunden; tiefe Wunden wurden dem Lande geschlagen, aber der Kampf mußte endlich einmal ausgefochten werden, das Land konnte nicht fortwährend unter der Drohung des Ausstands bleiben. Indes ist mit Freuden zu begrüßen, daß der Ausstand bezwungen wurde, ohne daß sich die leitenden Kreise zu weiteren Zugeständnissen verleiten ließen, sondern durch ruhigen Widerstand und Festigkeit, ohne Gewalttätigkeiten und Gewaltmaßregeln. Daß der Dienst aufrecht erhalten werden konnte, besonders in den ersten, schwierigsten Tagen, ist zum größten Teile den Verkehrsbeamten zuzuschreiben, welche ausgehalten und Weichensteller- und Rangierpersonal ersetzt haben, sowie der Ausdauer und der fortdauernden Tätigkeit der Oberbeamten des Verkehrs-, Zugführungs- und Bahnerhaltungsdienstes, welche Tag und Nacht im Dienst geblieben sind.

— Annahme des Gesetzentwurfs für den Staatsbetrieb der italienischen Eisenbahnen. Der Senat hat am 21. d. M. den vorgenannten Gesetzentwurf beraten und diesen nach einer Erklärung des Ministerpräsidenten Fortis in der Fassung der Deputiertenkammer mit 109 gegen 8 Stimmen angenommen. Am 22. d. M. ist das Gesetz vom König vollzogen und in der amtlichen Zeitung veröffentlicht worden.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 15. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Kiel und Melsdorf an der Strecke Kiel-Rendsburg gelegene Haltestelle Hassee für den Personen-, Eilgut-, Güter- und Tierverkehr eröffnet werden. Von der Abfertigung von und nach Hassee sind Sprengstoffsendungen ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Die an der Nebenbahnstrecke Moers-Cleve zwischen den Stationen Xanten (Staatsbahnhof) und Alpen gelegene Haltestelle Winnenthal wird am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr sowie für die Abfertigung von Leichen und lebenden Tieren eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen und von Fahrzeugen ist auf der Haltestelle ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Elberfeld. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Kirchen-Freudenberg zwischen den Stationen Wehbach und Niederfischbach gelegene Haltepunkt Junkernthal für den Personenverkehr eröffnet werden. Die Entfernung des neuen Haltepunktes von der Station Wehbach beträgt 1,5 km und von der Station Niederfischbach 3,2 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Mai d. J. wird der 1,8 km von Burg-Lesum und 1,3 km von St. Magnus an der Strecke Burg-Lesum-Grohn-Vegesack neu hergestellte Personenhaltepunkt Lesum eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. An der Nebenbahnstrecke Gleiwitz-Sohrau O./S. zwischen Preiswitz und Ornontowitz wird am 1. Mai d. J. der Personenhaltepunkt Chudow eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: Preiswitz-Chudow 4,76 km, Chudow-Ornontowitz 2,97 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Königsberg-Pillau zwischen Lindenau und Metgethen gelegene Haltestelle Seerappen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Der an der Bahnstrecke Biederitz-Zerbst zwischen den Stationen Königsborn und Gommern neuerrichtete Haltepunkt Wahlitz

wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen: zwischen Königsborn und Wahlitz 3,57 km und zwischen Wahlitz und Gommern 5,20 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Mai d. J. wird der an der Bahnstrecke Rheine-Emden zwischen den Stationen Meppen und Haren (Ems) angelegte Haltepunkt Hemsen (Ems) für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernung von Hemsen (Ems) nach Meppen beträgt 4,9 km und nach Haren (Ems) 5,4 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Chwalibogowo und Miloslaw an der Bahnstrecke Gnesen-Jarotschin gelegene Haltepunkt Schondorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Der neue Haltepunkt Gunnersdorf an der Linie Roßwein-Niederwiesa — zwischen Frankenberg und Braunsdorf — wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird der an der Linie Friedrichshafen-Überlingen zwischen den Stationen Friedrichshafen Stadtbhf. und Fischbach errichtete Lokalzughaltepunkt Seemoos — für den Personenverkehr — und der an der Bahnlinie Schussenried-Buchau zwischen den Stationen Sattenbeuren und Buchau gelegene Haltepunkt Torfwerk eröffnet werden.

Priv. österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft. Am 1. März d. J. wird die zwischen den Stationen Salesel und Aussig der Linie Prag-Bodenbach gelegene Haltestelle Wannow für den Personenverkehr eröffnet werden.

Ab- und Zurechnung von Vereinsbahnstrecken.

Infolge der am 1. April d. J. eingetretenen anderweiten Abgrenzung von Direktionsbezirken der vereinigten preußischen und hessischen Staatseisenbahnen sind übergegangen:

1. Lfd. Nr.	2. die Strecken	3. km	4. aus dem Direktionsbezirk	5. in den Direktionsbezirk
1.	a) Empel-Bocholt-Borken .	37,4	Essen	Münster
	b) Wesel-Winterswyk . .	37,9		
2.	Büderich-Venlo (K. M.) .	41,0	Essen	Cöln
3.	Börssum-Neuekrug . .	33,93	Cassel	Magdeburg
4.	a) Hildesheim-Goslar . . .	50,90	Hannover	Magdeburg
	b) Hildesheim - Gr. = Gleidingen	34,35		
	c) Gr. = Gleidingen - Braunschweig	7,78		
	d) Verbindungsbahn bei Grauhof	0,80		
5.	a) Stendal-Uelzen	107,47	Magdeburg	Hannover
	b) Oebisfelde-Salzwedel . .	59,16		
	c) Salzwedel-Lüchow . . .	15,85		

Gemäß § 5 Absatz 6 der Vereinssatzungen sind die vorbezeichneten Strecken den Vereinsbahnstrecken der in Spalte 4 aufgeführten Verwaltungen ab- und denjenigen der in Spalte 5 aufgeführten Verwaltungen zugerechnet worden.

Ferner ist die voraussichtlich am 1. Mai d. J. für den Personenverkehr zur Eröffnung gelangende 11,896 km lange Strecke Lissa i/P.-Kankel der Königlichen Eisenbahndirektion Posen vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung und Schließung von Stationen.

Die in Kilometer 134,49 der Linie Salzburg-Wörgl zwischen den Stationen Hochfilzen und Fieberbrunn gelegene Betriebsausweiche Pfaffenschwendt wird am 1. Mai d. J. für den Personen-, Gepäck- und Markenkolliverkehr eröffnet und die in Kilometer 134,10 der gleichen Strecke gelegene gleichnamige Haltestelle geschlossen werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 1. Mai d. J. wird der an der Hauptbahnstrecke Brieg-Neisse zwischen Falkenau und Bösdorf gelegene bisherige Haltepunkt Friedewalde für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Der an der Bahnstrecke Cassel-Marburg zwischen den Stationen Kirchhain und Neustadt M. W. B. gelegene bisherige Personenhaltepunkt Allendorf M. W. B. wird am 1. Mai d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden, für Eil- und Frachtstückgüter jedoch nur im Einzelgewicht von höchstens 250 kg.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Am 1. Mai d. J. wird der an der Strecke Stolp-Danzig zwischen den Stationen Kielau und Zoppot gelegene Personenhaltepunkt Gdingen für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Am gleichen Tage wird ferner die an der Nebenbahnstrecke Broddydamm-Dt. Eylau zwischen Niedeck und Kauernik gelegene Haltestelle Kaluga — gegenwärtig nur dem Güterverkehr dienend — auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Eisenbahndirektionsbezirk Frankfurt a/M. Der an der Bahnstrecke Wetzlar-Gießen gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Dutenhofen (Kr. Wetzlar) wird vom 1. Mai d. J. ab auch für den Güterverkehr (Eilgut, Stückgut und Wagenladungen) eröffnet. Die Abfertigung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Die bisher nur dem Kohlenverkehr dienende Station Bielschowitz — an der Nebenbahnstrecke Gleiwitz-Idaweiche zwischen Makoschau-Kunzendorf und Neudorf gelegen — wird am 1. Mai d. J. für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden; ferner wird am gleichen Tage die an der Strecke Kandrzin-Ratibor zwischen Nendza und Ratibor gelegene Haltestelle Markowitz, welche nur für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor eröffnet war, auch für den Ortsstückgutverkehr eröffnet, so daß von diesem Tage ab auch solche Eil- und Frachtstückgüter, welche — ohne daß eine Beförderung auf der Kleinbahn nachfolgt oder vorausgegangen ist — nach Markowitz Ort bestimmt sind oder von dort aufgegeben werden, nach und von Markowitz abgefertigt werden können.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Am 10. April d. J. ist die an der Strecke Würzburg-Aschaffenburg gelegene Station Wiesthal für den unbeschränkten Güterabfertigungsdienst eröffnet werden.

Königlich württembergische Staatseisenbahnen. Am 1. Mai d. J. wird der bisher nur dem beschränkten Personenverkehr dienende Haltepunkt Wannweil für den Personenverkehr sowie für die Abfertigung von Reisegepäck, Expreßgut und Kleinvieh in Einzelsendungen eröffnet werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Der an der Strecke Lissa-Jarotschin zwischen Borek und Niederdorf gelegenen Station Wojciechowo wird vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Lowenitz beigelegt werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die an der Strecke Breslau-Glatz gelegene Station Camenz wird vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnung Camenz (Schles.) und die an der Strecke Kohlfurt-Hansdorf gelegene Station Neuhammer vom gleichen Tage ab die Bezeichnung Neuhammer (O. Lausitz) erhalten.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Linie St. Pölten-Leobersdorf gelegenen Station Berndorf wird vom 1. Mai d. J. ab in Berndorf Stadt abgeändert werden.

K. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Vom 1. Mai d. J. ab wird die Bezeichnung der Station M. Ostrau in M. Ostrau=Oderfurt abgeändert werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Kecskemét-Fülöpszállás gelegenen Station Kerekegyháza ist in Köncsög abgeändert worden.

Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement.

Wegen Einführung des III. Nachtrages zu dem Übereinkommen zum Vereinsbetriebsreglement ist das Erforderliche nunmehr allseitig veranlaßt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 103 vom 12. April d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Übertragung der von dem k. k. Eisenbahnministerium in Paris errichteten Ausgabestelle an die französische Ostbahn (abgesandt am 15. April d. J.).

Nr. I 106 vom 14. April d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 17. April d. J.).

Nr. I 107 vom 17. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Einführung des III. Nachtrags zu dem Übereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 22. April d. J.).

Nr. I 109 vom 19. April d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die neue Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1906 (abgesandt am 22. April d. J.).

Nr. II 78 vom 13. April d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für technische Angelegenheiten, betreffend Versuche zum Zwecke der Beseitigung der schädlichen Einflüsse des Schienenstoßes (abgesandt am 22. April d. J.).

Nr. IX 4 vom 8. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten über die Tätigkeit der Vereinsabrechnungsstelle in der Zeit vom 1. April 1904 bis 31. März 1905 (abgesandt am 17. April d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 25. d. M. verschied nach längerem Leiden zu Werden a. Ruhr der

Königl. Oberregierungsrat Herr **Max Vogelgesang**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion zu Essen.

Wir betrauern in dem Verblichenen einen reich begabten, durch große Schaffensfreude, vorzüglichen Charakter und liebenswürdiges Wesen gleich ausgezeichneten Mitarbeiter und Freund.

Sein Hingang wird für uns unvergeßlich sein, und wird ihm ein dauerndes, ehrendes Andenken von uns bewahrt werden.

Essen, den 27. April 1905. (1055)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion, die Vorstände und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahninspektionen.

2. Eröffnung von Strecken.

Görlitzer Kreisbahn.

Die Eröffnung des Gesamtverkehrs auf der Bahnstrecke Görlitz-Krischa wird voraussichtlich erst am 15. Mai d. J. stattfinden.

Görlitz, den 24. April 1905. (1056)
Der Vorstand.

Eröffnung von Neubaustrecken und Stationen, sowie Umbenennung von Stationen im Direktionsbezirk Essen.

Am 1. Mai d. J. werden in unserem Bezirk eröffnet:

1. die Neubaustrecke Osterfeld Süd-Hamm nebst den Zweiglinien von Herten und Recklinghausen Ost nach Recklinghausen Hauptbahnhof für den Personen- und Güterverkehr, sowie von Gladbeck West nach Feldhausen (Strecke Bismarck-Dorsten) für den Güterverkehr,
2. die Verbindungsbahn Essen Hauptbahnhof-Kray Nord ohne Zwischenstationen für den Personen- und Güterverkehr.
3. die Station Oberhausen West für den Wagenladungs-Güterverkehr der an sie angeschlossenen Werke, ausgenommen Fahrzeuge und Sprengstoffe.

Die an der Strecke Osterfeld Süd-Hamm gelegenen neuen Stationen Bergkamen-Werne, Bottrop Westfalen, Buer Nord, Datteln, Gladbeck West, Herten, Lünen Süd, Oberraden, Pelkum, Recklinghausen Ost, Suderwich, Waltrop und Westerholt sind sämtlich für den Personen-, Gepäck-, Güter- und Privatdepeschenverkehr, sowie mit Ausnahme von Recklinghausen Ost und Oberraden für die Abfertigung von Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen eingerichtet; jedoch ist der Güterverkehr in Recklinghausen Ost auf Wagenladungen der Anschlußwerke beschränkt und die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen auf allen Stationen ausgeschlossen.

Der Annahmeschluß wird für Frachtstückgut auf 6 Uhr abends, für Eilgut auf 7 Uhr abends festgesetzt; die Ausgabe von Eil- und Frachtstückgut erfolgt bis 7 Uhr abends.

Für sämtliche genannten neuen Linien gelten die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen vom 4. November 1904 und die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 26. Oktober 1899.

Wegen der Tarifsätze für die neuen Stationen erfolgt besondere Bekanntmachung.

Die bisherigen Stationen Buer, Gladbeck und Lünen erhalten mit dem 1. Mai d. J. die Bezeichnungen Buer Süd, Gladbeck Ost und Lünen Nord.

Essen, den 18. April 1905. (1057)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai d. J. wird der 1,8 km von Burg-Lesum und 1,3 km von St. Magnus an der Strecke Burg-Lesum-Grohn-Vegesack neu hergestellte Personenhaltepunkt Lesum eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Lesum einerseits und den Stationen Achim, Bassum, Blumenthal (Hannover), Bremen, Burg-Lesum, Farge, Freschluneberg, Geestemünde, Grohn-Vegesack, Hamburg, Hammersbeck, Hannover, Langwedel, Loxstedt, Lübberstedt, Nienburg (Weser), Oberneuland, Oldenbüttel, Oslebshausen, Osterholz-Scharmbeck, Ritterhude, Rotenburg (Hannover), Rönnebeck, Sebaldsbrück, Stubben, Verden, Wulsdorf, Wunstorf anderseits.

Die Personen- und gemischten Züge halten in Lesum nach Maßgabe der veröffentlichten und auf den Stationen aushängenden Fahrpläne.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen erteilt.

Hannover, im April 1905. (1058)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. werden die an der Strecke Oppeln-Breslau zwischen Dambrau und Löwen gelegene Haltestelle Arnsdorf (Oberschl.) für den Wagenladungsgüterverkehr und die an der Strecke Kreuzburg O/S.-Breslau Odertorbhf. zwischen Noldau und Namslau gelegene Haltestelle Grambschütz für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungsgüterverkehr eröffnet. Sprengstoffe und Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind auf beiden Haltestellen von der Abfertigung ausgeschlossen. Für Grambschütz wird die Abfertigung von lebenden Tieren auf Kleinvieh in Käfigen beschränkt.

Mit dem Eröffnungstage werden die neuen Haltestellen in den Gruppentarif I der preußischen Staatsbahnen und in die Gruppenwechseltarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Tarifgruppe I beteiligt ist, einbezogen.

Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen sind der Frachtberechnung zugrunde zu legen:

1. für Arnsdorf (Oberschl.):
   a) im Verkehr mit Dambrau eine Entfernung von 8 km,
   b) im Verkehr mit Löwen eine Entfernung von 5 km,
   c) im Verkehr mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Dambrau zuzüglich 8 km oder von Löwen zuzüglich 5 km, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt;
2. für Grambschütz:
   a) im Verkehr mit Noldau und Namslau je 7 km,
   b) im Verkehr mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Noldau zuzüglich 7 km oder von Namslau zuzüglich 7 km, je nachdem sich die kürzeste Gesamtentfernung ergibt.

Die Haltestelle Arnsdorf (Oberschl.) wird der Betriebsinspektion I und der Verkehrsinspektion in Oppeln und der Maschineninspektion Ratibor, die Haltestelle Grambschütz der Betriebsinspektion und der Maschineninspektion in Kreuzburg O/S. sowie der Verkehrsinspektion Tarnowitz unterstellt.

Kattowitz, den 25. April 1905. (1059)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1905 wird die an der Strecke Königsberg-Pillau zwischen Lindenau und Metgethen gelegene Haltestelle Seerappen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die für Seerappen in Betracht kommenden Zugabfahrtzeiten sind im Fahrplan vom 1. Mai 1905 enthalten.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Königsberg, den 21. April 1905. (1060)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Betriebseinrichtung von Stationen.

Die Kopfladerampe auf Bahnhof Ahrensburg der Lübeck-Hamburger Bahn ist wieder in Betrieb genommen.

Lübeck, den 22. April 1905. (1061)
Die Direktion
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

5. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Namensbezeichnung der an der Strecke Posen-Kreuz liegenden Haltestelle Mokrz in „Antonswald" abgeändert.

Bromberg, den 25. April 1905. (1062)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit erhält die an der Strecke Öls-Kreuzburg O/S. gelegene Haltestelle Wilkau die Stationsbezeichnung „Wilkau (Schles.)".

Kattowitz, den 25. April 1905. (1063)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Fahrplanbekanntmachungen.

Brohltal-Eisenbahn.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt auf der Brohltal-Eisenbahn ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung in Brohl und auf den Stationen zu erfahren.

Cöln, im April 1905. (1064H&V)
Brohlthal-Eisenbahngesellschaft.
Der Vorstand.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. tritt auf der Nebenbahn Rinteln-Stadthagen ein neuer Fahrplan in Kraft. Das Nähere ist auf der Bahnverwaltung in Rinteln und auf den Stationen zu erfahren.

Rinteln, im April 1905. (1065H&V)
Rinteln-Stadthagener Eisenbahn-gesellschaft.
Der Vorstand.

Königliche Militär-Eisenbahn. Fahrplan vom 1. Mai 1905 ab.

Berlin-Jüterbog 1. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	3. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	5. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	7. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	9. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	Entfernung km	Stationen	Jüterbog-Berlin 2. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	4. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	6. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	8. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt	10. II. u. III. Kl. An-kunft	Ab-fahrt
	6.15		7.27		12.49		5.00			0,0	ab Berlin (Militär-Bahnhof) an	7.24		12.09		1.27		$7.\underline{01}$			
6.26	6.27			1.00	1.01	5.11	5.12			7,5	Marienfelde	7.11	7.12	11.56	11.57			$6.\underline{48}$	$6.\underline{49}$		
6.36	6.37			1.10	1.12	5.21	5.22			14,5	Mahlow	7.00	7.01	11.45	11.46			$6.\underline{37}$	$6.\underline{38}$		
6.46	6.48			1.21	1.22	5.31	5.32			22,0	Rangsdorf	6.48	6.50	11.34	11.35			$6.\underline{26}$	$6.\underline{27}$		
6.59	7.00	7.55	7.56	1.33	1.34	5.43	5.44		$8.\underline{46}$	30,5	Zossen	6.36	6.37	11.22	11.23	12.57	12.58	$6.\underline{14}$	$6.\underline{15}$	$7.\underline{31}$	
7.06	7.07	8.02	8 03	1.40	1.41	5.50	5.51	$8.\underline{53}$	$8.\underline{54}$	35,0	Mellen-Saalow	6.28	6.29	11.14	11.15	12.50	12.51	$6.\underline{06}$	$6.\underline{07}$	$7.\underline{23}$	$7.\underline{24}$
7.12	7.15	8.07	8.08	1.46	1.48	5.56	5.58	$8.\underline{59}$	$9.\underline{00}$	37,5	Rehagen-Clausdorf	6.21	6.23	11.07	11.09	12.45	12.46	5.58	$6.\underline{01}$	$7.\underline{17}$	$7.\underline{18}$
7.20	7.22	8.12	8.13	1.53	1.55	$6.\underline{03}$	$6.\underline{05}$	$9.\underline{05}$		40,0	Sperenberg	6.14	6.16	11.00	11.02	12.40	12.41	5.51	5.53		$7.\underline{12}$
7.30	7.31	8.20	8.21	2.03	2.04	$6.\underline{13}$	$6.\underline{14}$			45,5	Schießplatz (Cummersdorf)	6.05	6.06	10.50	10.52	12.33	12.34	5.42	5.43		
7.37	7.38			2.10	2.11	$6.\underline{20}$	$6.\underline{21}$			49,0	Schönefeld	$5.\underline{58}$	$5.\underline{59}$	10.43	10.44			5.35	5.36		
7.47	7.48			2.20	2.21	$6.\underline{30}$	$6.\underline{31}$			56,0	Jänickendorf	$5.\underline{48}$	$5.\underline{49}$	10.33	10.34			5.25	5.26		
7.55	7.56			2.28	2.29	$6.\underline{38}$	$6.\underline{39}$			60,0	Kolzenburg	$5.\underline{41}$	$5.\underline{42}$	10.26	10.27			5.18	5.19		
8.04	8.05			2.37	2.38	$6.\underline{47}$	$6.\underline{48}$			65,0	Werder-Kloster Zinna	$5.\underline{33}$	$5.\underline{34}$	10.18	10.19			5.10	5.11		
8.15		8.45		2.48		$6.\underline{58}$				70,5	an Jüterbog (Militär-Bahnhof) ab		$5.\underline{25}$		10.10		12.10		5.02		

Bemerkungen: Die Nachtzeiten von 6 Uhr abends ($6.\underline{00}$) bis 5 Uhr 59 Minuten morgens ($5.\underline{59}$) sind durch Unterstreichen der Minutenzahlen gekennzeichnet.

| Zug hält nicht.

Die Züge 3, 6, 9 und 10 sind von der Beförderung von Pferden und anderem Vieh ausgeschlossen.

Königliche Direktion der Militär-Eisenbahn. (1066J)

7. Ladefristen.

Beginn der Ladefrist auf den nicht öffentlichen Ladestellen in Stettin.

Die durch Bekanntmachung vom 9. Oktober 1904 veröffentlichte Tarifbestimmung erhält folgende geänderte Fassung:

Es bestehen in Stettin als nicht öffentliche Ladestellen das neue Parnitz-Bollwerk, das hohe Bollwerk, das niedrige Bollwerk und das Flußschiffbollwerk. Wird die Bereitstellung eines Wagens auf einer dieser Ladestellen verlangt und ist sie wegen Überfüllung der Gleisanlagen daselbst nicht möglich, so wird der Wagen auf den allgemeinen Ladegleisen (Freilade- und Umschlaggleisen) laderecht gestellt.

Wird ausnahmsweise auf besonderen Antrag von der Laderechtstellung auf diesen Gleisen abgesehen, so beginnt die Ladefrist mit dem Zeitpunkt, zu dem die Bereitstellung des Wagens auf der nicht öffentlichen Ladestelle möglich gewesen wäre, wenn letztere Platz zur Aufnahme geboten hätte.

Stettin, den 22. April 1905. (1067)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Der an der Bahnstrecke Wetzlar-Gießen zwischen diesen Stationen gelegene, bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltepunkt Dutenhofen (Kr. Wetzlar) wird vom 1. Mai d. J. ab auch für den Güterverkehr (Eilgut, Stückgut und Wagenladungen) eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird der genannte Haltepunkt in den Gruppentarif III und in die Wechseltarife mit Gruppe III aufgenommen. Der Tarifberechnung werden die Entfernungen der Station Gießen zuzüglich 6 km oder der Station Wetzlar zuzüglich 8 km zugrunde gelegt, je nachdem sich die niedrigsten Entfernungen ergeben.

Näheres ist bei den Abfertigungsstellen und im Verkehrsbureau zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. April 1905. (1068)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Strecke Kandrzin-Ratibor zwischen Nendza und Ratibor gelegene Haltestelle Markowitz, welche bisher nur für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor eröffnet war, auch für den Ortsstückgutverkehr eröffnet, so daß von dem genannten Tage ab auch solche Eil- und Frachtstückgüter, welche — ohne daß eine Beförderung auf der Kleinbahn nachfolgt oder vorausgegangen ist — nach Markowitz Ort bestimmt sind oder von dort aufgegeben werden, nach und von Markowitz abgefertigt werden können.

Der Frachtberechnung für den Verkehr mit den preußischen Staatsbahnstationen werden die im Gruppentarif I und in den Wechseltarifen mit der Gruppe I für Markowitz bereits bestehenden Entfernungen zugrunde gelegt.

Kattowitz, den 20. April 1905. (1069)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird der zwischen den Stationen Tempel und Obergörzig an der Bahnstrecke Reppen-Meseritz gelegene Haltepunkt Kurzig, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Tieren eröffnet.

Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Mit demselben Tage wird der Haltepunkt Kurzig in den Gütertarif der Gruppe I und die Wechseltarife der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit dieser Gruppe sowie den Staats- und Privatbahn-Tiertarif aufgenommen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 23. April 1905. (1070)
Königliche Eisenbahndirektion.

9. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 werden in Ausnahmetarif 13 b für Zink usw. direkte Frachtsätze nach Lichtenberg-Friedrichsfelde eingeführt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 22. April 1905. (1071)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III, Gruppenwechseltarife I/III, II/III, III/IV, rheinisch-westfälisch-hessischer Kohlentarif.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. werden für den Übergangsverkehr der Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen von und nach der Marburger Kleinbahn die Frachtsätze der Staatsbahnstation Marburg für Güter der ordentlichen Tarifklassen, der in der allgemeinen Kilometertariftabelle aufgeführten allgemeinen Ausnahmetarife 1—5 einschließlich 4 a (Staubkalk), 4 b (Mergel), 4 c (Rübenerde) sowie des Ausnahmetarifs 6 (Brennstoffe) und der in besonderer Ausgabe erschienenen Ausnahmetarife für Kohlen, Koks usw. in Wagenladungen von mindestens 5 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 20. April 1905. (1072)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif, Gruppen I/III.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 treten für die an der Neubaustrecke Osterfeld-Hamm gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Essen: Pelkum, Bergkamen-Werne, Oberraden, Lünen Süd, Waltrop, Datteln, Suderwich, Recklinghausen Ost, Herten, Westerholt, Buer Nord, Gladbeck West, Bottrop Westfalen, sowie für Oberhausen West (Direktionsbezirk Essen) und für Allendorf M. W. B. (Direktionsbezirk Cassel) direkte Entfernungen bezw. Frachtsätze in Kraft.

Von gleichem Tage ab werden die Stationen Bottrop Westfalen, Datteln, Lünen Süd, Pelkum, Recklinghausen Ost, Suderwich, Westerholt, Oberhausen West in den Ausnahmetarif 1 b (für zu Grubenzwecken des Bergbaues bestimmte Rundhölzer) als Empfangsstationen, die Station Oberhausen West in die Eisen-Ausnahmetarife als Versandstation aufgenommen und die Entfernungen für Recklinghausen Hauptbahnhof, Recklinghausen Süd und Sinsen einerseits und die Stationen des östlichen Gebiets andererseits infolge der Eröffnung vorgenannter Neubaustrecke zum Teil ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, sowie die Verkehrsbureaus in Essen und Breslau.

Breslau, den 25. April 1905. (1073)
Königliche Eisendahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 9. März d. J. wird weiter bekannt gemacht, daß der Termin für die Aufhebung der in derselben benannten, im direkten Verkehr mit Belgien bestehenden A u s n a h m e t a r i f e f ü r die B e f ö r d e r u n g von S t e i n k o h l e n, K o k s und S t e i n k o h l e n b r i k e t t s auf den 1. September d. J. hinausgeschoben worden ist. Diese Anordnung bezieht sich auf die Ausnahmetarife im Verkehr zwischen Belgien und:

1. dem Bezirk St. Johann-Saarbrücken vom 1. April 1900;
2. der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen und der Luxemburgischen Wilhelmsbahn vom 1. November 1898;
3. Mannheim und Mannheim-Neckarvorstadt (Bezirk Mainz) vom 15. Juni 1892;
4. den Pfälzischen Eisenbahnen vom 15. April 1892;
5. der badischen Staatsbahn und der Bregtalbahn vom 1. Juni 1896;
6. der württembergischen Staatsbahn vom 1. November 1897;
7. Weinheim Hauptbahnhof (badische Staatsbahn) vom 15. Juni 1892;
8. der Prinz-Heinrichbahn vom 1. November 1898;
9. Lindau (Stadt- und Rangierbahnhof) vom 1. April 1901 (Ausnahmetarif Nr. 27);
10. Basel, Basel-St. Johann und Delle transit vom 1. November 1900.

Straßburg, den 22. April 1904. (1074)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Arpsdorf des Direktionsbezirks Altona für den beschränkten Eil- und Frachtstückgutverkehr in den n o r d d e u t s c h - s ä c h s i s c h e n G ü t e r v e r k e h r (Tarifheft 2) aufgenommen. Ferner wird am gleichen Tage die Station Tönning des Direktionsbezirks Altona als Empfangsstation in verschiedene Seehafen-Ausnahmetarife des genannten Verkehrs einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.

Dresden, 27. April 1905. (1075)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahngütertarif.
(G r u p p e n t a r i f III.)

Am 1. Mai d. J. erscheint zum vorgenannten Tarif der Nachtrag IV. Derselbe enthält außer zahlreichen Entfernungsänderungen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Allendorf M. W. B. des Direktionsbezirks Cassel, Altenrheine des Direktionsbezirks Münster, Arpsdorf und Baistrup des Direktionsbezirks Altona, Aßlar, Dorlar, Dutenhofen (Kr. Wetzlar) und Wißmar (Kr. Wetzlar) des Direktionsbezirks Frankfurt, Lemmie und Hannover Möhringsberg des Direktionsbezirks Hannover, Oberhausen West des Direktionsbezirks Essen, Blexen, Einswarden und Westerstede der oldenburgischen Staatsbahnen, ferner für die neu aufgenommenen Stationen der Neubaustrecken Wahnebergen - Schwarmstedt, Osterfeld-Hamm und Münder a. Deister-Groß-Nenndorf.

Die Entfernungen der Stationen der Strecke Münder a. Deister - Groß-Nenndorf gelten erst vom Tage der völligen Betriebseröffnung auf dieser Strecke.

Die Entfernungen der Station Altenrheine gelten erst vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr.

Außerdem enthält der Nachtrag Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Hoya und Eystrup der Hoyaer Eisenbahn unter sich, ferner Frachtsätze der Seehafenausnahmetarife nach den Stationen Tönning des Direktionsbezirks Altona und Blexen der oldenburgischen Staatsbahnen, sowie Frachtsätze der Eisen - Ausnahmetarife von den Stationen Carlshütte, Delmenhorst, Halden, Hammersbeck, Lehrte, Oberhausen West, Stadthagen, Tornesch und Varel (Oldbg.).

Ferner wird mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. der Ausnahmetarif 12a für Rohhefe aufgehoben.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst vom 15. Juni d. J. ab.

Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 0,30 ℳ zu haben.

Essen, den 19. April 1905. (1076)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten die Nachträge 6 zu den Tarifheften 1 und 3 in Kraft. Außer der Einführung eines neuen Ausnahmetarifs für rohe Steine usw. und der Änderung des Ausnahmetarifs für Rohzucker enthalten sie die Neuaufnahme von Stationen der Bezirke Altona, Essen, Hannover und Oldenburg und sonstige Änderungen und Ergänzungen.

Ferner werden die Station Gliesmarode-Braunschweig der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und die Stationen der Militär-Eisenbahn in den direkten Verkehr mit der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn und einzelne Stationen des Bezirks St. Johann-Saarbrücken allgemein in den Tarif einbezogen.

Die zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung in den Nachträgen 5 und 6 zum Tarifheft 1 sind gemäß Vorschrift unter I (3) der Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Münster, den 21. April 1905. (1077)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verband.

Im Tarifheft A 1 wird mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. die Entfernung für Esch-Dortelweil von 212 km in 312 km berichtigt.

Frankfurt a/M., den 22. April 1905. (1078)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.

Am 1. Mai d. J. bezw. mit dem Tage der Betriebseröffnung werden die Haltestellen Arnsdorf (Oberschl.), Grambschütz und Kostuchna des Direktionsbezirks Kattowitz in den direkten Verkehr einbezogen.

Kattowitz, den 22. April 1905. (1079)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif. Gemeinsames Heft II A.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 wird die Station T ö n n i n g in das Verzeichnis der Seehafenstationen (Seite 22 des gemeinsamen Heftes II A) aufgenommen.

Berlin, den 19. April 1905. (1080)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-mittel-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten im Verkehr zwischen den Stationen Pflaumloch der württembergischen Staatseisenbahnen und Deuben b. Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt direkte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 19. April 1905. (1081)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird der Ausnahmetarif 5 f für Steine des Spezialtarifs III im Gruppenwechseltarif III/IV (Tarifheft II L) auf den Verkehr zwischen Neustadt M. W. B. einerseits und Frankfurt a/M., Hanau, Höchst am Main, Kastel, Mainz und Wiesbaden anderseits ausgedehnt.

Cassel, den 19. April 1905. (1082)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. treten für die Beförderung roher Kalksteine in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Bad Harzburg nach Derenburg ermäßigte Frachtsätze in Kraft.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 20. April 1905. (1083)

Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1905 werden die Stationen Braunschweig Hauptbhf. und Ostbhf. in den Ausnahmetarif Nr. 38 für Graphiterde einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 21. April 1905. (1084)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Der mit unserer Bekanntmachung vom 11. Juni 1904 veröffentlichte Übernahmetarif für die Beförderung von Baumwolle, roher, Baumwollabfällen, auch Abfällen von Baumwollgarn und von Twisten von norddeutschen Hafenstationen nach tirolvorarlberger Stationen vom 15. Juni 1904 wird mit Wirkung vom 1. Juli 1905 ohne Ersatz aufgehoben.

Karlsruhe, den 20. April 1905. (1085)

Gr. Generaldirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Zu dem schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 6 für Getreide usw. vom 1. Juli 1904, der auch für den Verkehr Schaffhausen, Singen und Konstanz bad. Bahn-Schweiz anwendbar ist, wird auf 1. Mai l. J. der I. Nachtrag ausgegeben.

Er enthält hauptsächlich die Einbeziehung der Stationen der Nyon-Crassierbahn.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 24. April 1905. (1086)

Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Die Anwendungsbestimmungen des Ausnahmetarifs 32 für Zucker im Tarifheft 8 des Verbandsgütertarifs (Verkehr Baden-Pfalz) sind mit sofortiger Gültigkeit geändert worden, und zwar gelten die ermäßigten Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs künftig auch im Rückvergütungswege. (1087)

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Verkehr.

Die dem Wagenladungverkehr dienende Station Rheinau Hafen der badischen Staatseisenbahnen wird mit Wirkung vom 1. Mai d. J. in die Tarifhefte A 3, B 3 und E einbezogen.

Der Frachtberechnung werden in allen Wagenladungsklassen die um 1 ₰ für 100 kg erhöhten Sätze der Station Rheinau zugrunde gelegt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., 18. April 1905. (1088)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif III/IV.
(Westliches Gebiet.)

Am 1. Mai 1905 tritt zum vorgenannten Tarif der Nachtrag 4 in Kraft, der außer einer Anzahl Entfernungsänderungen die Entfernungen für die neuen, zum Teil schon eröffneten Stationen Allendorf M. W. B., Altenrheine, Alvesse, Arpsdorf, Aßlar, Baistrup, Blexen, Dorlar, Dutenhofen, Einswarden, Hannover-Möhringsberg, Lemmin, Maschen, Oberhausen West, Reinsbüttel, Westerstede, Wiesbaden West, Winnenthal, Wißmar (Kreis Wetzlar), für die Stationen der neuen Strecken Osterfeld Süd-Hamm, Schwarmstedt-Verden, Bad Nenndorf-Münder a/D. und Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.)-Oberroden enthält.

Soweit die genannten Stationen noch nicht eröffnet sind, gelten die vorgesehenen Entfernungen vom Tage der Betriebseröffnung ab. Ferner enthält der Nachtrag Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen, der Ausnahmetarife und des Übergangstarifs für den Verkehr mit Kleinbahnen und Schmalspurbahnen, insbesondere Frachtsätze der Seehafen-Ausnahmetarife für die Stationen Blexen und Tönning sowie Sätze der Eisen-Ausnahmetarife für Amern, Halden, Oberhausen West, Recklinghausen Süd, Stadthagen, Sundwig, Obercassel bei Düsseldorf, Dotzheim, Mannheim-Käferthal, Mannheim-Neckarvorstadt und Mannheim-Waldhof.

Der Ausnahmetarif 12a für Rohhefe (Abfallhefe) wird durch den Nachtrag mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 aufgehoben. Soweit Frachterhöhungen entstehen, treten sie erst mit dem 15. Juni 1905 in Kraft. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. Preis des Nachtrags 20 ₰.

Essen, den 19. April 1905. (1089)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Privatbahn-Gütertarif.

Am 1. Mai 1905 werden die Stationen Neuenkirchen (Kr. Sulingen) des Direktionsbezirks Münster und Gliesmarode-Braunschweig der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in den Tarif einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Dienststellen.

Erfurt, den 18. April 1905. (1090)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.

Am 10. Mai d. J. treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 12 (Garne) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

von / nach	Kunau k. k. St. B. a	Kunau k. k. St. B. b
Pöpelwitz-Umschlag . . .	138	124

Breslau, den 19. April 1905. (1091)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-südfranzösischer Verband.
(Verkehr mit den P.-L.-M.-Bahnen.)

Mit sofortiger Gültigkeit ist der Artikel „Furniere" in der Serie a des Ausnahmetarifs Nr. 31 im Teil II A, Heft 1, und nachstehende Stationen mit den beigesetzten Frachtsätzen nachzutragen:

Marseille, Cette, St. Louis-du-Rhône über Altmünsterol oder Genf nach oder von	A.-T. Nr. 31 Serie a Franken für 1000 kg	
Bautzen	83,00	76,00
Görlitz i/Schl. (Pr.St.B. u. S. St.B.)	83,30	78,00
Werdau	79,70	69,50

Im Warenverzeichnis des Teils I B ist bei den deutschen Nummern 1160 und 1161 in den Spalten für die französischen und außerfranzösischen Ausnahmetarife der A.-T. 31 a einzutragen.

Straßburg, den 18. April 1905. (1092)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Böhmisch-bayerischer Kohlenverkehr.
Tarif vom 1. November 1900.

Der Anstoßbetrag für die Station Schirnding ist auf 1,00 ℳ, der für die Station Schlagbrücke auf 2,00 ℳ für 10 000 kg, letzterer mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905, abzuändern.

München, den 19. April 1905. (1093)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 B vom 1. Juli 1904.

Ab 1. Mai 1905 wird die Station Cerhenitz Zuckerfabrik (St. E. G.) in den Ausnahmetarif Nr. 54 (Zucker) einbezogen und gleichzeitig werden die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifes nach Kufstein teilweise ermäßigt.

München, den 19. April 1905. (1094)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit sind im Nachtrag IX auf Seite 8 die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 71 (Petroleum) im Verkehre Kralup-Günzburg und zwar in Abt. b auf 2,41 und in Abt. d auf 2,27 ℳ zu berichtigen.

Der auf der gleichen Seite enthaltene Hinweis auf Nachtrag V ist zu streichen und hierfür zu setzen:

„Seite 12 und 13 des Nachtrages VIII."

München, den 15. April 1905. (1095)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil II, Heft 3 A vom 1. Januar 1899.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 treten teilweise Ermäßigungen der Frachtsätze des A.-T. 54 (Zucker) im Verkehre mit Kufstein ein.

München, den 19. April 1905. (1096)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gruppenwechseltarif II/III.

Am 1. Mai d. J. erscheint zum vorgenannten Tarif der Nachtrag IV. Außer

Entfernungsänderungen enthält er unter anderen Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Allendorf M. W. B., Altenrheine, Arpsdorf, Baistrup, Dutenhofen und Oberhausen West sowie für die neu aufgenommenen Stationen der Neubaustrecke Wahnebergen-Schwarmstedt, Osterfeld-Hamm und Münder a. Deister-Groß-Nenndorf. Ferner sind die Stationen Carlshütte, Halden, Oberhausen West, Schönebeck, Schöningen, Stadthagen und Wilhelmshütte Lahn als Versandstationen in die Eisentarife und die Station Tönning als Empfangsstation in die Seehafen-Ausnahmetarife für Eisen und Stahl aufgenommen worden. Die Entfernungen der Stationen der Strecke Münder a. D.-Groß-Nenndorf gelten erst vom Tage der völligen Betriebseröffnung auf dieser Strecke und diejenigen für Altenrheine vom Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr. Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, gelten sie erst vom 15. Juni d. J. ab.

Abdrücke sind bei den Güterabfertigungsstellen zum Preise von 20 ₰ zu haben.

Essen, den 18. April 1905. (1097)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif Gruppe I und Wechseltarife mit dieser Gruppe.

Am 1. Mai d. J. wird der an der Hauptbahnstrecke Brieg-Neiße zwischen Falkenau und Bösdorf gelegene bisherige Haltepunkt Friedewalde für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Mit dem Tage der Eröffnung wird Friedewalde in den Gruppentarif I der preußischen Staatseisenbahnen und in die Gruppenwechseltarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I beteiligt ist, einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze gibt unser Verkehrsbureau nähere Auskunft.

Breslau, den 18. April 1905. (1098)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Die Station de Heurne der Holländischen Eisenbahngesellschaft wird am 1. Mai d. J. in den Verkehr mit Entfernungen und Frachtsätzen für die Tarifhefte B 3, C 3, D 3 vom 1. April 1895 und E vom 1. Januar 1900 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 23. April 1905. (1099)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Voraussichtlich am 1. Mai d. J. wird die Strecke Osterfeld-Hamm des Direktionsbezirks Essen mit den Stationen Bergkamen-Werne, Bottrop Westfalen, Buer Nord, Datteln, Gladbeck West, Herten, Lünen Süd, Oberaden, Pelkum, Recklinghausen Ost, Suderwich, Waltrop und Westerholt und voraussichtlich am 1. Juni d. J. die Station Oberhausen West eröffnet und in die Tarifhefte 3 der Abteilungen A, B, C und E und in das Tarifheft der Abteilung F und G einbezogen.

Für Kohlensendungen von den Stationen Bottrop Westfalen, Datteln, Lünen Süd, Oberhausen West, Pelkum, Recklinghausen Ost, Suderwich und Westerholt gelten die Sätze des Rohstofftarifs.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 18. April 1905. (1100)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Kohlentarife. Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. von den Versandstationen des Ruhr-, Inde- und Wurmgebiets und des linksrheinischen Braunkohlengebiets nach Stationen der Tarifgruppen I, II, III und IV.

Am 1. Mai 1905 erscheinen drei neue Tarife für den Versand von Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Inde- und Wurmgebiet und dem linksrheinischen Braunkohlengebiet nach Stationen

1. des mittleren und östlichen Gebiets (Gruppe I und II),
2. des nordwestlichen Gebiets (Gruppe III) und
3. des südwestlichen Gebiets (Gruppe IV).

Durch diese Tarife werden gleichzeitig aufgehoben:

1. Die Ausnahmetarife für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach Stationen der Direktionsbezirke
   a) Elberfeld und Essen (Gruppe VII) vom 15. Oktober 1899,
   b) Cöln und St. Johann-Saarbrücken (Gruppe VIII) vom 1. Mai 1900,
   c) Altona, Hannover und Münster (Gruppe IV) — rhein.-westfäl.-nordwestdeutscher Kohlenverkehr — vom 1. April 1902,
   d) Cassel, Frankfurt a/M. und Mainz — rheinisch-westfäl.-hessischer Kohlenverkehr — vom 1. April 1897,
   e) Erfurt, Halle und Magdeburg (Gruppe V) — rhein.-westfäl.-mitteldeutscher Staatsbahn-Kohlenverkehr — vom 1. November 1898,
   f) Berlin, Stettin (Gruppe III), Bromberg, Danzig, Königsberg (Gruppe I), Breslau, Kattowitz und Posen (Gruppe II) sowie der Königlichen Militärbahn zu Berlin — rhein.-westfäl.-Berlin-Stettin-ostdeutscher Kohlenverkehr — vom 20. August 1900;
2. der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet nach Stationen der Main-Neckarbahn im rhein-westfäl.-südwestdeutschen Verbande, Heft 4 vom 1. August 1897;
3. der Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr- und Wurmgebiet usw. nach Stationen der Großherzoglich oldenburgischen Staatsbahnen — rhein.-westfäl.-oldenburgischer Kohlenverkehr — vom 1. Mai 1900;
4. der Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. in geschlossenen Sendungen von 200—300 t zur Ausfuhr über See nach außereuropäischen Ländern usw. im Verkehr nach den Stationen Emden, Emden Außenhafen, Leer und Papenburg vom 1. April 1904 und
5. der Ausnahmetarif für Steinkohlen usw. aus dem Ruhrgebiet nach den Rheinhäfen bei den Stationen Duisburg Hafen, Duisburg-Hochfeld Süd und Ruhrort Hafen vom 1. Juli 1904.

In die neuen Tarife sind als neue Versandstationen die Stationen Bottrop Westfalen, Datteln, Lünen Süd, Oberhausen West, Pelkum, Recklinghausen Ost, Ruhrort Hafen, Suderwich und Westerholt des Direktionsbezirks Essen aufgenommen.

Die Frachtsätze der Station Ruhrort Hafen gelten jedoch *nicht* für Sendungen, welche daselbst auf dem Wasserwege angekommen sind.

Soweit durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Kraft.

Die in der Abteilung C bezw. D der bisherigen Tarife für den rhein.-westfäl.-oldenburgischen und rhein.-westfäl.-nordwestdeutschen Kohlenverkehr enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Eisenerz usw. von den Nordseehafenstationen werden mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab aufgehoben.

Abdrücke des neuen Tarifs sind zum Preise von

1,20 ℳ. für den Tarif der Gruppen I und II,
1,20 „ für den Tarif der Gruppe III und
0,80 „ für den Tarif der Gruppe IV

bei den Güterabfertigungsstellen zu haben.

Essen, den 19. April 1905. (1101)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1905 kommt für den Güterverkehr zwischen Stationen der württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Prinz Heinrichbahn anderseits ein neuer direkter Tarif zur Einführung, der von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 1,80 ℳ. bezogen werden kann.

Durch den Tarif werden die Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Prinz Heinrichbahn im Heft 2 des württembergisch-südwestdeutschen Eisenbahnverbandes vom 1. März 1899 mit Nachträgen, ferner die Frachtsätze der Schnittpunktziffern 4, 5 und 6 für den Verkehr der Station Mühlacker mit den Stationen der Bahnstrecke Wiltz bis Schimpach Grenze der Prinz Heinrichbahn, unter teilweiser Erhöhung und Ermäßigung dieser, ferner der Strecke Grevenmacher bis Bövingen aufgehoben und ersetzt.

Straßburg, den 18. April 1905. (1102)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. wird im Ausnahmetarif 9a (Eisen und Stahl der Ziffern 1 und 7 der Position Eisen und Stahl des Spezialtarifs II) der Hefte 1, 2, 3 und 5 der Abteilung A (Baden) die Empfangsstation Emmendingen der badischen Staatsbahn gestrichen und die Station Köndringen mit den gleichen Frachtsätzen von Emmendingen aufgenommen.

Mit demselben Zeitpunkte wird die Station Rheinau Hafen der badischen Staatsbahn in die Hefte 1—5 der Abteilung A aufgenommen. Für Kohlensendungen werden die Sätze des Rohstofftarifs angewandt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 19. April 1905. (1103)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Norddeutschland.)

Mit Gültigkeit vom 20. Mai d. J. ab werden die Stationen Halle a/S. des Direktionsbezirks Halle in den Ausnahmetarif Nr. 77 für Zichorienwurzeln etc. und Mülheim a/Rh. des Direktionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif Nr. 79 für Bleiglätte und Eisenvitriol einbezogen. Vom gleichen Zeitpunkte ab werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 79 Ab für Bleiglätte in 10 t-Sendungen von den Stationen Friedrichshütte und Rosdzin des Direktionsbezirks

Kattowitz um 4—9 Cts. für 100 kg ermäßigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstellen.

Breslau, den 24. April 1905. (1104)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - niederdeutscher Güterverkehr.

Die im Nachtrage XVIII zum Gütertarif vom 1. April 1899 für die Stationen der Neubaustrecke Osterfeld Süd-Hamm, für Neumühl, Oberhausen West, Osterfeld Süd, Recklinghausen Hptbhf. und Recklinghausen Süd vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze treten am 1. Mai d. J. in Kraft.

Essen, den 24. April 1905. (1105)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1905 gelangt zum Kilometerzeiger vom 1. April 1895 für die Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen der XXVIII. Nachtrag zur Einführung.

München, den 22. April 1905. (1106)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Der Artikel „Salmiakgeist" (wässerige Lösung von reinem Ammoniak) wird ab 15. Mai 1905 zur Beförderung in Kessel- oder anderen Gefäßwagen zugelassen.

München, den 23. April 1905. (1107)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der K. bayer. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn - Aktiengesellschaft in München.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 erfahren die Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Bichl und München I. B. einige geringfügige Erhöhungen. Nähere Auskunft wird von den beteiligten Dienststellen erteilt.

München, den 20. April 1905. (1108)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Wroniawy des Eisenbahndirektionsbezirks Posen in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstation einbezogen. Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 25. April 1905. (1109)
Königliche Eisenbahndirektion.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 20. Mai d. J. tritt im Tarifheft 1 nachbezeichneter Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 16 B (Porzellanerde usw. aus Österreich) in Kraft:

Von Podersam k. k. St. B.
nach Hillegossen K. E.-D. H. . . 144 ₰
für 100 kg.

Breslau, den 20. April 1905. (1110)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. wird die Station Klagenfurt k. k. St. B. und S. B. in den Ausnahmetarif Nr. 4 A (Blei, roh, in Blöcken usw.) des obengenannten Tarifheftes einbezogen.

Der Schnittsatz südlich vom Schnittpunkte nach Klagenfurt k. k. St. B. und S. B. beträgt 123 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 23. April 1905. (1111)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen.

Mit dem 1. Mai d. J. wird die Station Elterlein der sächsischen Staatseisenbahnen in vorgenannten Verkehr einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

Breslau, den 17. April 1905. (1112)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Mai d. J. treten für den Verkehr von den Stationen Bochum Süd, Essen H. B. (Fil. Krupp), Hörde-Hacheney und Ruhrort Rhein des Direktionsbezirks Essen nach Alt-Münsterol Grenze und Basel Ausnahmefrachtsätze für Dynamobleche zur Ausfuhr in Kraft.

Die beteiligten Dienststellen erteilen nähere Auskunft.

Cöln, den 18. April 1905. (1113)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-deutsche Eisenbahnverbände.

Unsere Bekanntmachung vom 27. März d. J. wird dahin ergänzt, daß der Sicherheitssprengstoff „Glückauf" nur in Gestalt von Patronen zur Auflieferung gelangt.

Elberfeld, den 22. April 1905. (1114)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken etc. in Ladungen von 10000 kg von Deutsch-Oth, Düdelingen-Werk etc. nach Stationen der preußischen, sächsischen und oldenburgischen Staatseisenbahnen etc. vom 1. August 1899.

Die für den Haltepunkt Thomaswaldau des Direktionsbezirks Breslau vorgesehenen Ausnahmefrachtsätze treten mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. außer Kraft.

Breslau, den 26. April 1905. (1115)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der geschäftsführ. Verwaltung:
Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt.

Oberschlesisch-österreichischer Kohlenverkehr.
Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 5. Mai d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis Ende Dezember 1905, werden nach dem Wiener städtischen Zentralgaswerke an der Erdbergerlände Frachtsätze für Steinkohle eingeführt, deren Höhe bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren ist.

Kattowitz, den 25. April 1905. (1116)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.
Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 46 (Traß und Tuffsteine) folgende Frachtsätze zur Einführung:

Nach	Eigentumsbahn	Von Brohl (K. E.-D. Cöln)	
		a	b
		Frachtsätze für 100 kg in Mark	
Reichenau bei Gablonz . .	S. N. D. V. B.	1,53	1,48

Wien, am 25. April 1905. (1117)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Galizien und der Bukowina.
(Einführung von Frachtsätzen für Holz.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 bezw. vom Tage der Betriebseröffnung bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für:

a) Faßholz und Schnittholz usw. des A.-T. Nr. 3 A;
b) Stamm- und Stangenholz usw. über 2,5 m lang des A.-T. Nr. 3 B

folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

nach	Schönpriesen-Umschlag		Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz		Schleppbahngebühr, nur gültig für Schönpriesen-Umschlag, Laube u. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Dresden-Elbkai	
	Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen					Frachtsätze bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Frachtbrief und Wagen	
	für 100 kg in Pfennigen						
	a	b	a	b	a u. b	a	b
	Ausnahmetarif Nr.						
von	3 A	3 B	3 A	3 B	3 A u. 3 B	3 A	3 B
Strzyłki-Topolnica	206	209	211	214	5	236	
Jawora	211	214	216	219	5	241	
Sokoliki . . .	216	219	221	224	5	246	
Turka a/Stryj .	213	216	218	221	5	243	

Die Frachtsätze für den Verkehr nach Dresden=Elbkai finden nur dann Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Wien, am 20. April 1905. (1118)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.
(Einführung von Frachtsätzen für Holzstoff von Vöcklabruck.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für:

I. Holzstoff usw. des Ausn.-Tar. Nr. 23 A,
II. Holzzellstoff usw. des Ausn.-Tar. Nr. 23 B

zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Artikel	von	Nach / Eigentumsbahn	Schönpriesen=Umschlag	Laube und Tetschen/Boden-bach=Landungsplatz	Schleppbahngebühr nur gültig für Schönpriesen=Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz	Aussig=Landungsplatz	Dresden=Elbkai
			Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr u. sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief			Frachtsätze einschl. Schleppbahngebühr bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief	
			für 100 kg in Pfennigen				
I Holzstoff des A.-T. Nr. 23 A	Vöcklabruck	k. k. St.B.	103	108	5	108	133
II Holzzellstoff des A.-T. Nr. 23 B	Vöcklabruck	k. k. St.B.	112	117	10	122	153

Wien, am 25. April 1905. (1119)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

10. Personen- und Gepäckverkehr.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband.

Vom 1. Mai d. J. tritt die folgende besondere Bestimmung 8 (3) zu § 32 in Kraft:

„Wenn bei Vorlegung gebrochener Fahrkarten bis und weiter von Leipzig, jedoch nur
über Bayerischer-Dresdner Bahnhof,
„ „ -Magdeburger Bahnhof,
„ „ -Thüringer Bahnhof,
„ Dresdner-Magdeburger Bahnhof,
„ „ -Thüringer Bahnhof und
„ Magdeburger-Thüringer Bahnhof
Gepäck aufgeliefert wird, so kann das Gepäck insoweit durchgehend abgefertigt werden, als durchgehende Gepäckfrachtsätze bestehen.

Für die Überführung in Leipzig werden erhoben: 40 ₰ für je 2 aneinander, anschließende Fahrkarten."

Die Bestimmung ist gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Erfurt, den 18. April 1905. (1120)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der übrigen beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1905 tritt ein neuer Tarif für den Gepäckverkehr mit Ostseebadeorten in Kraft, durch den der seitherige Tarif vom 1. Mai 1902 nebst Nachträgen I und II aufgehoben wird. Für den Verkehr mit österreichischen Stationen gilt der neue Tarif erst vom 1. Juni 1905 an. Die in den Tarif und in den Anhang aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau hier, Lindenstraße 18.

Stettin, den 21. April 1905. (1121)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Eisenbahnverwaltungen, Kleinbahnen, Reedereien, Schiffskapitäne und Fuhrunternehmer.

Berlin-Magdeburg- usw. sächsischer, Breslau-Bromberg-sächsischer und sächsisch-bayerischer Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. Mai 1905 werden die obenbezeichneten Tarife, Teile II, Besondere Bestimmungen zu § 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung, wie folgt ergänzt: „Wenn bei Vorlegung gebrochener Fahrkarten bis und weiter von Leipzig, jedoch nur über Bayerischer-Dresdner Bahnhof, über Bayerischer-Magdeburger Bahnhof, über Bayerischer - Thüringer Bahnhof, über Dresdner - Magdeburger Bahnhof, über Dresdner - Thüringer Bahnhof und über Magdeburger-Thüringer Bahnhof Gepäck aufgeliefert wird, so kann das Gepäck insoweit durchgehend abgefertigt werden, als durchgehende Gepäckfrachtsätze bestehen. Für die Überführung in Leipzig werden erhoben: 40 ₰ für je 2 aneinander anschließende Fahrkarten." Die demnächst in die Tarife aufzunehmenden zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Dresden, am 22. April 1905. (1122)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Eisenbahn - Personen- und Gepäcktarif, Teil II, zwischen Stationen der preußischen Staatsbahnen und Stationen der Georgsmarienhütten- und der Westfälischen Landeseisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. treten in dem vorbezeichneten Tarife infolge anderweiter Fassung des Teils I des deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarifs verschiedene Änderungen ein. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Die geänderten Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Münster, den 20. April 1905. (1123)

Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Mai bis 30. September werden jeden Donnerstag auf Station Reinickendorf=Rosenthal eintägige Rückfahrkarten zu ermäßigtem Preise nach Wandlitz ausgegeben. Dieselben berechtigen zu jedem Zuge. Für die Benutzung dieser Fahrkarten gelten die Bestimmungen für Sonntagsfahrkarten.

Die Bekanntmachung vom Mai v. J. wird hierdurch aufgehoben.

Berlin, den 26. April 1905. (1124)

Direktion der Reinickendorf-Liebenwalde-Groß=Schönebecker Eisenbahn.

Am 1. Mai d. J. wird die an der Nebenbahnstrecke Broddydamm-Dt.=Eylau zwischen den Stationen Niedeck und Kauernik gelegene Haltestelle Kaluga, welche gegenwärtig nur dem Güterverkehr dient, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Danzig, den 19. April 1905. (1125)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai 1905 wird an der Nebenbahnstrecke Gleiwitz-Idaweiche zwischen Makoschau=Kunzendorf und Neudorf die bisher nur dem Kohlenladeverkehr dienende Station Bielschowitz für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Bielschowitz ist der Betriebsinspektion 2 Gleiwitz, der Verkehrsinspektion Ratibor und der Maschineninspektion Beuthen O/S. unterstellt.

Kattowitz, den 19. April 1905. (1126)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

11. Generalversammlungen.

K. k. priv. süd-norddeutsche Verbindungsbahn.

Der Verwaltungsrat beehrt sich, die Herren Aktionäre zur 54. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Dienstag, den 30. Mai 1905, um 10 Uhr vormittags in Wien im Sitzungssaale des Ersten allgemeinen Beamten - Vereines der österr. - ungar. Monarchie, I. Wipplingerstraße 25, stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1904.
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1904 gewählten Revisionsausschusses.
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrates, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktiencoupons.
4. Wahl von Verwaltungsratsmitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1905.

Gemäß § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der General-

versammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien samt den nicht fälligen Coupons längstens bis Dienstag, den 16. Mai l. J., 12 Uhr mittags, in Wien entweder bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude, Nordwestbahnhof) oder bei der k. k. priv. allgem. österr. Bodenkreditanstalt deponieren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind, und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponierten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagsstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1905. (1127)

Der Verwaltungsrat.

Nachdruck wird nicht honoriert!

12. Verdingungen.

Verdingung

der Lieferung von **Werkstattsmaterialien** für das Etatsjahr 1905, und zwar:

A. 47 800 kg **Leinöl**, 17 000 kg französischem und 3800 kg gewöhnlichem **Terpentinöl** für die Eisenbahndirektionen Altona, Cassel, Erfurt, Hannover und Münster i/W. und 2200 Stück Waschschwämmen, 3400 kg natürlichem und 1200 Stück gepreßtem Bimsstein, 4300 l Petroleumspiritus, 5600 kg Kolophonium, 500 kg Schellack, 500 kg blausaurem Kali, 550 kg Borax, 750 kg Leim, 180 kg Salmiak, 1500 kg Salzsäure und 2100 kg Hornspänen.

B. 12 100 Stück bearbeiteten **Hammer- und Hackenstielen.**

Eröffnung der Angebote am 12. Mai 1905, vormittags 11 Uhr. Zuschlagsfrist für Leinöl und Terpentinöl bis 17. Mai, für die übrigen Materialien bis 2. Juni d. J.

Bedingungen nebst Angebotbogen werden getrennt gegen Einsendung von 50 ₰ zu A und 60 ₰ zu B vom Rechnungsbureau, Thielenplatz 4, Zimmer 129, abgegeben. Von auswärts sind die Kosten mittels Postanweisung ohne Bestellgebühr **(nicht in Briefmarken)** einzusenden.

Hannover, 19. April 1905. (1128)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für Bahnhof Ruhrort soll die Lieferung und betriebsfertige Aufstellung einer Lokomotiv-Drehscheibe von 16,076 m Nutzlänge vergeben werden. Die Ausführung hat nach Maßgabe der für die preuß. Staatsbahnen gültigen Musterzeichnungen Blatt 33—41 (Ausgabe 1900) zu erfolgen. Die Verdingungsunterlagen können bei der unterzeichneten Inspektion eingesehen oder von derselben gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ einschl. aller Zeichnungen oder von 1 ℳ ohne Zeichnungen bezogen werden.

Angebote sind portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung einer Drehscheibe für Bahnhof Ruhrort“ bis zum Eröffnungstermin am 16. Mai d. J., vorm. 11 Uhr, hierher einzureichen. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Duisburg, den 25. April 1905. (1129)

Königl. Eisenbahn-Maschineninspektion 1.

Die Ausführung einer 68 m langen Bahnsteighalle für den Bahnhof Georgenthal soll einschließlich teilweiser Materiallieferung in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Los I: Erd-, Maurer-, Zimmerer-, Klempner-, Dachdecker- und Anstreicher-Arbeiten (rd. 95 cbm Beton, 833 lfd. m Sparrenhölzer und 750 qm Dachschalung etc.).

Los II: Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion (rd. 28 t Flußeisen).

Die Verdingungshefte nebst Zeichnung sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,90 bezw. 1,60 ℳ für Los I bezw. Los II von hier zu beziehen. Die Öffnung der mit der Aufschrift: „Angebot Los .... Bahnsteighalle Georgenthal“ versehenen und verschlossenen Offerten findet am

Sonnabend, den 13. Mai d. J., vormittags 11 Uhr für Los I und mittags 12 Uhr für Los II statt.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Gotha, den 18. April 1905. (1130)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Neubaulinie Castellaun-Boppard.

Die Ausführung des Bahnkörpers der vorgenannten Linie von Stat. 2 + 85 bis 109 + 04 (Los I), umfassend annähernd:

44 300 cbm Erdmassen,
460 cbm Mauerwerk,
4 650 qm Wegebefestigungen

soll einschließlich Lieferung der Baustoffe — mit Ausnahme von Zement und Traß — vergeben werden.

Zeichnungen und Verdingungsheft liegen bei der unterzeichneten Bauabteilung und auf dem Streckenbaubureau in Castellaun zur Einsicht aus, auch können sie, soweit der Vorrat reicht, gegen postfreie Einsendung von 3,0 ℳ für die Zeichnungen, 0,5 ℳ für das Verdingungsheft — nicht in Briefmarken — von der Bauabteilung bezogen werden.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin: Mittwoch, den 10. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, postfrei hier einzureichen.

Angebote, denen die vorgeschriebenen Probesteine nicht beigegeben sind, bleiben unberücksichtigt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Boppard a/Rhein, 25. April 1905. (1131)

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung von 400 qm Milchglas soll verdungen werden. Die Bedingungen und das zum Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. Mai 1905, vormittags 11¾ Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. Mai 1905.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. (1132)

13. Verkauf von Altmaterialien.

Die in dem Sammelmagazin zu Ueckendorf-Wattenscheid lagernden abgängigen Oberbaumaterialien, bestehend aus alten Schienen, Schwellen, Eisenguß, Eisen- und Stahlschrott etc. im Gesamtgewichte von etwa 5680 t, sollen verkauft werden.

Die Bedingungsunterlagen liegen in unserer Kanzlei hierselbst, Bismarckplatz 1, zur Einsicht offen und können von dort gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden.

Mit der Aufschrift: „Angebot auf Ankauf abgängiger Oberbaumaterialien“ versehene Angebote sind bis zu dem am 16. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, im Verdingungszimmer der unterzeichneten Direktion, Bismarckplatz 1 hierselbst, stattfindenden Eröffnungstermin an uns einzusenden.

Zuschlagsfrist: 10 Tage.

Essen, den 20. April 1905. (1133)

Königliche Eisenbahndirektion.

Die ausgesonderten Altpapiere sollen teils zum Einstampfen, teils zur freien Verwendung verkauft werden.

Angebote sind unter Benutzung der von unserem Zentralbureau gegen 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehenden Bedingungen bis zum 10. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbureau hier, Bahnhofstraße 23, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Altpapier“

einzureichen.

Wegen der Eigenartigkeit der Bereithaltung und Verladeweise der Altpapiere wird noch besonders auf die Bedingungen — §§ 3—5 — hingewiesen. Ferner wird besonders hervorgehoben, daß der Käufer ungefähr 20 000 kg Korbpapier vor der Abfuhr auf eigene Kosten zu sacken hat, und daß er während der ungefähr 3 Wochen währenden Abnahme jederzeit hier anwesend sein muß.

Die Öffnung der Angebote findet am 10. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, in unserem Rechnungsbureau statt.

Erfurt, den 20. April 1905. (1134)

Königliche Eisenbahndirektion.

14. Vermischte Bekanntmachungen.

4 bedeckte und 7 offene Güterwagen und 23 Personenwagen, die für unsere Zwecke nicht mehr geeignet, aber noch lauffähig sind, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und das zu dem Angebot zu benutzende Formular können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 5. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 25. Mai d. J.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. (1135)

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

// Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.
Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. April vorm. gemeldet.

Nummer 12. Berlin, am 29. April 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A rot	—	2	—	Roststäbe —	16	1	Soest	K. E.-D. Cassel	65 : 2 cm.
2	A	13 u. 14	2	—	eis. Pflugräder —	16	2	Naumburg a/S.	K. E.-D. Erfurt	rot gestrichen.
3	A	99	1	Kiste	gefüllt —	13	3	Rendsburg	K. E.-D. Altona	
4	A	906	1	Ballen	Gewebe —	14	4	Coepenick	K. E.-D. Berlin	
5	A A	—	1	Harraß	2 Glasglocken —	61	5	Berlin Anh.	„	oder P F.
6	A A	81	1	Kübel	Margarine —	29	6	Liebenwalde	Reinickend.-L.- Gr.-Schöneb. Eis.	Rositzki & Witt, Ottensen
7	A B	2	1	Paket	30 Schiefertafeln —	20	7	Chemnitz	Sächsische Stsb.	„Märzdorf“.
8	A B	8570	1	Weinfaß	leer —	12,5	8	Freiburg	Badische Stsb.	
9	A B C	5973/5	1	Bund	Schaufeln ohne Stiel	24	9	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	Hannover
10	A D C	10, 1582/1904	1	Faß	leer —	28	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
11	A E A G	64609	1	Kiste	Ausschalteapparat —	18	11	Ilversgehofen Eil	K. E.-D. Erfurt	
12	A F	—	1	Block	Rotguß —	10	12	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
13	A F	9243	1	Kiste	Kernseife —	16	13	Mainz	Direktion Mainz	
14	A G	110	1	Eisenfaß	gefüllt —	475	14	Falkenberg b/Tg.	K. E.-D. Halle a/S.	
15	A G & Co	680	1	Kiste	Guderin in Flaschen	20	15	Altenburg	Sächsische Stsb.	
16	A H & C	I	1	Sack	Gerbholz von Eichen	34	16	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Zollgut.
17	A K	147	1	Kommode	Wäsche —	72	17	Moabit	K. E.-D. Berlin	
18	A K	15416	1	Kiste	1 Schinken —	12	18	Diedenhofen	Reichsbahn	
19	A L	100	1	Sack	Gummistreifen —	16	19	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
20	A L	1556	1	Kiste	eis. Türschlösser —	23	20	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
21	A Z	5755	1	Rolle	bronz. Holzleisten —	13	21	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
22	A M N	6081	1	Korbkanne	Öl —	60	22	Cochem	St. Johann-Saarbr.	
23	A O D	21	1	in Papier	Witzbücher (Tipp-Topp)	22	23	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
24	A R	2245	1	Kiste	weißes Papier —	90,5	24	Ronsdorf	K. E.-D. Elberfeld	
25	A S	100	1	Ballen	Kartoffelsäcke —	43	25	Duisburg	K. E.-D. Essen	
26	A S	203	1	Koffer	Kleider —	31,5	26	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
27	A T	8	1	Sack	Kaisermehl —	100	27	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
28	A V C	27022	1	Kiste	Parkettbohnermasse —	46	28	Halle	K. E.-D. Halle a/S.	60 Dosen.
29	A W	1	1	Sack	Kartoffeln —	57	29	Grebenstein	K. E.-D. Cassel	
30	A Z	2	1	„	Kartoffeln —	56	30	Magdeburg-Sud.	K. E.-D. Magdeburg	Perleberg 3/4.
31	weiß B	1	1	—	Ofenuntersatz —	21	31	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	sämtliche Teile sind neu.
		10	1	—	Ofentür —					
		4	3	—	Ofenplatten —					
		5	4							
		8	5							
32	B	9	1	Faß	leer —	34	32	Mauer	Badische Stsb.	
33	B	688	1	Schachtel	Eier —	39	33	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
34	B	888	1	Ballen	Scheuertücher —	14	34	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
35	B B	1, 2, 2	3	—	Ofenplatten	8	35	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
36	B C	115	1	Sack	Kaffee —	11	36	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
37	B C	277	1	Kiste	Bandwaren —	32	37	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
38	B & C	823	1	„	leer —	42	38	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
39	B E	126	8	—	eis. Unterlagsplatten	25	39	Schlawe	K. E.-D. Danzig	
40	B H	4435	1	Paket	34 Pappendeckel —	26	40	Sulingen	K. E.-D. Münster	
41	B K	60641	1	Kiste	Papierwaren —	63	41	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
42	B L	533	2	Rollen	Drahtgeflecht —	46	42	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
43	B M	—	1	Sack	Timoteumsaat —	75	43	Rastenburg	K. E.-D. Königsberg	
44	B M A G	2	1	Kiste	Emballage —	34	44	Planig	Direktion Mainz	[1])
45	B O	—	2	Bund	je 4 Röhren —	77	45	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	B P	3330	5	Fässer	Packstroh —	160	46	Neusalz a/O.	K. E.-D. Posen	Essen N. 1/4.
47	B S	4080	1	Ballen	Leinenw. —	47	47	Düren	K. E.-D. Cöln	Metelen O.
48	B S	4289	1	Kiste	Spiegel u. Schrankaufsatz	18	48	Büren	K. E.-D. Cassel	Haspe 16/3.

[1]) Auf der Strecke Planig-Kreuznach gefunden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	B T	433	1	Kiste	Sturmlaternengläser	11	49	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
50	B T	1519	1	„	Zucker, Schokolade	35	50	Wriezen	K. E.-D. Stettin	
51	C	—	1	Faß	Rollmöpse	29	51	Mayen=W.	St. Johann=Saarbr.	
52	C	66	1	Kiste	12 Flaschen Wein	20	52	Soest	K. E.-D. Cassel	oder 99 oder 4018.
53	C	2369	1	Bund	2 Stg. Rundstahl und 2 Bund (je 9 Tafeln) Eisenblech	9	53	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
54	C & B	217	1	Kiste	leer	39	54	Grünhainichen	Sächsische Stsb.	Begl. 8 v. 13/4. von Gevelsberg=Haufe.
55	C B H	3110	1	—	Wagenwinde	24	55	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
56	C & C	1993	1	Kiste	Packstroh	36	56	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
57	C F E	2301	1	„	Lederputzmittel	36	57	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
58	C F G S	986	1	„	gefüllt	76	58	Posen	K. E.-D. Posen	Altona 12/4.
59	C F S	16981/2	2	Gestelle	mar. Fische	55	59	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
60	C G	1523	1	Faß	leer	25	60	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
61	C H	43127	1	Ballen	Packpapier	14	61	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	Düsseld.=D.
62	Ch F	24	1	Kiste	Zollgut	61,5	62	Vamdrup	K. E.-D. Altona	Cöln=G.-Stockholm.
63	Ch F F	269	1	Faß	leer	96	63	Blumenberg	K. E.-D. Magdeburg	
64	C H & Sch	1634	1	Paket	Eisenwaren	15	64	Großschwabhausen	K. E.-D. Erfurt	
65	C L	VIII	1	—	Kette	—	65	Kohlfurt	Sächsische Stsb.	
66	C L	342	1	Kiste	l. Weinflaschen	35	66	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
67	Col.	976	1	—	eis. Rahmen, 50:47 cm	42	67	Niederhohne	K. E.-D. Cassel	Solingen 30/3.
68	C R	2553/50 ½	2	Kisten	Kerzen	60	68	Cöln=Bonntor	K. E.-D. Cöln	Fulda 30/3.
69	C S	773	1	Kiste	Steingut	103	69	Freiberg	Sächsische Stsb.	
70	C S	5136	1	—	Holzwand	18	70	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
71	C v. S	7386	1	Kiste	leer	52	71	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
72	C T	40429/30	2	Ballen	Tapeten	73	72	Esch	Reichsbahn	Cöln=Ger. vom 1/4.
73	C V	1	1	Bund	5 Stg. Flacheisen	30	73	Lengerich i/W.	K. E.-D. Münster	
74	C V	4045	1	Kiste	Zollgut	88	74	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	Piombe Voitersreuth.
75	C W	4087	1	„	Strohhüte	39	75	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
76	D A N	8	1	„	Lötzinn	48	76	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
77	D A Z	752	1	Sack	Betten	16	77	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
78	D C	2042/45	4	Kartons	Weinessigessenz	45	78	Luxemburg	Reichsbahn	in Flaschen.
79	D C	2046	1	Korbflasche	Essigessenz	38,5	79	„	„	
80	D E	6	1	Ballen	Asbest	46	80	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
81	D G & Z	4837	1	Faß	leer	125	81	Frankenthal	Pfälzische E.	
82	D H C S	20381	1	Kiste	Essigessenz	29	82	Hagen=Delstern	K. E.-D. Elberfeld	
83	D L	I/IX	9	Säcke	Leinmehlsäcke	289	83	Mocker i/Wpr.	K. E.-D. Bromberg	
84	D L E	181/82	2	Fässer	Kampferöl	672	84	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
85	E	196	1	Verschlag	Bilderrahmen	3	85	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Dresden 31/3.
86	E A N	20331	1	—	Sportwagen	11	86	Meiderich	K. E.-D. Essen	
87	E A W	24870	1	—	Sportwagen	8	87	Luckau	Niederlausitzer E.	
88	E B	2 4 7 8	2	Bund	je 4 St. Dachfensterrahm.	30	88	Vlotho	K. E.-D. Hannover	Zettel „Fieden“.
89	E B	1494/1504	2	Blechbüchs.	Terpentin	61	89	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
90	E B	46518 736	2	—	1 Decke, 1 Leine	—	90	Aachen	K. E.-D. Cöln	
91	E & C	4785	1	Ballen	Papier	160	91	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	Düsseld.=Bilk.
92	E G	2823	1	Kiste	Holzwolle	180	92	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
93	E K	3305	1	Faß	4 Tontöpfe	91	93	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
94	E K	7661	1	Zylinder	leer	62	94	„	„	
95	E L	15237	1	Wagen	Kohlen	—	95	Neumünster	K. E.-D. Altona	
96	E S	4520	1	Kiste	l. Weinflaschen	34	96	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	Kruschwitz.
97	E S	28562	1	Verschlag	Schaukelpferd	18	97	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	Hannover N.
98	E S A	190	1	Kiste	l. Zigarrenkisten	57	98	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
99	E V	1	1	„	Eier	41	99	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Lathen 10/4.
100	E V	—	3	Kisten	Haferflocken	76	100	Essen Nord	K. E.-D. Essen	Uerdingen.
101	E V W D	80529	1	Verschlag	Badewanne	75	101	Dortmund S.	„	Dresden=N.
102	F	—	1	Tafel	Zinkblech	9	102	Bingen	Direktion Mainz	
103	A	553	1	Kiste	Wein	—	103	Passau	Bayerische Stsb.	
104	F A C	38718	2	Bund	Matratzenrahmen	42	104	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
105	F B	4	1	Kiste	Gelee in Dosen	85	105	Elberfeld=Mirke	„	
106	F B	200	1	Paket	eis. Kasten	11	106	Lüdenscheid	„	Posen=Gerberdamm 7/4.
107	F C	968	1	Kiste	Phonograph	7	107	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
108	F E	311	1	Bund	Eisenbügel	34	108	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
109	F F	—	1	Kiste	Olivenöl	39	109	Freiburg	Badische Stsb.	
110	F G	3	1	—	eis. Wasserbehälter	12	110	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
111	F G	7 oder 2	1	Sack	Kartoffeln	82	111	Berlin Schl. B.	K. E.-D. Berlin	
112	F G	15297	1	Ring	Kabeldraht	127	112	Rg. Rummelsburg	„	
113	F G C	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	22	113	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
114	F & K	344	1	Kiste	leer	42	114	Duisburg	K. E.-D. Essen	
115	F L	101	1	Reisekorb	Kleidung	52	115	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
116	G	5960/66	7	Kisten	Zuckerwaren	150	116	Wiesbaden	Direktion Mainz	Berlin Pog. 29/3.
117	G	74	1	Paket	Papier	22	117	Friedrichshagen	K. E.-D. Berlin	
118	G	8599	2	—	Brecheisen	16	118	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
119	G	11828 / 11829	1 / 1	Sack / „	Superphosphat / Sämereien	51 / 26	119	Vandsburg	K. E.-D. Bromberg	
120	G	29441	1	Ballen	Tapeten	19	120	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
121	G B	160	1	Paket	rötliches Packpapier	24	121	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
122	G B N R	—	1	—	gerippt. Walzeisen	28	122	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
123	G C F	3887	1	Kiste	schw. Kleid, Bettdecken etc.	10	123	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
124	G F G	5781	1	Ballen	2 Federbetten —	5	124	Mülhausen N.	Reichsbahn	
125	G / G H	3	1	Sack	Pflaumen —	16	125	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
126	G H	—	2	—	eis. Röhren —	42	126	Pforzheim	Badische Stsb.	
127	G H	1120	2	Ringe	verz. Draht —	20	127	Spittel	Reichsbahn	
128	G H	1424	1	Kiste	leer —	53	128	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
129	G J	4945	1	Korb	eis. Fittings —	50	129	Cöln B.	„	
130	G K	I	1	Reisekorb	Kleidung —	27	130	Neustettin	K. E.-D. Danzig	Gustav Kasper.
131	G K	150	1	Ring	Bleirohr —	87	131	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
132	G K	1810	1	Ballen	Riemenscheibe —	5	132	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
133	G K D	435	2	Stangen	Flachstahl —	154	133	Kückelhausen	„	
134	G K D	1605	1	Kiste	Seife, Zigarren, Kaffee etc.	14	134	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Konitz 12/4.
135	G L	I	1	Tasche	gefüllt —	14	135	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	Gr.-Lichterfelde W.
136	G M	889	1	Kiste	Kupferstifte —	49	136	Cöln-Ger.	„	
137	G N C	5608	1	„	Lampenteile —	65	137	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Berlin Schl.
138	G R	103	1	—	Privatdecke —	48	138	Aachen	K. E.-D. Cöln	
139	G R	1758/9	2	Kisten	l. Blechdosen —	20	139	Herford	K. E.-D. Hannover	
140	G S	—	1	Sack	Mehl —	76	140	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
141	G S	—	16	—	Gußtöpfe —	79	141	Mülhausen N.	Reichsbahn	Stromberger Hütte.
142	G S	3151	1	Eisenfaß	leer —	150	142	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
143	G S	6195	1	Kiste	Zuckerwaren —	10	143	Esch	Reichsbahn	Luxemburg 3/4.
144	G Sch	2097	1	—	eis. Bettstelle u. Matratze	40	144	Neuß	K. E.-D. Cöln	
145	G T	12407	1	Kiste	gefüllt —	42	145	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	auch K & G 80.
146	G T T	2183/4	1 / 1	Faß / Kiste	Farbe —	62	146	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Crefeld-Rotterdam.
147	G v E	222	1	Paket	Pergamentpapier —	34	147	Duisburg	K. E.-D. Essen	
148	H	—	1	—	Pflugschar —	2	148	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
149	H	339	1	Ballen	weiße Baumwollw. —	30	149	Mannheim	Badische Stsb.	
150	H	1090	1	Eisenfaß	leer —	52	150	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
151	H	11993	1	Kiste	Zichorien —	79	151	Ulm	Württemberg. Stsb.	
152	H A	1416/1418	2	Kisten	leer —	60	152	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
153	H B	—	1	—	eis. Kinderbettstelle	35	153	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
154	H B	—	1	Bund	5 Gemüsekörbe —	42	154	Düsseldorf-Bilk	„	
155	H B C	—	5	Tonnen	leer —	250	155	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
156	H C	385	1	Kiste	leer —	34	156	Plauen i/V.	Sächsische Stsb.	
157	H & D	1781	1	Verschlag	Mähmaschine —	50	157	Jüterbog	K. E.-D. Halle a/S.	
158	H G	693	6	—	verz. Eisenbleche —	60	158	Langendreer Süd	K. E.-D. Essen	
159	H G	1087	1	Kiste	Stöcke —	121	159	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
160	H G	1141	1	„	leer —	35	160	Berlin H. u. L.	„	
161	H G	3239	1	Paket	Löschpapier —	43	161	Forbach	Reichsbahn	
162	H H	—	2	Tafeln	Kupferblech —	95	162	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
163	H H & S	29727	1	Kiste	l. Flaschen —	34	163	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
164	H J	101	1	Ballen	Forst-u. Heckenpflanzen	18	164	Bütgenbach	K. E.-D. Cöln	
165	H K	229	5	Säcke	Hafer —	500	165	Altona	K. E.-D. Altona	von Glöwen.
166	H & L	3104	1	—	Sportwagen —	12	166	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
167	H S	1	1	Ballen	leere Säcke —	11,5	167	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
168	H S	501	1	Verschlag	Stuhlsitze —	50	168	Neumühl	K. E.-D. Essen	
169	H S S	—	1	Eimer	Zwetschenmarmelade	13	169	Dudweiler	St. Johann-Saarbr.	
170	J	—	2	—	eis. Platten —	65	170	Wittlich	„	
171	J & A	5670	1	Kiste	leer —	32	171	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
172	J B	575	1	—	Tisch —	—	172	Zehlendorf	„	
173	J B & C	102	1	Bund	50 Stiele —	20	173	Conz	St. Johann-Saarbr.	
174	J C S & S	3334	1	Kiste	leer —	190	174	Seelze	K. E.-D. Hannover	
175	J G	28	1	Korb	Gußeisenware —	39	175	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
176	J G	5458	1	Büchse	ausch. Karbid —	108	176	Neuwied	K. E.-D. Cöln	Karbidwerk Lechbruck.
177	J K	10/17	3	—	Eisenbleche —	42	177	Mücke	K. E.-D. Frankf. a/M.	
178	J K	106	1	Kiste	Lederappretur —	78	178	Weißensee	K. E.-D. Berlin	
179	J L	4	1	—	eis. Rad —	55	179	Berlin Anh. Bhf.	„	mit Kurbelstange.
180	J L L	2008	1	Harraß	Packstroh —	36	180	Berlin Stb.	„	
181	J M S	—	1	Kiste	Röstkaffee —	37,5	181	Mannheim Eilg.	Badische Stsb.	Breslau M. F.
182	J R Z	77236	1	„	Gummiwaren —	13	182	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	Dresden N.
183	J S	50	2	Bund	Waldpflanzen —	11	183	Neumarkt i/O.	Bayerische Stsb.	
184	J S	4685	1	—	Maschinenteil mit Hebel u. Rohransatz	30	184	Breslau M. F. Eilg.	K. E.-D. Breslau	Zittau 17/3.
185	J W	40	1	Kiste	6 Tassen —	6	185	Dortmund Bm.	K. E.-D. Essen	
186	J W R	30935	1	Verschlag	Kreissäge —	3	186	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Wolfstein (Pfalz).
187	K	—	1	—	gußeis. Rohr —	32	187	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
188	K	263	1	Faß	leer —	100	188	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
189	K	2648	1	Kiste	leer —	55	189	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
190	K B M	630	1	„	gefüllt —	44	190	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
191	K & C	2368	1	Faß	weiße Seife —	28	191	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
192	K E D Essen	102	1	„	leer —	58	192	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
193	K K	—	1	Käfig	leer —	79	193	Posen	K. E.-D. Posen	
194	K M	—	1	Tonne	Teer —	147	194	Zschipkau	Zschipk.-Finsterw. E.	
195	K N	2	1	Reisekorb	Wäsche —	—	195	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
196	K N	7436	1	Kiste	Bleichsoda —	30	196	Landshut	Bayerische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
197	K'P B	—	1	—	Viehgitter	45	197	Dresden	Sächsische Stsb.	
198	K W	841	1	Kiste	Leder	145	198	Amsterdam D. L.	Niederländ. Stsb.	Schleswig Altstadt.
199	L	233	1	Eisenfaß	leer	33	199	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
200	L B	2482	1	Kiste	leer	35	200	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
201	L B D	2006	1	Ballen	Linoleum	121	201	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
202	L F M	4302	1	„	Leinen	25	202	Burbach a/Saar	St. Johann=Saarbr.	
203	L J	6935	1	Kiste	Damenunterkleider	24	203	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Bochum S. Eilg. 7/4.
204	L W	9568	1	„	Putzmittel für gelbe Schuhe	33	204	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
205	M	22	1	Reisekorb	Kleidung	23,5	205	Küllstedt Eil-A.	K. E.-D. Cassel	
206	M	1130	1	Sack	Kleesamen	100	206	Mainz	Direktion Mainz	
207	M	1695	1	Ballen	Manufakturw.	21	207	Brakel (Kr. Höxt.)	K. E.-D. Cassel	
208	M	4881	1	Korb	leb. Palmen	113	208	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
209	M A	479	1	Ballen	Kinderwäsche	32	209	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
210	M A H	255	1	Verschlag	gelochte Bleche	20	210	Düren	„	Kalk N. 14/4.
211	M B	1409 ?	1	—	Maschinenteil	11	211	Elstra	Sächsische Stsb.	[1]
212	M C	6108	1	Kiste	Rotwein	53	212	Straßburg Els.	Reichsbahn	Deutschmann.
213	M D	11853/1	2	Kisten	?	74	213	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Nürnberg C.
214	M F	7147	1	Ballen	gefüllt	21	214	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	„Tribourg".
215	M G	1109	1	Kiste	l. Weinflaschen	45	215	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Cöln=G. 30/3.
216	M N	156	1	Faß	ansch. Spiritus	190	216	Cüstrin=Neust.	K. E.-D. Bromberg	
217	M & P	727	1	Kiste	Packstroh	48	217	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
218	M R	4	1	Reisekorb	Kleidung, Wäsche	23	218	Berlin Stett.	„	
219	M S	—	10	—	Buttertonnen, leer	—	219	Wronke	K. E.-D. Bromberg	
220	N	782	1	Eisenfaß	leer	104	220	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
221	N I od. J N	I	1	Korb	Pumpenteile	10	221	Flensburg	K. E.-D. Altona	
222	N & D	1384	1	Ballen	Siamosen	85	222	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
223	N P	691	1	—	eis. Bettstelle und Matratze	60	223	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
224	N P T	1050, 1182	2	Fässer	leer	16	224	Mülhausen N.	Reichsbahn	
225	O	1	1	Sack	Samen (Hafer)	50	225	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
226	O J	3466	1	Kiste	l. Flaschen	35	226	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
227	O R S	35166	1	Ballen	gelbes Packpapier	101	227	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
228	O S	903	1	Kiste	leer	68	228	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
229	O T	1	1	Pack	—	7	229	Maastricht G.	Niederländ. Stsb.	Düren.
230	O T	44	1	Bund	Weidenkörbe	11	230	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
231	O T V B P	10 11152	1	Kiste	leer	31	231	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
232	O U	276	1	Verschlag	Reklamebild	8,5	232	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	für Zigaretten.
233	P B	961	1	Kiste	Kuchenteig	22	233	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
234	P C	8665	1	Ballen	Gummi	9,5	234	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
235	P D	588	1	—	Staffelei	9	235	Freising	Bayerische Stsb.	
236	P H	203	2	—	Eisenblechbüchsen	12	236	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Farbkessel.
237	P J	879	1	Reisekorb	gefüllt	33	237	Flensburg	„	
238	P K	100	1	Verschlag	Tisch	30	238	Bad Münster a/St.	Direktion Mainz	Cöln=G. 5/4.
239	P M C	5405	1	Kiste	Fahrradteile	107	239	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
240	P P A G	3397 3399 3404 3435 3437	5	Fässer	leer	36 36 36 36 36	240	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
241	P P A G	5	1	Faß	Petroleum	187	241	Leichlingen	K. E.-D. Elberfeld	
242	P S	1/3	2 1	Kisten Gestell	gefüllt Fahrrad	46 29	242	Großalmerode	K. E.-D. Cassel	
243	P. S	II	1	Sack	Betten	14	243	Sternberg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
244	P T	11	1	—	Kinderwagen	35	244	Leschnitz	K. E.-D. Kattowitz	
245	Q	100/1	2	Korbfl.	leer	26	245	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
246	R	4	4	Stangen	vierk. Eisen	64	246	Hameln	K. E.-D. Hannover	
247	R	3473	1	Kiste	Kämme	36	247	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Hamburg H. 10/4.
248	R	6967	1	„	gefüllt	21	248	Straßburg	Reichsbahn	
249	R A	65832	1	Wagen	?	—	249	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
250	R B	111111	1	Kiste	gebr. Plomben	39	250	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Reichsbank Frankf. a/M.
251	R G	2	1	Eisenfaß	leer	97	251	Wanzleben	E. E.-D. Magdeburg	
252	R H	3	1	Korb	Kleidung	5,5	252	Gambach	Bayerische Stsb.	
253	R M C N	2577	1	—	Eisenblock	117	253	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
254	R St	100	1	Reisekorb	Kleidung	10	254	Barop	K. E.-D. Essen	
255	R T	939	1	Ballen	Tapeten	26	255	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Beuel 1/4.
256	R W	101	1	Sack	Holzspunde	15	256	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
257	R W	2296	1	Ballen	?	74	257	Ratingen Ost	K. E.-D. Essen	
258	S	—	1	Kiste	9 Holzmodelle	22	258	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
259	S	280	1	Faß	ansch. Wein	45	259	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
260	S	6671	1	Weinfaß	leer	63	260	Ratingen W.	K. E.-D. Elberfeld	
261	S	9487/8	2	Ballen	Tapeten	30	261	Essen H.	K. E.-D. Essen	
262	S B	8710	1	in Leinen	eis. Schraubenschlüssel	20	262	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
263	Sch & H	1087	1	Kiste	Packstroh	35	263	Berlin H. u. L.	„	
264	S H	9	1	Bund	Gemüsekörbe	50	264	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
265	S H	2010	2	—	Gardinenstangen	26	265	Düsseldorf	„	
266	S H B	54948	1	Kiste	leer	36	266	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

[1] Auch ohne Signatur. Ansch. eis. Muffe zu einer Transmission, 19 cm lg., 12½ cm Durchm.; bez. Cottbus-Kruschwitz.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
67	S K	—	1	—	Waschkommode —	32	267	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
68	S M	348	1	Kiste	gefüllt —	49	268	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
69	S M	7083	1	in Leinen	Eisenwaren —	6	269	Rastenburg	K. E.-D. Königsberg	
70	S S	3434	1	Kübel	Seife —	58	270	Mülheim-Epp.	K. E.-D. Essen	
71	S V	—	2	Stück	1 Steigerohr, 1 Saugerohr	61	271	Poppe	K. E.-D. Posen	
72	S V	23271	1	Kanne	Öl —	6	272	Dortmund Eilgut	K. E.-D. Essen	
73	S Z	461	1	Kiste	leer —	89	273	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	
74	S Z P S Z 1	—	2	Fässer	leer —	150	274	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
75	T E	3587	1	Kiste	Eisenwaren —	15	275	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
76	T F	1993	1	Sack	Normalhemden —	18	276	Gransee	K. E.-D. Stettin	
77	T H	3168	1	Harraß	leer —	39	277	Düren	K. E.-D. Cöln	
78	T H G	6124	1	Korb	anschein. leer —	10	278	Frankleben	K. E.-D. Halle a/S.	
79	T M S W & C F F	1356 1104 80	1	Ballen	Basthüte —	21,5	279	Mansfeld	K. E.-D. Magdeburg	
80	T O	2000	1	„	Stoffe —	87	280	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
81	T R	1900	1	Eisenfaß	leer —	100	281	Rummelsburg Rg.	K. E.-D. Berlin	
82	T W	2140	1	Stange	Rundstahl —	21	282	Dalheim	K. E.-D. Cöln	für Anvers.
83	V	18654	1	Faß	Öl —	207	283	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
84	V C	756	1	Kiste	Tafelwagen —	39	284	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Berlin Schg. 5/4.
85	V E L	1366	1	„	? —	10	285	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
86	V L N	123	1	Karton	Notverbandpäckchen	7	286	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Elberfeld 11/4.
87	V M	9747 10670	12 2	Stück	Eisenplatten —	750	287	Mannheim	Badische Stsb.	
88	V S	590	1	Kiste	20 Bund Leinenband	18	288	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	
89	W	—	2	—	Eisenplatten —	260	289	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
90	W	7	1	—	Eisenstange m. 4 Platten	23	290	Zeitz	Sächsische Stsb.	
91	W	8	1	Kiste	? —	16	291	Werdau	„	
92	W	11	1	Verschlag	Nähmaschine —	61	292	Steglitz	K. E.-D. Berlin	Frkf. a/M. H. 5/4.
93	W	200	1	Kiste	Schrotkaffee —	32	293	Brackel b/Dortm.	K. E.-D. Essen	
94	W	581	1	Paket	12 Blechdeckel —	3	294	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
95	W B	2547	1	—	Sportwagen —	8	295	Hamburg	K. E.-D. Altona	
96	W C	—	1	—	Herd mit Stange —	97	296	Langenfeld	E. E.-D. Elberfeld	
97	W C	3984	1	Ballen	Medizingläser —	37	297	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
98	W C B	—	2	Pakete	Papier —	44	298	Schwabach	Bayerische Stsb.	
99	W D H	—	1	Sack	Kartoffeln —	58	299	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
00	W E	1820	1	—	Bücherbord —	20	300	Harburg	„	
01	W E	35812	1	Ballen	Bettfedern —	41	301	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	von Linden K.
02	W G	51	1	Weidenkb.	Heu —	8	302	„		
03	W G ○ L	5583	1	Kiste	gefüllt —	43	303	Bodenbach	Sächsische Stsb.	Cottbus 13/4.
04	W H	4592	1	„	gußeis. Ständer —	45	304	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
05	W H C	1596	1	Ballen	Gewebe —	38	305	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
06	Wi & Br	—	2	—	Rohrstühle —	10	306	Cassel	K. E.-D. Cassel	
07	W K	126	1	Kiste	leer —	35,5	307	Neckarhausen	Württemberg. Stsb.	
08	W P	2138	1	„	Posamentierwaren —	74	308	Hohensalza	K. E.-D. Bromberg	
09	W P	2966	1	„	Tafelglas —	232	309	Schwerte	K. E.-D. Elberfeld	
10	W R	5041	1	Paket	Graupen —	13	310	Guben	K. E.-D. Posen	
11	W S	II	1	Reisekorb	? —	35	311	Leipzig Eilb.	K. E.-D. Halle a/S.	
12	W S	2053/4	2	Kisten	? —	30	312	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	Lippstadt.
13	W S & C	8258	1	Ballen	Baumwollwaren —	35	313	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
14	W W	50	1	Sack	l. Säcke —	50	314	Düren	K. E.-D. Cöln	
15	W W	560	1	Kiste	leer —	320	315	Altona	K. E.-D. Altona	
16	W W	5240	2	Ballen	Samen —	57	316	Essen H.	K. E.-D. Essen	
17	Z G	3028	1	Eisenfaß	leer —	50	317	Mainz	Direktion Mainz	

B Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
18	J. H. Bachmann	—	1	Ballen	Baumwollproben —	27	318	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Paul Schwob in Havre.
19	Marie Bielinstra H. A. Line	—	1	Kiste	Kleider —	47	319	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Konitz.
20	Gebr. Böhme	—	1	—	Gepäck-Federwage	288	320	Lemförde	K. E.-D. Münster	
21	Breh	—	1	Korb	gefüllt —	26	321	Syke	„	
22	Frankfurt	3305	1	Ballen	Teppich? —	23	322	Eil-A. Schierstein	Direktion Mainz	
23	Fischmehlfabr. Geestemünde	—	1	Sack	Fischmehl —	50	323	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
24	Giesler & Co.	469	1	Korb	frz. Schaumwein —	65	324	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
25	Gipsfabrik	—	1	Sack	9 Gipssäcke —	6	325	Waldshut	Badische Stsb.	
26	Paul Griesbach	—	1	grauer Holzkoff.	— —	38	326	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
27	Gritzner Robuska	—	1	—	Fahrrad —	—	327	Frankfurt a/M. Hp.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
28	G. Gubisch	—	1	Sack	gebr. Säcke —	11	328	Zittau	Sächsische Stsb.	
29	Herm. Hay	—	1	Kiste	kl. Kiste —	65	329	Flensburg	K. E.-D. Altona	Ohrstedt 28/3.
30	Kronenberg	—	30		feuerfeste Steine —	—	330	Owschlag	„	
31	Mohrenweiser	—	1	Sack	Sämereien —	12,5	331	Essen W.	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
332	Reinhard, Liebhard	—	1	Reisekorb	gefüllt	—	37	332	Habel=Lahrbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
333	Frida Reiser	—	1	Karton	gefüllt	—	5	333	Stettin Pb. Eilg.	K. E.-D. Stettin	
334	Rhein. Portl.-Zementfabr.	—	1	Sack	Bürsten	—	—	334	Hadersleben	K. E-D. Altona	
335	S. S. Schuster	—	1	Kiste	Maschinenteile	—	72	335	Würzburg	Bayerische Stsb.	
336	P. H. Stern, Hannover	—	1	—	Decke	—	—	336	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
337	Stock	—	1	Sack	Handwerkzeug	—	38	337	Neumünster	K. E-D. Altona	
338	Thonis	—	1	„	Betten u. Kleider	—	24	338	Eil-A. Kiel	„	
339	Vollmann	1723	1	Ring	Draht	—	69	339	Helmstedt	K. E.-D. Magdeburg	
340	Zementwerk Marienstein	—	100	Säcke	l. Säcke	—	1216	340	Schaftlach	Bayerische Stsb.	
341	Zimmermann & Co.	—	1	Sack	alte Getreidesäcke	—	31	341	Herborn	K. E.-D. Frankf. a/M.	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
342	—	VI	1	Petrol.-Faß	leer	—	36	342	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
343	—	14/200	1	—	eis. Träger	—	29	343	Erbach Rhg.	Direktion Mainz	
344	—	49	10	—	Räderteile	—	50	344	Altona	K. E.-D. Altona	v.Hagen 5/4. 05.
345	—	74	1	Faß	Öl	—	225	345	Bingerbrück	Direktion Mainz	
346	—	228	1	Brett	Kreissäge	—	14	346	WasseralfingenEil	Württemberg. Stsb.	
347	—	300/500	2	Fässer	ansch. Blumenzwiebeln		122	347	Steglitz	K. E.-D. Berlin	
348	—	314	1	Korb	Herdbestandteile	—	112	348	Ulm	Württemberg. Stsb.	
349	—	538	1	—	eis. Rohr	—	49	349	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	mit Gewinde u. Muttern.
350	—	720	1	Ballen	Obstbäume	—	92	350	Neumarkt i/O.	Bayerische Stsb.	
351	—	1484	1	—	runder Ofen		53	351	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	90 cm hoch, 24 cm Φ.
352	—	1902	1	Faß	leer	—	15	352	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
353	—	2157	1	Ballen	leb. Pflanzen	—	8	353	Geltendorf	Bayerische Stsb.	
354	—	2303	1	Faß	Petroleum	—	184	354	Warburg	K. E.-D. Cassel	
355	—	2790/IV	1	Kiste	Anker	—	22	355	Moabit	K. E.-D. Berlin	
356	—	2813	1	Kübel	Pflaumenmus	—	29	356	Kostschin	K. E.-D. Posen	
357	—	3479	1	Ballen	Betten	—	14	357	Illowo	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
358	—	6619	1	Kübel	Margarine	—	18	358	Warburg	K. E.-D. Cassel	Cleve 25/3.
359	—	7684	1	Korbkanne	gefüllt	—	29	359	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	J. Kerb, Cöln.

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
360	rot	—	1	Stange	Flacheisen	—	44	360	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
361	gelb	—	12	—	Winkeleisen	—	193	361	Stralsund	K. E.-D. Stettin	u. 1 eis. Platte.
362	gelb	—	1	Bund	4 Flacheisen	—	30	362	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
363	gelb	—	1	„	Flacheisen	—	249	363	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	u. 17 St. Winkeleisen.
364	2 rote Striche	—	1	—	Kupferkessel	—	181	364	Karstädt	K. E.-D. Altona	
365	roter Strich	—	3	Bund	Rundeisen u. 2 Stb. Flacheisen		151	365	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
366	blau	—	1	„	Rundeisen	—	25	366	Steffenswalde	K. E.-D. Königsberg	
367	weiß	—	1	—	I-Träger	—	17	367	Emden	K. E.-D. Münster	
368	Brennabor	140159	1	—	Fahrrad	—	—	368	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
369	Dürkopp	39028	1	—	Fahrrad	—	—	369	„	„	Gepäck.
370	Opel	—	1	—	Fahrrad	—	—	370	„	„	Gepäck.
371	Opel	32	1	—	Fahrrad	—	20	371	Berlin Fr.	„	Gepäck.
372	Stella	2598	1	—	Fahrrad	—	—	372	Bremen	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
373	Schwalbe	—	1	—	Fahrrad	—	20	373	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
374	Panther	29	1	—	Fahrrad	—	—	374	Altona	K. E.-D. Altona	Gepäck.
375	Hammonia	—	1	—	Fahrrad	—	16	375	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
376	Brennabor	261608	1	—	Fahrrad	—	—	376	Posen	K. E.-D. Posen	Gepäck.
377	Solidaria	64412	1	—	Fahrrad	—	—	377	Roßlau	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
378	Solidaria	34025	1	—	Fahrrad	—	15	378	Lichtenb.=Friedr.	K. E.-D. Berlin	
379	Marke Adler		3	Bund	4[illegible] Harken		20	379	Deutz	K. E.-D. Cöln	Rechen.
380	Kaisers Kaffee	—	1	Sack	Kaffee	—	62	380	Elbing	K. E.-D. Danzig	
381	Cafetin	1079	1	Kiste	Kaffee-Ersatz	—	18	381	Neustadt Wpr.	„	Berlin Schles. 31/3.
382	Blechmarke	11/12	2	Ballen	rohe Rindshäute	—	?	382	Plauen u. Bhf.	Sächsische Stsb.	
383	×	—	1	Bund	4 Kupferrohre	—	23	383	Magdeb.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	gebogen.
384	(Dreieck)	665	1	Kiste	Sensen	—	80	384	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	M.=Gladbach.
385	O K (Dreieck) 352. Calcutta	15	1	—	Maschinenteil	—	124	385	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	eis. Rahmen; 146:48:26cm; Streckenfund.
386	(Stern) MB	1501	1	—	Schraubstock	—	23	386	Miswalde	K. E.-D. Königsberg	[1]
387	(Dreieck)	1653	1	Sack	Rübsamen	—	99	387	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
388	(Stern) K	7593	1	Kiste	Hosenträger	—	37	388	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

[1] Firma: Max Brandenburg, Berlin SO. 26; beklebt von Berlin Ost.

	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
39	<SMC>	6074	1	Kiste	illustr. Kataloge	140	389	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	f. Singer-Nähmaschinen.

E. Güter ohne Bezeichnung:

	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
0	—	—	1	Kiste	1 Azetylenlaterne, 1 Büchse Karbid	5,8	390	Bodenwerder K.	Vorw.-Emmerth. E.	
1	—	—	1	—	Amboß	37	391	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
2	—	—	1	—	Ausziehtisch	33	392	Vohwinkel	„	
3	—	—	1	Ballen	Axtstiele in Leinen	52	393	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
4	—	—	1	Bund	5 verz. Badewannen	23	394	Emmerich	K. E.-D. Essen	
5	—	—	1	Ballen	leb. junge Bäume	55	395	Greiffenbg. i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
6	—	—	2	„	leb. Bäume	183	396	München H. B.	Bayerische Stsb.	
7	—	—	1	Rolle	Bandeisen	15	397	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
8	—	—	1	Bund	Bandeisen	50	398	Biebesheim	Direktion Mainz	
9	—	—	1	Ballen	gestreift. Barchent	32	399	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	
0	—	—	1	—	Baßgeige	—	400	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
1	—	—	1	Blechflasch.	Benzin	66	401	Bocholt	K. E.-D. Münster	
2	—	—	52	—	Besenstiele	20	402	Aachen	K. E.-D. Cöln	
3	—	—	1	Ballen	Betten	31	403	Rokietnice	K. E.-D. Bromberg	
4	—	—	1	—	Kinderwagen, Betten	58	404	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
5	—	—	1	Reisekorb	Betten, Wäsche	33	405	Illowo	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
6	—	—	1	Bund	4 eichene Bettstellen	10	406	Rheine	K. E.-D. Münster	
7	—	—	1	—	eis. Bettstelle	20	407	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
8	—	—	1	—	eis. Bettstelle	21	408	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
9	—	—	1	Pack	eis. Bettstelle	22	409	Brandenburg	K. E.-D. Magdeburg	
0	—	—	1	—	eis. Bettstelle	24	410	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
1	—	—	1	—	eis. Bettstelle	30	411	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
2	—	—	4	—	Bilder	11	412	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
3	—	—	1	Ballen	Birnen- u. Äpfelstämme	46	413	Crossen a/Elster	K. E.-D. Erfurt	
4	—	—	1	„	Birnwildlinge	22	414	Ludwigsburg	Württemberg. Stsb.	
5	—	—	1	Bund	2 Blitzableiterstangen	14	415	Frkf. a/M. Hp. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
6	—	—	2	—	gußeis. Bodenstative	10	416	Regensburg	Bayerische Stsb.	
7	—	—	1	Bund	4 eis. Bolzen	48	417	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	30 cm lang, mit 2 Löchern.
8	—	—	1	Korbflasche	Bonekamp	13	418	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
9	—	—	1	Partie	Braunkohlen	250	419	Remagen	„	
0	—	—	3	—	2 Bretter, 1 Bank	11	420	Groß-Brittanien	K. E.-D. Königsberg	
1	—	—	12	—	11 Bretter, 1 Tafel	28	421	Peitz	K. E.-D. Halle a/S.	
2	—	—	1	Ballen	Buxbaumpflanzen	17	422	Tütz	K. E.-D. Bromberg	
3	—	—	1	Korb	Bürsten, Pinsel	31	423	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
4	—	3	1	Kiste	gebr. Caffee	26	424	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
5	—	—	1	Sack	Damenkleider, Betten	31	425	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
6	—	—	1	Handkoffer	Damenstoffmuster	33	426	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
7	—	—	1	Ballen	Damentuche (verschied.)	59	427	Beurig-Sbg.	St. Johann-Saarbr.	
8	—	—	1	Pack	Decken u. Baumwollw.	21	428	Aachen	K. E.-D. Cöln	bez. Neckarvorstadt.
9	—	—	1	—	Deichsel	15	429	Dahmsdorf-Müncheberg	K. E.-D. Bromberg	
0	—	—	2	Ringe	verz. Draht	35	430	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
1	—	—	1	Ring	verz. Draht	50	431	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
2	—	—	1	Paket	Draht, Utensilien	6	432	Strelno	K. E.-D. Bromberg	Steuerplombe Hohensalza.
3	—	—	2	Rollen	Drahtgeflecht	26	433	Nürnbg. Rgb. Uml.	Bayerische Stsb.	
4	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	22	434	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
5	—	—	1	„	Drahtgeflecht	25	435	Hvidding	K. E.-D. Altona	
6	—	—	1	„	verz. Drahtgeflecht	74	436	Soest	K. E.-D. Cassel	
7	—	—	1	„	Drahtgeflecht	23	437	Lehe	K. E.-D. Hannover	
8	—	—	1	„	verz. Drahtgeflecht	25	438	Schrobenhausen	Bayerische Stsb.	
9	—	—	1	Bund	8 Rollen Drahtgeflecht	18	439	Hiddinghausen	K. E.-D. Elberfeld	
0	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	15	440	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
1	—	—	1	„	verz. Drahtgeflecht	13	441	Bamberg	Bayerische Stsb.	
2	—	—	1	Paket	Drahtnägel	11	442	Duisburg	K. E.-D. Essen	
3	—	—	2	Ringe i. L.	Drahtseile	11	443	Wernigerode	K. E.-D. Magdeburg	
4	—	—	1	in Leinen	Drahtseil	15	444	Langfuhr	K. E.-D. Danzig	
5	—	—	1	Ring	Drahtseil	40	445	Wildberg	Württemberg. Stsb.	in Leinen.
6	—	—	1	Kiste	eis. Drahtzangen	30	446	Hoerde	K. E.-D. Essen	
7	—	—	1	Sack	ansch. künstl. Dünger	71	447	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
8	—	—	1	Bund	Dunggabeln	8	448	Eberbach	Badische Stsb.	
9	—	—	1	Kiste	Eier	95	449	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
0	—	—	1	Bund	8 Stb. vierk. Eisen	10	450	Gera	K. E.-D. Erfurt	
1	—	—	1	„	alt. Eisen	15	451	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
2	—	—	1	Stab	vierk. Eisen	20	452	Eberbach	Badische Stsb.	
3	—	—	1	Block	Eisen	29	453	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
4	—	—	1	Bund	4 Stb. vierk. Eisen	47	454	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	
5	—	—	1	„	11 Stb. Eisen	52	455	Creuzthal	„	
6	—	—	4	Stäbe	vierk. Eisen	64	456	Malsfeld	K. E.-D. Cassel	
7	—	—	1	Stück	U-Eisen	63	457	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
8	—	—	1	Stange	Eisen	78	458	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
9	—	—	2	Stangen	vierk. Eisen	125	459	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
0	—	—	1	Ring	verz. Eisendraht	26	460	Diedenhofen	Reichsbahn	
1	—	—	1	„	Eisendraht	35	461	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
462	—	—	1	—	Eisengußstück —	18	462	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	walzenförmig.
463	—	—	1	Bd.	10 Eisenflanschen —	27	463	Duisburg	K. E.-D. Essen	
464	—	—	1	—	durchl. Eisenplatte —	105	464	Hamm i/W.	„	
465	—	—	1	Bund	8 Eisenrohre mit Gew.	40	465	Duisburg	„	
466	—	—	1	Paket	bronzierte Eisenstangen	12	466	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	in Leinen.
467	—	—	1	Bund	52 Eisenstangen —	32	467	Cöln=Ehrenfeld	K. E.-D. Cöln	halbrund.
468	—	—	1	„	Eisenstangen, 1,5 cm l.	32	468	„	„	Enden gelocht.
469	—	—	1	in Latten	Eisenstangen mit Haken, 6 m : 4 cm	27	469	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Kleiderrechen?
470	—	—	1	Bd.	3 Eisenstangen, mit Schrauben u. Bolzen verbunden	18	470	„	„	verschiedene Längen.
471	—	—	1	Korb	Eisenware —	37,5	471	Dillingen	St. Johann=Saarbr.	
472	—	—	1	Weidenkb.	Eisenware —	71	472	Hannover Süd	K. E.-D. Hannover	
473	—	—	1	Korb	Eisenware —	45	473	Glauchau	Sächsische Stsb.	
474	—	—	1	Demyon	Essigessenz —	7	474	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
475	—	—	1	Bund	12 Fassonstäbe —	41	475	Sagan	K. E.-D. Breslau	
476	—	—	1	Korb	Fahrradteile —	18	476	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
477	—	—	1	Blechkanne	ansch. Farbe od. Terpentin	30	477	Heidelberg	Badische Stsb.	
478	—	—	1	Faß	leer —	30	478	Duisburg	K. E.-D. Essen	
479	—	—	1	„	leer —	36	479	Bremerhaven Z.	K. E.-D. Hannover	
480	—	—	1	Ballen	ungerissene Federn	3,5	480	Jessen	K. E.-D. Halle a/S.	
481	—	—	1	Stange	Flacheisen —	12	481	Hagen=Eck.	K. E.-D. Elberfeld	Fund.
482	—	—	1	Stab	Flacheisen —	22	482	Hirschfeld	St. Johann=Saarbr.	
483	—	—	1	„	Flacheisen —	49	483	Cattenes	„	Streckenfund.
484	—	—	1	Bund	Flacheisen —	49	484	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
485	—	—	4	Stangen	Flacheisen —	60	485	Straußfurt	K. E.-D. Erfurt	
486	—	—	2	„	Flacheisen —	75	486	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
487	—	—	2	„	Flachstahl —	16	487	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
488	—	—	1	Ballen	Flachsstroh —	10	488	Freiberg	Sächsische Stsb.	
489	—	—	1	Bund	10 Flanschen —	54	489	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	26 cm Durchm.
490	—	—	1	Korb	eis. Flanschen —	58	490	Neunkirchen Saar	St. Johann=Saarbr.	
491	—	—	2	Pack	eis. Flaschenkasten	54	491	Gevelsberg	K. E.-D. Elberfeld	
492	—	—	1	—	eis. Flaschenschrank	16	492	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
493	—	—	1	Korb	Forstpflanzen —	83	493	Straßburg	Reichsbahn	
494	—	—	1	Sack	Futterkalk —	50	494	Obernkirchen	Rinteln-Stadthag. E.	
495	—	—	3	Pakete	Futtermehlsäcke —	77	495	Urdingen	K. E.-D. Cöln	
496	—	—	1	Bund	14 Gardinenstangen	11	496	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	1,75 u. 2 m lg.
497	—	—	1	„	eis. Gardinenstangen	20	497	Oeynhausen N.	K. E.-D. Hannover	
498	—	—	1	—	Gartentisch —	17	498	Haynau	Sächsische Stsb.	
499	—	—	1	—	Gasrohr —	14	499	Posen	K. E.-D. Posen	
500	—	—	1	Bund	2 Gasrohre —	18	500	Montabaur	K. E.-D. Frankf. a/M.	u. 1 Pack Kupferdraht.
501	—	—	1	„	10 Gasrohre —	25	501	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
502	—	—	1	„	10 Gasrohre —	29	502	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
503	—	—	1	„	5 Gasrohre —	41	503	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
504	—	—	1	„	4 Gasrohre —	51	504	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
505	—	—	2	„	10 Gasrohre —	75	505	Ahlen	K. E.-D. Hannover	
506	—	—	1	—	Geflügelkorb, leer —	10	506	Bremen H.	„	
507	—	—	1	—	Gemüsekorb —	—	507	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
508	—	—	2	Bund	6 Gemüsekörbe —	25	508	Jülich	K. E.-D. Cöln	
509	—	—	1	—	leiterart. Gestell —	21	509	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
510	—	—	5	Bund	Gesträucher —	35	510	Murnau	Bayerische Stsb.	
511	—	—	1	Sack	ansch. Grassamen —	15,5	511	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	Berlin Pog.
512	—	—	1	„	Grassamen —	50	512	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
513	—	—	1	Bund	7 Stg. Griffstahl —	24	513	Tribsees	Grhzl. Meckl. Stsb.	
514	—	—	1	Ballen	Gummituch —	75	514	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
515	—	—	1	Bund	9 Rollen Gurten —	12	515	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
516	—	—	1	Korb	verz. Hacken —	51	516	Witten Ost	K. E.-D. Essen	
517	—	—	1	Sack	Hafer —	49	517	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
518	—	—	1	Bund	Handkörbe —	11	518	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
519	—	—	1	Sack	Hasenhaare —	5	519	Neunkirchen Saar	St. Johann=Saarbr.	
520	—	—	1	Ballen	Hede —	26	520	Hettstedt	K. E.-D. Magdeburg	
521	—	—	1	Bund	6 Heugabeln —	17	521	Pr.=Holland	K. E.-D. Königsberg	
522	—	—	1	„	Hohlstangen —	8	522	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
523	—	—	1	Sack	26 Holzkanäle —	33	523	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
524	—	—	1	Korb	Holzmodell —	4	524	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
525	—	—	1	Paket	Holzmodell, zerbrochen	5	525	Mittweida	Sächsische Stsb.	in Leinen.
526	—	—	2	—	Holzmodelle —	40	526	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
527	—	—	1	Paket	Holzmuster —	10	527	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
528	—	—	1	Sack	Holzpantoffelunterteile	49	528	Gera	K. E.-D. Erfurt	
529	—	—	1	Korb	Holzschrauben —	64,5	529	Herne	K. E.-D. Essen	
530	—	—	10	Paar	Holzschuhe —	8	530	Horn Bad Mbg.	K. E.-D. Hannover	
531	—	—	1	—	Holzstamm —	245	531	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
532	—	—	1	—	bemalter Holztisch —	5	532	Mülhausen N.	Reichsbahn	
533	—	—	1	Sack	Holzverzierungen —	39	533	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Möbelaufsätze.
534	—	—	1	Ballen	Hosenstoffe —	25	534	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
535	—	—	1	Bund	Jalousieleisten —	10	535	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
536	—	—	1	—	Jauchefaß —	76	536	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
537	—	—	1	—	Jauchepumpe —	43	537	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
538	—	—	1	Ring	Isolierdraht —	12	538	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	in Leinen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
539	—	—	1	Ballen	Juteleinen —	52	539	Döbeln	Sächsische Stsb.	
540	—	—	1	Sack	Kaffee —	51	540	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
541	—	—	1	„	Kaffee —	60	541	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
542	—	—	1	„	Kaffee —	60	542	Neustadt a/Haardt	Pfälzische E.	
543	—	—	1	„	Kaffee —	74	543	Benninghausen	K. E.-D. Cassel	
544	—	—	1	Käfig	leer —	39	544	Neumünster	K. E.-D. Altona	
545	—	—	1	Sack	30 gebr. Kalksäcke —	13	545	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
546	—	—	1	—	eis. Ramme —	23	546	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
547	—	—	1	—	eis. Kanne, leer —	25	547	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
548	—	—	2	—	Petr.-Kannen, leer —	35	548	Flensburg	K. E.-D. Altona	
549	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	549	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
550	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	550	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
551	—	—	1	„	Kartoffeln —	38	551	Dillingen	St. Johann=Saarbr.	
552	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	552	Gräfrath	K. E.-D. Elberfeld	
553	—	—	1	„	Kartoffeln —	20	553	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
554	—	—	1	„	Kartoffeln —	40	554	Bischofswalde	K. E.-D. Breslau	
555	—	—	1	„	Kartoffeln —	64	555	Wendessen	K. E.-D. Magdeburg	
556	—	—	1	„	Kartoffeln —	25	556	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
557	—	—	1	„	Kartoffeln —	48	557	Neumünster	K. E.-D. Altona	
558	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	558	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Exportkomp. Hoogezand.
559	—	—	1	„	Kartoffeln —	97	559	Mainz	Direktion Mainz	
560	—	—	1	„	Kartoffeln —	35	560	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
561	—	—	1	„	Kartoffeln, Äpfel etc. —	70	561	Essen H.	K. E.-D. Essen	
562	—	—	1	„	Kartoffelsäcke —	13	562	Soest	K. E.-D. Cassel	
563	—	—	1	Bund	6 schaufelartige Kartoffelwäscher	10	563	Zimmersrode	„	von Hagen i/W.
564	—	—	1	—	eis. Kasten mit Klappe und Loch, 23 cm hoch	30	564	Rummelsbg. Rgb.	K. E.-D. Berlin	2 kürzere und 2läng. Seiten.
565	—	—	3	—	verz. Kessel, 40 : 35 cm	14	565	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
566	—	—	1	Korb	Kesselnieten —	105	566	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
567	—	—	1	—	Kette, eisern —	30	567	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
568	—	—	1	Paket	Ketten —	18	568	Soest	K. E.-D. Cassel	6 Pakete in Papier.
569	—	—	1	—	Kinderfahrrad —	14	569	Barop	K. E.-D. Essen	
570	—	—	1	—	Kinderwagen —	16	570	Carnap	„	
571	—	—	1	—	Kinderwagen —	20	571	Löhne	K. E.-D. Hannover	
572	—	—	1	—	Kinderwagen, Wäsche	43	572	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
573	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	573	Mellentin	K. E.-D. Bromberg	
574	—	—	1	Kiste	leer —	82	574	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
575	—	—	4	Kisten	leer —	121	575	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
576	—	—	1	Kiste	gefüllt —	22	576	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
577	—	—	1	—	eis. Klapptisch —	14	577	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
578	—	—	1	Sack	Kleesamen —	26	578	Immendingen	Württemberg. Stsb.	bez. Berlin Pog.
579	—	—	1	„	Kleesamen —	105	579	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
580	—	—	1	„	Kleesaat —	52	580	Warburg	K. E.-D. Cassel	
581	—	—	1	„	alte Kleider —	14	581	Hameln	K. E.-D. Hannover	
582	—	—	1	„	Kleider —	30	582	Northeim	K. E.-D. Cassel	
583	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche —	56	583	Illowo	K. E.-D. Danzig	Gepäck.
584	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche —	14	584	Emmerich	K. E.-D. Essen	Gepäck.
585	—	—	1	Karton	Kleider, Wäsche, Bürsten	3	585	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
586	—	—	1	Koffertasche	Kleider, Wäsche —	—	586	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
587	—	—	1	Sack	Kleider, Betten etc. —	11	587	Königsberg i. Pr.	K. E.-D. Königsberg	
588	—	—	1	„	Kleider, Betten etc. —	28	588	Osterode Ostpr.	„	
589	—	—	1	„	Kleider, Effekten etc. —	33	589	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
590	—	—	1	Ballen	alte Kleider —	50	590	Zossen	K. E.-D. Berlin	
591	—	—	1	—	Kleiderschrank —	65	591	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
592	—	—	1	Sack	Kleie —	35	592	Frintrop	K. E.-D. Essen	
593	—	—	1	Schließkorb	Kleidung —	24	593	Düren	K. E.-D. Cöln	
594	—	—	1	Korb	Kleidung —	26	594	Meppen	K. E.-D. Münster	Josefa Wytaszek.
595	—	—	1	„	Kleidung —	22	595	Leipzig=Stötteritz	Sächsische Stsb.	
596	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	52	596	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
597	—	—	1	Korb	Kleidung —	48	597	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	Else Hamau.
598	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	73	598	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
599	—	—	1	„	Kleidung —	35	599	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
600	—	—	1	Schließkorb	Kleidung —	35	600	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
601	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	601	Hamm	K. E.-D. Essen	Bresl. 55 653.
602	—	—	1	Korb	Kleidung, Wäsche —	16	602	Völklingen	St. Johann=Saarbr.	
603	—	—	1	Schließkorb	Kleidung, Wäsche —	6	603	Karlsruhe	Badische Stsb.	Gepäck.
604	—	—	1	Karton	Kleidung, Seife —	10	604	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	Gepäck.
605	—	—	1	„	Kleidung, Wäsche —	5	605	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
606	—	—	2	Koffer	leer —	16 u. 14	606	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
607	—	—	1	Paket	2 Kopfkeile (Keilkissen)	9	607	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
608	—	—	1	—	Kopfwinde aus Eisen	50	608	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Essen	
609	—	—	1	Karton	Korallenbroschen —	—	609	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
610	—	—	1	Korb	? —	41	610	Gunzenhausen	Bayerische Stsb.	
611	—	—	1	Bund	5 kleine Körbe —	6	611	Mainz	Direktion Mainz	
612	—	—	1	Korbkanne	gefüllt —	20	612	Worms	„	
613	—	—	2	—	Korbstühle —	10	613	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
614	—	—	1	—	eis. Kranz (Kasten) —	14	614	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	viereckiger Rahmen.
615	—	—	1	—	Stuhlleiter —	30,5	615	Lübeck	Lübeck-Büchener	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
616	—	—	2	Blöcke	Kupfer —	14	616	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
617	—	—	4	—	Kupferrohre —	48	617	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
618	—	—	22	—	Kupplungsbäume —	848	618	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
619	—	—	2	—	1 Ladebrücke, 1 Sackkarren	—	619	Altona	K. E.-D. Altona	
620	—	—	1	—	Lagerbock —	150	620	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
621	—	—	1	Bund	Lampenkugeln —	30	621	Aue i/Erzgb.	Sächsische Stsb.	
622	—	—	1	Sack	Lederabfälle —	67	622	Pforzheim	Badische Stsb.	
623	—	—	1	"	Lederabfälle —	70	623	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
624	—	—	1	Blechbüchs.	Lederfett —	2	624	Oberkirch	Badische Stsb.	
625	—	—	1	Blechkübel	Lederfett —	11	625	Großbreitenbach	Ilmenau-Großbr. E.	
626	—	—	1	Stange	Leisteneisen —	15	626	Opalenitza	K. E.-D. Posen	
627	—	—	1	Ballen	Linoleumläufer —	17	627	Stettin	K. E.-D. Stettin	
628	—	—	1	"	Linoleumläufer —	25	628	Insterburg	K. E.-D. Königsberg	
629	—	—	1	Paket	Lötzinn —	15	629	Frankenberg	Sächsische Stsb.	
630	—	—	1	Sack	ansch. Maisschrot —	40	630	Sötern	St. Johann=Saarbr.	
631	—	—	1	"	Malzkaffee —	18	631	Hönningen a/Rh.	K. E.-D. Cöln	ansch. Riemen-
632	—	—	1	—	Maschinenteil —	9	632	Höchst a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	rücker.
633	—	—	1	Paket	Maschinenteile —	19	633	Aue i/Erzgeb.	Sächsische Stsb.	
634	—	—	1	—	Maschinenteil —	20	634	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	
635	—	—	1	—	Matratze —	30	635	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
636	—	—	1	—	Matratze —	30	636	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
637	—	—	1	Ballen	4 Matratzenkissen —	22	637	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
638	—	—	1	Sack	10 gebr. Mehlsäcke	8	638	Ulm	Württemberg. Stsb.	
639	—	—	1	—	Meßlatte —	4	639	Stolp	K. E.-D. Danzig	
640	—	—	2	—	Meßlatten —	15	640	Vendenheim	Reichsbahn	Gepäck.
641	—	—	1	—	Messingrohr —	51	641	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
642	—	—	1	Bund	35 Messingröhren —	17	642	Lage	K. E.-D. Hannover	
643	—	—	1	"	12 Messingröhren —	72	643	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
644	—	—	1	"	34 Messingröhren —	19	644	Franken-hausen a/K.	K. E.-D. Erfurt	in Leinen.
645	—	—	1	"	Messingstangen —	17	645	Lage	K. E.-D. Hannover	
646	—	—	2	—	Milchkannen, leer —	12	646	Mehrhoog	K. E.-D. Essen	
647	—	—	9	—	Milchkannen, leer —	45	647	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
648	—	—	1	Kiste	12 Mistgabeln, 12 Mausefallen	17	648	Holzwickede	"	3 Wetzstein-taschen.
649	—	—	1	"	Modelle —	45	649	Rath	"	
650	—	—	1	Stück	eis. Muffe —	45	650	Bingerbrück	Direktion Mainz	
651	—	—	1	Bund	12 eis. Muffen —	27	651	Stralsund	K. E.-D. Stettin	18 cm Durch[m.]
652	—	—	1	Musterkoff.	— —	40	652	Dortmund	K. E.-D. Essen	Gepäck.
653	—	—	1	Bund	12 verz. Müllschaufeln	8	653	Soest	K. E.-D. Cassel	
654	—	—	1	—	Nähmaschine —	26	654	Elbing	K. E.-D. Danzig	Porzellan-
655	—	—	1	Kiste	zerlegter Nipptisch —	7	655	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	platten mit
656	—	—	1	Blechkanne	Öl —	25	656	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	Blumenver[z.]
657	—	—	2	Ölfässer	leer —	72	657	Zeitz	Sächsische Stsb.	
658	—	—	1	Bund	7 Ofenringe —	15	658	Hagenau	Reichsbahn	
659	—	—	2	—	Ofenrohre —	10	659	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
660	—	—	1	—	Ofenrost, 31,5 : 34 cm	6,5	660	Bad Harzburg	K. E.-D. Magdeburg	viereckig.
661	—	—	1	Ballen	Packpapier —	55	661	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
662	—	—	1	"	Packpappe —	38	662	Colmar	Reichsbahn	
663	—	—	2	Kisten	Packstroh —	29 u. 35	663	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
664	—	—	3 6 66	Rollen — —	Pappe — Bogenbretter — Bretter —	215 95 238	664	Vietznitz	K. E.-D. Altona	
665	—	—	1	Ballen	Papptafeln —	18	665	Duisburg	K. E.-D. Essen	
666	—	—	1	Sack	imprägn. Pferdedecken	23	666	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Bettenhause[n]
667	—	—	1	Ballen	Tannen- und Fichten-pflanzlinge	12	667	Emden	K. E.-D. Münster	
668	—	—	1	Sack	Pflaumen —	89	668	Gronau i/W.	"	
669	—	—	1	—	Pflugschar —	7	669	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	v. Oberbrüg[ge]
670	—	—	1	Bund	6 Plättbolzen —	10,5	670	Hof	Sächsische Stsb.	12/4. 05.
671	—	—	4	—	eis. Platten —	960	671	Holzminden	K. E.-D. Cassel	
672	—	—	1	Pack	Polsterstühle —	5	672	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
673	—	—	1	—	Privatdecke —	37	673	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
674	—	—	1	—	Privatdecke —	53	674	"		
675	—	—	1	—	Pumpenrohr —	13,5	675	Hvidding	K. E.-D. Altona	2 Ventile.
676	—	—	1	Ballen	Putztücher, Bürsten	28	676	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	Essen H. 28/
677	—	—	1	"	Putzwolle —	135	677	Rathenow	K. E.-D. Hannover	
678	—	—	1 1 1	— Stück —	eis. Rad m. Zylinder u. Drahtspir., 30 cm Φ 4 Gelenkstäbe *) — Rohrmuffe, 20 cm l. **)	27 7	678	Lissa i/P.	K. E.-D. Posen	*) m. Stifte[n] verb. **) Patent (B. 87.
679	—	—	2	Bund	gebog. Radhölzer —	28	679	Berlin Ahg.	K. E.-E. Berlin	
680	—	—	1	Rolle	2 Radreifen —	20	680	Neumünster	K. E.-D. Altona	
681	—	—	1	Korb	stähl. Rechen —	85	681	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
682	—	—	1	Sack	Reis —	99	682	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
683	—	—	1	Reisekorb	? —	34	683	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
684	—	—	1	"	gefüllt —	47	684	Perleberg	Wittenb.-Perlebg. E.	
685	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe, 28 cm Durchm.	37	685	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	11 cm breit.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
86	—	—	1	—	Riemenscheibe, 42 cm Φ	50	686	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	ohne Speichen.
87	—	—	1	—	Riemenscheibe —	115	687	Bingerbrück	Direktion Mainz	
88	—	—	1	Handkoffer	1 Rock, Zeitungen —	4	688	Harburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
89	—	—	1	Bund	6 Rohre —	42	689	Wiedenbrück	K. E.-D. Münster	
90	—	—	15	—	eis. Rohre —	168	690	Soest	K. E.-D. Cassel	
91	—	—	4	Stück	eis. Rohre —	27	691	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
92	—	—	3	—	verz. Rohre —	18	692	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	—	—	1	Bund	5 Rohre —	35	693	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
94	—	—	1	„	9 Rohre —	41	694	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
95	—	—	2	„	6 Rohre mit Gewinden	91	695	Frankf. a/M.-S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
96	—	—	1	„	6 eis. Rollen, 15:6 cm	32	696	Frankf. a/M. Eilg.	„	mit Loch.
97	—	—	1	Ballen	Rosenhochstämme —	10	697	Ritschenhausen	Bayerische Stsb.	
98	—	—	1	—	runder, blecherner Rostofen	18	698	Leipzig Mgdb. B.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
99	—	—	11	—	Roststäbe —	14	699	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
'00	—	—	1	Bund	2 Stg. Rundeisen —	13	700	Northeim	K. E.-D. Cassel	
'01	—	—	1	„	14 Stg. Rundeisen —	24	701	Nortrup	K. E.-D. Münster	
'02	—	—	1	„	6 Stg. Rundeisen —	25	702	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
'03	—	—	2 1 1	„ Stab Bund	14 Stb. Rundeisen — Flacheisen — 10 Gasrohre —	50 16 29	703	Görlitz	K. E.-D. Breslau	daran ein Leinwandpaket Schraubenbolzen.
'04	—	—	1	„	4 Rundeisenstangen —	15	704	Stolp	K. E.-D. Danzig	
'05	—	—	2	Stäbe	Rundkupfer (?) —	45	705	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
'06	—	—	1	Bund	7 Stg. Rundmessing —	22	706	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
'07	—	—	1	„	3 Stg. Rundstahl —	18	707	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
'08	—	—	1	Sack	Runkelrübensamen —	26	708	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
'09	—	—	1	„	Saat —	45	709	Lütjenburg	K. E.-D. Altona	
'10	—	—	1	Beutel	Saatkartoffeln —	14	710	„	„	
'11	—	—	1	Paket	leere Säcke —	18	711	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
'12	—	—	1	Sack	gebr. Säcke —	25	712	Walhallastraße	Bayerische Stsb.	
'13	—	—	1	„	Säcke —	31	713	Bingerbrück	Direktion Mainz	
'14	—	—	1	„	Säcke —	39	714	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
'15	—	—	1	Bund	6 Sägeblätter —	34	715	Kamenz	K. E.-D. Halle a/S.	
16	—	—	1	Paket	6 Sägeblätter —	37	716	Altenburg	Sächsische Stsb.	
'17	—	—	1	Sack	Samen —	56	717	Nordstemmen	K. E.-D. Danzig	
'18	—	—	1	Korbflasche	ansch. Säure —	67	718	Nordstemmen	K. E.-D. Hannover	
19	—	—	1	Paket	Scharnierbänder —	21	719	Bingerbrück	Direktion Mainz	in Leinen.
20	—	—	1	Bund	Schaufeln —	12,5	720	Naumburg	K. E.-D. Erfurt	
21	—	—	3	„	Schilfrohrgewebe —	21	721	Vetschau	K. E.-D. Halle a/S.	
22	—	—	1	—	Schmiedestück mit Bohrlöchern	152	722	Deutz	K. E.-D. Cöln	[1])
23	—	—	1	Paket	Schrauben, Zapfen —	9	723	Rauscha	K. E.-D. Breslau	
24	—	—	1	Korb	Schrauben mit Muttern	35	724	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
25	—	—	1	„	Schrauben, Bolzen —	35	725	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
26	—	—	3	—	Schraubenkupplungen	57	726	Gera	K. E.-D. Erfurt	
27	—	—	1 1 1	— — —	Schraubenschlüssel Eisenstange m. Loch Gefäß mit 2 Ösen und Loch	17	727	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	
28	—	—	1	Korb	Schraubenschlüssel —	54	728	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
29	—	—	1	—	Schraubenspindel, 110 cm lg.	22	729	Gera	K. E.-D. Erfurt	2 Lager.
30	—	—	1	—	Schraubstock —	27	730	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	von Milspe?
31	—	—	1	—	Schraubstock —	31	731	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
32	—	—	1	—	Schreibtisch —	26	732	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
33	—	—	1	—	Schreibtisch —	30	733	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
34	—	—	1	—	Schreibtisch —	105	734	Duisburg	K. E.-D. Essen	
35	—	—	1	Paket	Schrotsäge, 2 Feilen —	5	735	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
36	—	—	1	Sack	Seifenpulver —	100	736	Emden	K. E.-D. Münster	
37	—	—	1	—	Sessel —	44	737	Völklingen	St. Johann-Saarbr.	
38	—	—	1	Sack	gemahlene Soda —	97	738	Erkner	K. E.-D. Berlin	
39	—	—	1	Ballen	Sohlleder —	48	739	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	Bielstein 28/3.
40	—	—	1	—	Sofagestell —	19	740	Flensburg	K. E.-D. Altona	
41	—	—	21	—	eis. Spaten —	21	741	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
42	—	—	1	Bund	Spaten —	28	742	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
43	—	—	1	Ballen	Speck —	13	743	Duisburg	K. E.-D. Essen	
44	—	—	1	Sack	Speck —	20	744	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
45	—	—	1	—	eis. Spindelkopf —	28	745	Mannheim	Badische Stsb.	
46	—	—	1	Ballen	9 Spiralfedern —	10	746	Göttingen	K. E.-D. Cassel	in Leinen.
47	—	—	1	Korb	Spitzen für Eisengitter	36	747	Leer	Oldenburgische Stsb.	
48	—	—	1	—	Sportwagen —	10	748	Köslin	K. E.-D. Danzig	
49	—	—	1	—	Sportwagen —	79	749	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
50	—	—	1	Haspel	Stacheldraht —	20	750	Bingerbrück	Direktion Mainz	
51	—	—	1	Rolle	Stacheldraht —	25	751	Immendingen	Württemberg. Stsb.	
52	—	—	1	—	Stahlwelle, 190:8 cm	74	752	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	mit Nute in der Mitte.
53	—	—	1	Sack	Stärkemehl —	100	753	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
54	—	—	1	„	Stärkemehl —	100	754	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
55	—	—	1	Wagen	Steinschlag —	—	755	Herford	K. E.-D. Hannover	Brsl. 85711.

[1]) Kesselstück eines Röhrenkessels (?); ungefähr 1 m breit, 80 cm hoch, gebogen, 2,5 cm stark.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
756	—	—	1	Bund	hölzerne Stöcke —	12	756	Viersen	K. E.-D. Cöln	
757	—	—	1	Holzfaß	Stoffreste, Tuchschuhe Lampengestell usw.	7	757	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
758	—	—	1	Bund	Stopfhacken —	25	758	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
759	—	—	1	„	8 Stopfhacken —	25	759	„	„	
760	—	—	17	—	eis. Stützen mit Schraubenlöchern	18	760	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
761	—	—	1	Ballen	Tabak —	15	761	Essen H.	K. E.-D. Essen	Burgsteinfurt.
762	—	—	4	Fässer	Teer —	572	762	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
763	—	—	1	Faß	Teer oder Pech —	80	763	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
764	—	—	1	Ballen	Teppichmuster —	11	764	Siegburg Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
765	—	—	1	Kanne	Terpentinöl —	7	765	Mainz	Direktion Mainz	
766	—	—	14	Rollen	Teerpappen —	658	766	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
767	—	—	1	—	Thekenschrank —	40	767	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
768	—	—	1	Sack	Thomasmehl —	80	768	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
769	—	—	1	—	Tisch —	27	769	Kamen	K. E.-D. Essen	
770	—	—	1	—	nußb. Tisch, Wachstuchdecke	27	770	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
771	—	—	1	Sack	Tischlerleim —	12	771	Ostrowo	K. E.-D. Posen	
772	—	—	1	in Leinen	Tischplatte —	5	772	Aachen	K. E.-D. Cöln	
773	—	—	1	Sack	Tischwäsche —	16,5	773	Basel	Badische Stsb.	
774	—	—	1	„	Tonsteine —	70	774	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
775	—	—	1	Ballen	Torfstreu —	70	775	Untergrombach	Badische Stsb.	
776	—	—	4	—	gebog. Träger —	ca. 1200	776	Borken H.-N.	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
777	—	—	1	—	Tragfeder —	90	777	Cöln	K. E.-D. Cöln	
778	—	—	1	—	Triumpf-Klappstuhl —	11	778	Lage	K. E.-D. Hannover	
779	—	—	15	—	gußeis. Unterlagsplatten	325	779	Hannover S.	„	
780	—	—	1	Kiste	Vaselinlederfett —	25	780	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
781	—	—	1	Sack	Verschlußdeckel mit Dichtung	10	781	Gotha H.	„	
782	—	—	1	Ballen	Wachs- u. Segeltuch —	19	782	Bingerbrück	Direktion Mainz	
783	—	—	1	Verschlag	Wachstücher —	36	783	Sontheim a/N.	Württemberg. Stsb.	Hannover Eilg.
784	—	—	1	—	alte Wagenachse —	80	784	Bg. Gladbach	K. E.-D. Elberfeld	f. Postwagen.
785	—	—	1	—	Wagendecke —	46	785	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
786	—	—	60	Bund	Waldpflanzen —	?	786	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	Kief., Lärchen, Tannen.
787	—	—	1	Ballen	Waldpflanzen —	24	787	Reutlingen	„	
788	—	—	1	„	Wandwaschbecken —	—	788	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
789	(Gepäck)	—	1	Paket	Wäsche —	—	789	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
790	—	—	1	Reisekorb	Wäsche —	19½	790	Züllichau	K. E.-D. Posen	Mahlmann
791	—	—	1	Ballen	Wäsche, Kleider, Betten	45	791	Soest	K. E.-D. Cassel	Minna Nahl.
792	—	—	1	Paket	1 Wasserspritze, Heckenschere	1,5	792	Brilon Stadt	„	
793	—	—	1	Bund	Weiden —	31	793	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
794	—	—	1	„	neue Weidenkörbe —	5	794	Esens	K. E.-D. Münster	
795	—	—	1	Sack	ansch. Weinsteinsalz	50	795	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	7 cm lang,
796	—	—	1	i Holzleisten	2 eis. Wellen —	126	796	Einbeck	K. E.-D. Cassel	4 cm Durchm.
797	—	—	1	Sack	Wicken —	100	797	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
798	—	—	1	„	eis. Winderad usw. —	35	798	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	braun. Schraubengewinde
799	—	—	2	—	genietete Winkeleisen	10	799	Heinersdorf O/S.	K. E.-D. Breslau	u. bewegl.
800	—	—	2	—	Winkeleisen —	22	800	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Seitenlasch.
801	—	—	1	Sack	Wolle —	8	801	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
802	—	—	1	—	Wringer —	8	802	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
803	—	—	2	—	eis. Zahnräder —	50	803	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
804	—	—	1	Ballen	Ziersträucher u. Tannen	122	804	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
805	—	—	1	Kiste	Zündhölzer —	32	805	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
806	—	—	1	„	Zucker, Kaffee, Seife, Tabak	35	806	Gottesberg	K. E.-D. Breslau	Kohlfurt-Gottesberg.
807	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	45	807	Biersdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
808	—	—	1	„	Zwiebeln —	52	808	Illingen Rhpr.	St. Johann-Saarbr.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 34. | 3. Mai 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Rückblick auf die Berliner Motorwagenausstellung.

Vom Ingenieur F. Winter in Berlin.

Die Zeiten, in denen die Ausstellungen mehr Jahrmärkten als Schaustellungen von Industrieerzeugnissen glichen, sind längst vorüber. Insbesondere, nachdem man dazu übergegangen ist, Sonderausstellungen einzelner Industriezweige zu veranstalten, die das Interesse des Fachmannes nicht auf andere ihm weniger nahestehende Gebiete ablenkten, hat sich ein scharfer Wettkampf unter den Erfindern und Fabrikanten entwickelt. Kein Industriezweig aber hat sich in so kurzer Zeit zu einer solchen Vollkommenheit entfaltet, wie der Motorwagenbau. In welch schneller, ja hastiger Folge sich die Verbesserungen auf diesem Gebiete häuften, zeigen so recht die in den letzten Jahren stattgehabten Ausstellungen auf diesem Gebiete, welche die für das Aufblühen neuer Industriezweige so wichtigen Beziehungen zwischen Fabrikanten und Käufern wesentlich erweitert haben.

Als die erste wichtige Ausstellung dieser Art muß die Weltausstellung in Paris 1900 angesehen werden, die den Beschauern aus allen Ländern der Erde erst einen Einblick in die Fortschritte der französischen Automobilindustrie gewährte, die bereits eine hohe Vollkommenheit erreicht hatte, während man in Deutschland erst ernstlich anfing, sich mit dem Bau von Motorwagen zu beschäftigen. Die erste Ausstellung auf deutschem Boden, die Internationale Motorwagenausstellung in Berlin 1899, brachte zwar schon einige befriedigende Ausführungsformen, bei denen jedoch die praktische Brauchbarkeit noch nicht genügend berücksichtigt war. Erst auf späteren Ausstellungen in Hamburg, Frankfurt, Leipzig, Nürnberg und vor allem im Jahre 1902 in Berlin hat die deutsche Industrie ihre Leistungsfähigkeit bewiesen. Die zutage getretenen Fortschritte waren so bedeutend, daß die deutsche Motorwagenindustrie es wagen durfte, die Pariser Automobilausstellung im Dezember desselben Jahres zum erstenmal zu beschicken, wo sie sich vollste Anerkennung errang. Die Erzeugnisse Deutschlands, insbesondere der Mercedes-Wagen von Daimler und der Parsifal-Wagen von Benz, machten den Franzosen eine scharfe Konkurrenz. Die Mercedes-Kühlung mit dahinter befindlichem Ventilator war sogar vorbildlich geworden, so daß heute fast kein französischer Wagen sie vermissen läßt.

Die Ausstellung in der Flora zu Charlottenburg 1903 zeigte die weiteren Fortschritte der Deutschen und bewies, daß ihre Motorwagen den ausländischen mindestens ebenbürtig seien, ja sie sogar übertrafen. Welche Fortschritte auf dem Gebiete des Motorwagenbaues die Weltausstellung von St. Louis 1904 aufzuweisen hatte, darüber hat Dipl.-Ingenieur Pfitzner*) ausführlich berichtet. Ausgestellt hatten nur Amerika, Frankreich und Deutschland. Die deutsche Ausstellung in St. Louis enthielt außer einigen Zubehörteilen im wesentlichen nur einen Personenwagen der Daimler-Motorenwerke zu Cannstatt und einen fertigen Wagen sowie ein sehr sauber gearbeitetes Untergestell des Benz-Parsifal-Wagens.

Die diesjährige internationale Automobilausstellung in dem Ausstellungspark am Lehrter Bahnhof zu Berlin zeigte infolge ihrer reichlichen Beschickung in anschaulicher Weise, welche außerordentlichen Fortschritte die Automobilindustrie in den letzten Jahren gemacht hat. Die dort ausgestellten Erzeugnisse zwangen in Anbetracht ihrer geschmackvollen Form und in ihrem kraftvollen Bau selbst den ärgsten Feind des Automobilwesens zur Bewunderung und Achtung vor dem erfinderischen Geist der Ingenieure. Wie reichhaltig die Ausstellung war, geht schon allein daraus hervor, daß die Zahl der Aussteller nicht weniger als 320 betrug. In diese Zahl einbegriffen sind natürlich diejenigen, die Ausrüstungsgegenstände, wie Reifen, Räder, Rahmen, Laternen, Werkzeugmaschinen, Kleider, Zubehörteile und sogar Zeitschriften zeigen.

Dem Eisenbahntechniker fallen neuerdings behufs Bewältigung des Lokalverkehrs zwischen naheliegenden kleineren

*) Dinglers Polyt. Journ. Bd. 320, S. 81 ff.

Industrieplätzen, für den der heutige Lokomotivbetrieb zu kostspielig sein würde, Aufgaben zu, die in das automobiltechnische Gebiet hineinragen; ihm dürfte daher ein Überblick über die Ausstellung und die dort ausgestellten Fahrzeuge sowohl zur Beförderung von Personen, als auch von Lasten erwünscht erscheinen.

In Nachstehendem sollen daher — unter Berücksichtigung der verschiedenen Betriebsarten — vorzugsweise diejenigen Motorwagen berücksichtigt werden, welche für die genannten Zwecke geeignet erscheinen. Maßgebend für die Ausgestaltung und die Konstruktion der Motorwagen ist die Art des Betriebsmittels. Die weiteste Verbreitung hat hierbei das Benzin gefunden; die Elektrizität scheint, nach der Anzahl der ausgestellten Wagen zu urteilen (etwa 30), auch mehr Verwendung zu finden. Auch zwei Dampfautomobile waren auf der Ausstellung vertreten, von denen das eine bei oberflächlicher Betrachtung ganz seinen Nachbarn zu gleichen schien.

Während die immerhin schon umfangreiche Ausstellung von 1904 gleichwie die erste eine deutsche Landesausstellung war, ist die diesjährige zum erstenmal ausdrücklich als internationale bezeichnet. Außer wenigen amerikanischen, englischen, österreichischen und italienischen haben in der Hauptsache nur einige französische Firmen, darunter besonders Bagard-Clément und Richard Brazier, ausgestellt. Wenngleich von einer stark ausgeprägten Internationalität nicht die Rede sein kann, da die ausgestellten Automobile vorwiegend deutschen Ursprungs sind, so muß doch mit Freuden festgestellt werden, daß sämtliche Aussteller fast ausnahmslos ihr Bestes ausgestellt haben. Die Ausstellung kann daher als eine den heutigen hoch entwickelten Stand der Automobilindustrie kennzeichnende betrachtet werden.

Am zahlreichsten vertreten waren die Luxuswagen. Im äußeren Aufbau konnte bereits eine einheitliche Linienführung beobachtet werden, wenngleich von einer eigentlichen Normalgattung noch nicht die Rede sein kann. Die konstruktive Ausbildung der Wagen ist in den Grundzügen die gleiche. Im einzelnen sind allerdings nicht unerhebliche Abweichungen vorhanden.

Bei den meisten Motorwagen, als deren hervorragendste deutsche Vertreter die von Daimler, Benz, Dürkopp, Opel, die der neuen Automobilgesellschaft, der Brennaborwerke, der Neckarsulmer Fahrradwerke, Maurer-Union u. a. m. zu nennen sind, ist der Motor vorn im Rahmen angeordnet. Der Motor wirkt mit meistens zwei oder vier Zylindern unter Einschaltung einer Reibungskupplung auf eine in der Längsrichtung des Untergestells verlaufende Welle. Diese überträgt ihre Kraft auf ein Übersetzungsgetriebe, das wiederum auf eine Querwelle wirkt, von der aus mittels Kette die hintere Radachse angetrieben wird. Durch Ein- und Ausschalten verschiedener Teile des Übersetzungsgetriebes kann die Fahrgeschwindigkeit in weiten Grenzen geregelt werden. Zum Lenken werden die Vorderräder um senkrechte Zapfen gedreht, und zwar mittels eines Handrades, in dessen Bereich auch alle Hebel zum Anlassen des Motors, zum Umsteuern, zum Bremsen usw. liegen.

Als Motor hat der Benzinmotor die größte Verbreitung gefunden. Er verdankt seinen Erfolg der hohen im Benzin aufgespeicherten Kraft. 1 kg Benzin enthält unter Zugrundelegung seiner Wärmeeinheiten 4 845 000 Meterkilogramm gegenüber 4 250 000 beim Petroleum und etwa 3 000 000 bei guter Kohle.*) Je nachdem eine Explosion des vergasten und vom Kolben angesaugten Benzins nach 4 oder 2 Kolbenhüben erfolgt, haben wir es mit dem Viertakt- oder Zweitaktmotor zu tun. Beide Arten der Motoren sind bei den Automobilen in Anwendung. Die amerikanische Firma Lorier in Pittsburg zeigt einen Zweitaktbenzinmotor. Ähnlich wie Opel führt auch die Aachener Stahlwaren-Aktiengesellschaft ihren Fafnir-Zweiradmotor an einem elektrisch angetriebenen Modelle vor.

*) Beilage zur Allgem. Ztg., München, 9. März, S. 453.

Da der Explosionsmotor unter Belastung nicht anläuft und seine hohe Tourenzahl nur in engen Grenzen verändert werden kann, ist zur Veränderung der Geschwindigkeit, wie bereits erwähnt, ein Übersetzungsgetriebe notwendig. Von weniger gebräuchlichen Konstruktionen abgesehen, dienen zur Kupplung der Reibscheibenantrieb und das Getriebe mit seitlich verschiebbaren Zahnrädern von verschiedenem Übersetzungsverhältnis. Sicher 75 % aller ausgestellten Wagen, die ja, wie erwähnt, zum allergrößten Teil Benzinmotoren haben, weisen die letztere Art des Wechselgetriebes mit verschiebbaren Zahnrädern auf. Als ein Beispiel für die erstere Ausführungsform fielen der Maurer-Unionwagen in die Augen, dessen Triebwerk ohne jegliche Umhüllung frei ersichtlich war und auch zeitweise im Betriebe vorgeführt wurde. Friktionswechselgetriebe hatten ferner ein eigenartiger Militärdepeschen-Selbstfahrer der Berliner Motorenfabrik, welcher mit einem neuen Vorderradantrieb, System Hellmann, ausgerüstet ist, und eine Reihe anderer meist kleiner und leichter Fahrzeuge. Bei dem Reibscheibenwechselgetriebe, bei dem bekanntlich eine Scheibe mit ihrer äußeren Umfläche gegen eine vom Motor betriebene Planscheibe durch eine Feder oder dergleichen gedrückt wird und behufs Änderung der Geschwindigkeit gegen die Mitte der sie antreibenden Planscheibe entweder nach rechts oder links verschoben wird, sollte man annehmen, daß die Reibung nicht ausreicht, um eine große Kraft zu übertragen. Nach den Angaben der Prospekte, die durch viele Zeugnisse bestätigt werden, genügt die Reibung in allen Fällen zur Kraftübertragung, in denen der Motor überhaupt stark genug ist. Auch der Omnibusbetrieb, der von den Maurer-Unionwagen in Nürnberg aufrecht erhalten wird, hat sich über Erwarten gut bewährt. Von der Diamant-Speed-Gear-Comp. in Triest war ein Getriebe ausgestellt, bei welchem das Umschalten in belastetem Zustande ohne Nachteil ausgeführt werden kann.*) Bei diesem sitzen die Zahnräder (Stufenräder) lose auf der Motor- oder Zwischenwelle und stehen sämtlich miteinander in Eingriff. Die Kraft wird immer nur von demjenigen Räderpaare übertragen, welches durch eine besondere Klinkeneinrichtung auf den beiden Wellen festgelegt wird. Das Ein- und Ausrücken der Klinkvorrichtung verschiedener Räderpaare soll hierdurch ohne Stoßwirkung erfolgen, ob nun der Wagen sich in voller Fahrt befindet oder in Ruhe ist. Als ein Vorteil dieses Übersetzungsgetriebes wird ferner angegeben, daß ein Steckenbleiben des Wagens bei Steigungen durch richtige Handhabung vermieden werden kann. Man braucht nicht erst abzuschätzen, ob die Steigung mit der eingeschalteten Übersetzung auch zu überwinden ist, man kann vielmehr mit größter Geschwindigkeit anfahren und erst dann umschalten, wenn der Wagen stehen zu bleiben droht.

Die Kühlung des Motors, die notwendig ist, um eine zu große Erhitzung der Wandungen zu verhindern, wird mittels Wassers bewirkt, das durch den beim Fahren entstehenden Luftzug gekühlt ist. Diese Wirkung des Luftzugs wird bei den meisten Automobilen durch einen Ventilator noch vermehrt. Die Anwendung eines solchen ist fast allgemein. Bei dem Mercedes-Wagen ist das hinter den Motoren liegende Schwungrad als Ventilator ausgebildet, so daß hierdurch eine doppelte Kühlung erzielt wird: einmal durch das Kühlwasser und das andere Mal durch den hervorgerufenen Luftzug, der außer dem vor den Zylindern befindlichen Wasserkühler auch die Wandungen der in einem geschlossenen Gehäuse befindlichen Zylinder umstreicht. Um den Umlauf des Kühlwassers zu bewirken, wird meist noch eine Pumpe benutzt. Nur bei den Wagen von Brazier fehlt die Pumpe; hier ist der Kühlwasserlauf so angeordnet, daß das verschieden hoch erwärmte Wasser von selbst in Umlauf gerät. Neu ist ein von der Fahrzeugfabrik Eisenach ausgestellter Streifenkühler mit teils geraden, teils zickzackförmig geführten Plattenrohren.

*) Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München, 9. März, S. 454.

Die selbsttätige Steuerung der Saugventile des Motors ist vielfach verbessert, jedoch werden von manchen Fabrikanten Ventile vorgezogen.

Zum Vergasen des Brennstoffes dient ebenfalls nach wie vor der Spritzvergaser, welcher nur hinsichtlich der Luftzufuhr verschiedentlich abgeändert ist. Der Brennstoff wird dem Vergaser entweder unter künstlichem oder natürlichem Druck zugeführt. Die Zündung des Gas-Luftgemisches erfolgt jetzt meist magnetelektrisch, da die kleinen, direkt mit dem Motor zusammengebauten magnetelektrischen Maschinen einfacher sind, als die sich leicht erschöpfenden Zündakkumulatoren. Auch die französischen Wagen besitzen teils Magnetabreiß-, teils Magnetkerzenentzündung. Die Zündeinrichtung von Rénault Frères kennzeichnet sich besonders dadurch, daß sie nicht, wie sonst üblich, seitlich, sondern vorn am Motor angebracht ist. Die Firma Bosch führt wieder ihre von vielen Fabrikanten verwendete Zündung an leicht verständlichen Modellen vor.

Auch die Rahmen (Chassis), in welche die Motoren, das Triebwerk und die Laufräder eingebaut sind, haben verschiedentlich Wandel erfahren. Benz, auf dessen Stand auch ein 45 PS-Wagen des Prinzen Heinrich ausgestellt war, zeigt einen Rahmen aus gepreßtem Stahl mit Stahlrohrquerverbindungen, an dem ohne Verwendung eines Nebenrahmens der Motor unmittelbar aufgehängt ist. Die Daimler-Werke führen zwei Rahmen vor, von denen der eine mit halbelliptischen, der andere mit elliptischen Federn ausgestattet ist. Bei den Wagen der Ultramobilgesellschaft wird der Rahmen dadurch vermieden, daß die Kutsche einfach auf langen, halbelliptischen Federn gelagert ist, deren Enden wiederum die Achsen tragen.

Als Aussteller von Wagen mit starkem Motor (bis zu 90 PS) mögen genannt werden die Daimler-Motorengesellschaft zu Untertürkheim, Anton Rütgers & Cie. zu Aachen und die Société Nouvelle des Etablissements Decouville zu Petit-Bourg.

Von Elektroautomobilen oder kurz Elektromobilen waren zwei Arten ausgestellt, und zwar mit reinem Batteriebetrieb und mit gemischtem Betrieb. Die Zahl der ausgestellten Elektromobile mit Batterie- oder Akkumulatorenbetrieb war verhältnismäßig groß. Im ganzen waren wohl über 30 Elektromobile ausgestellt. Bis vor kurzem war man der Ansicht, daß das elektrische Automobil keine Zukunft haben könne, da das große Gewicht, die geringe Kapazität und die Mängel der Traktionsakkumulatoren es für praktische Verkehrszwecke untauglich machen. Diese Hindernisse sind jedoch heute als überwunden zu betrachten, und was besonders den Bau von Akkumulatoren anbelangt, hat er Formen angenommen, welche allen Ansprüchen genügen. Dabei hat das Elektromobil mit Akkumulatorenbetrieb die schweren Nachteile der meisten anderen Automobile nicht, wie den verwickelten Bau des Explosionsmotors, die verhältnismäßig geringe Betriebsdauer (5—7 Jahre), die Explosionsgefahr, den unangenehmen Geruch der Explosionsgase und den Lärm des Getriebes.

Eine allgemeine Verbreitung der Elektromobile mit reinem Akkumulatorenbetrieb hängt hauptsächlich davon ab, daß leichte und leistungsfähige Akkumulatoren beschafft werden, die nicht so leicht der Zerstörung durch Erschütterung unterworfen sind. Soweit die alte Bleibatterie in Frage kommt, ist entschieden die Firma Cölner Akkumulatorenwerke vormals Gottfried Hagen am umfangreichsten vertreten, obwohl sich daneben auch einige französische Batterien und solche der Hagener Akkumulatorenwerke vorfinden. Die Cölner Akkumulatorenwerke bauen besonders eine Batterie Bauart W extra.*) Diese Batterie vereinigt große Kapazität und Haltbarkeit. Der Akkumulator soll so leicht sein, daß für Geschwindigkeiten bis zu 30 km in der Stunde und 100 km Fahrtlänge mit einer Ladung das Gewicht des Wagens nicht nennenswert höher ist, als das eines Benzinwagens, wobei die Unterhaltungskosten für die Batterie nicht höher ausfallen sollen, als diejenigen für die Gummibereifung.

*) „Der Motorwagen" 1905, S. 145, vom 28. Februar.

Was das Triebwerk anbelangt, so werden hier kleine und daher leichte, schnellaufende Elektromotoren angewandt, welche mit Hilfe von Zahnrädern auf die Wagenräder wirken. Das kleinere dieser Zahnräder ist aus Werkzeugstahl, das größere bei Personenwagen aus Rohhaut gefräst. Ein Gehäuse schließt die Zahnräder staub- und wasserdicht ab, und zwar wirkt je ein Elektromotor auf eins der Vorderräder. Wir haben es also hier, wie bei den meisten elektrischen Wagen, mit dem Vorderradantrieb zu tun, der gegenüber dem bei den Explosionsmotoren allgemein üblichen Hinterradantrieb die Vorteile bietet, daß zur Fortbewegung infolge der eigenartigen Reibungsverhältnisse weniger Kraft erforderlich und daß die Lenkfähigkeit eine erheblich größere ist, als bei den geschobenen Wagen.

Beim Anziehen der mechanischen Hinterradbremse wird der Strom von der Batterie selbsttätig unterbrochen. Nach dem Lösen der Bremse schaltet er sich erst dann selbsttätig wieder ein, wenn der Kontroller auf Null gestellt ist. Jedes unbeabsichtigte Anspringen der Wagen nach Lösen der Bremse ist somit ausgeschlossen.*)

Die Société Anonyme des Voitures Electriques A. Vederine benutzt nur einen einzigen Motor, welcher auf eine Differentialwelle arbeitet und durch Vorschaltwiderstände sowie durch Umschaltungen seiner Feldwicklungen nach Art des Spraguesystems in seiner Geschwindigkeit geregelt wird.**)

Besondere Erwähnung verdienen hier noch die mit Vorderradantrieb versehenen Wagen nach dem System Kriéger, welche in der Ausstellung einmal durch die französische Gesellschaft Cies Parisienne Voitures électriques Kriéger zu Puteaux selbst, ferner aber auch durch die Deutsche Betriebsgesellschaft, die Allgemeine Betriebsaktiengesellschaft für Motorfahrzeuge, Cöln am Rhein, vertreten waren. Letztere Firma hatte außer leichten Wagen auch noch einen Geschäftswagen eines Warenhauses in Cöln für 1000 kg Nutzlast und einen schwereren Frachtwagen für 2000 kg Fracht ausgestellt. Ausnahmslos ist hierbei der Kriégersche Vorderradantrieb durchgeführt.

Als erste Firma, welche nicht unwesentlich vom Hergebrachten abweicht, muß J. Lohner & Co. aus Wien genannt werden. Lohner verwendet langsam laufende und dementsprechend direkt gekuppelte Motoren. Diese Lösung erscheint zunächst unzweckmäßig, da langsam laufende Elektromotoren bei gleicher Leistung bekanntlich sehr viel größer und schwerer zu werden pflegen, als schnellaufende. Lohner und Porsche haben jedoch das Problem in einer Weise gelöst, welche bewundernswert ist. Ihr Motor ist eine Innenpolmaschine mit außenliegendem Ringankerkörper, welcher jedoch nur auf der inneren Fläche eine Serientrommelwicklung trägt. Durch eine möglichste Vergrößerung des Weges für die einzelnen Ankerdrähte und durch eine möglichst weitgehende Polzahl von 10 bis 16 Polen, welche natürlich ein sehr starkes Feld bedingt, ist es tatsächlich möglich geworden, die Größe und das Gewicht bei diesen direkt gekuppelten und sehr langsam laufenden Motoren ganz erstaunlich niedrig zu halten. Beachtenswert ist an dieser Konstruktion der Flächenkollektor, welcher bei Stößen und dergleichen den Bürsten Bewegungen auf der Kollektorfläche gestattet, ohne daß ein Abbrechen zu fürchten wäre.***)

Während die vorstehend beschriebenen Elektroautomobile mit reinem Akkumulatorenbetrieb ausgerüstet sind, war auch der sogen. gemischte Betrieb, indessen nur durch einen einzigen Wagen, vertreten. Die französische Kriéger-Gesellschaft hatte einen Wagen ausgestellt, welcher als Kraftquelle den Benzinmotor benutzt, aber die Motorarbeit zunächst mit Hilfe einer direkt gekuppelten Dynamomaschine in Elektrizität umsetzt und diese wiederum zu Elektromotoren leitet, welche direkt oder indirekt auf die Räder des Fahrzeuges arbeiten. Es fällt

*) Beilage zur Allgemeinen Zeitung, München, 9. März, S. 454.

**) „Der Motorwagen", Berlin 1905 vom 28. Februar, S. 147.

***) „Der Motorwagen", Berlin vom 10. März, S. 171.

daher die Notwendigkeit weg, Akkumulatoren zu laden, ein Übelstand, der die Verwendung der elektrischen Wagen nur in großen Städten mit Ladestationen oder in ihrer unmittelbaren Nähe ermöglicht. Die Einrichtung des Kriegerschen Wagens gestattet es dagegen, stets unter den günstigsten Verhältnissen die völlige Leistung des Benzinmotors auszunutzen. Da die Dynamomaschine selbsttätig die genaue Verteilung der Energie je nach der Strecke und Benutzung übernimmt, wird trotz der mehrfachen Umsetzung der Arbeit ein günstiger Wirkungsgrad erreicht. Dieser wird zwischen Motorwelle und Radfelge zu 80 % angegeben. Dadurch, daß die Elektrizität auf dem Wagen selbst durch Benzin erzeugt wird, ist ihrer Verwendung ein ebenso großes Wirkungsfeld geboten, wie es die reinen Benzinwagen haben.

Ein eigenartiges Mittel zur Übertragung der Kraft vom Motor auf die Räder des Wagens hat v. Pittler-Berlin gewählt.*) Er stellte einen Wagen mit hydraulischer Kraftübertragung aus. Ein Benzinmotor treibt eine Pumpe, von der aus Öl unter Druck den Motoren an den Rädern zugeführt wird. Die an den Rädern befindlichen Motoren sind als Kapselwerke ausgebildet. Der Zufluß des Druckmittels sowie auch die Geschwindigkeit des Wagens wird durch einen von einem Hebel zu stellenden Hahn geregelt. Praktische Bedeutung dürfte die hydraulische Kraftübertragung bei Automobilen wohl kaum gewinnen, da die Pumpe und die hydraulischen Motoren auf die Dauer kaum dicht zu halten sind. Jedenfalls wird die Zeit es lehren, ob sich dieser Betrieb in die Praxis einführen wird.

Eigentliche Dampfautomobile waren nur zwei ausgestellt: das eine von Altmann und das andere von Michaelis & Ebner. Das vom Automobilvertrieb G. Freund ausgestellte Dampfautomobil System Altmann unterschied sich bei oberflächlicher Betrachtung fast gar nicht von einem gewöhnlichen Benzinwagen. Der Dampferzeuger nimmt sehr wenig Raum ein, ebenso die Kondensationsanlage, die den kondensierten Dampf nach voraufgegangener Entölung dem Kessel wieder zuführt, so daß sehr wenig Wasser verloren geht. Die Dampfmaschine besteht aus drei Zylindern, die einen Winkel von 120° einschließen. Als ein wesentlicher Vorteil ist besonders hervorzuheben, daß Kupplungen und Geschwindigkeitsgetriebe fortfallen, da die Regelung der Geschwindigkeit lediglich durch die Expansion des Dampfes bewirkt wird. Selbstverständlich wird überhitzter Dampf mit hoher Spannung verwendet. Die Heizung erfolgt unter Benutzung von flüssigem Brennstoff, wie Benzin, Spiritus oder Petroleum. Der Zwergkessel besitzt viele Rauchrohre, durch die die Heizgase streichen. Bei der gedrängten Kessel- und Maschinenanordnung braucht die ganze maschinelle Einrichtung nicht mehr Raum, als eine gleichwertige Explosionsmaschine mit ihren Übertragungen.

*) Eine ausführlichere Beschreibung findet sich im „Motorwagen“ 1903, S. 132.

Die Ungarische Waggon- und Maschinenfabrik Aktiengesellschaft in Raab hatte Dampferzeuger (Patent Stoltz) und Motoren für Schienen-Motorwagen ausgestellt.

Auf dem Gebiete der Automobil-Lastwagen und -Omnibusse waren ausländische Firmen so gut wie nicht vertreten. In erster Linie hat sich die Daimler-Motorengesellschaft zu Untertürkheim, die außer den bereits genannten Mercedes-Wagen auch einen Automobil-Geschäftswagen von 750 kg Tragkraft ausgestellt hatte, um die Einführung von Automobil-Lastwagen verdient gemacht. Außer Daimler war die Neue Automobilgesellschaft zu Berlin mit mehreren Droschken und einem großen Omnibus und Lastwagen vertreten, die Berliner Motorwagenfabrik Tempelhof hatte u. a. einen Lastwagen von 5000 kg Tragkraft und eine Spiritusdroschke ausgestellt. H. Büsing, Braunschweig, dessen sorgfältige Versuche und Arbeiten ausschließlich den Lastwagen gewidmet sind, zeigte einen Motoromnibus für 25 Personen und einen Lastwagen von 5000 kg u. a. m.

Die großen Fortschritte, welche die Ausstellung uns gezeigt hat und die insbesondere von den Deutschen in so kurzer Zeit errungen sind, lassen erwarten, daß wir dem Wettbewerb des Auslandes erfolgreich standhalten werden. Obwohl der neuere Aufschwung in der Konstruktion der Kraftwagen zweifellos den Fortschritten des Benzinmotors das meiste verdankt, so muß es doch dem Fachmann überlassen bleiben, den für den jeweiligen Zweck geeigneten Motor anzuwenden. „Dabei ist aber“, wie Hauptmann Oschmann*) sich ausdrückt, „vorweg zu berücksichtigen, daß für manche Betriebe der Automobilmotor in absehbarer Zeit wohl noch nicht in Frage kommen kann; es bleibt aber der Wirkungsbereich, den er bei geeigneter Ausgestaltung ohne weiteres übernehmen könnte, doch ein außerordentlich großer. Dazu kommt noch, daß es seiner Leistungsfähigkeit und Eigenart keineswegs entspräche, ihn etwa nur auf die Übernahme bisher schon bestehender, für den mechanischen Zug geeigneter Betriebe zu beschränken. Er ist vielmehr berufen, weit größere Aufgaben zu lösen. Seine hohe Anpassungsfähigkeit an die lokalen Verhältnisse macht ihn geeignet, vielfach an die Stelle von Kleinbahnen zu treten und — da er bei vorhandener Chaussee keiner baulichen Vorbereitung bedarf — an beliebiger Stelle sofort den Betrieb zu übernehmen und dadurch viele Gebiete dem Verkehr zu erschließen, die, den Eisenbahnen aus technischen Gründen unzugänglich oder abseits der großen Verkehrsstraßen gelegen, wie stille Inseln erscheinen, vom Verkehrsleben der neuen Zeit umströmt, aber nicht erreicht. Welche reichen Schätze sind da noch zu heben, welche Kulturarbeit ist noch zu leisten!“

*) Jahrbuch der Automobil- und Motorbootindustrie 1904, Seite 19.

Auf dem Wege zur Betriebsmittelgemeinschaft.

Unter dieser Überschrift schrieb die Köln. Ztg. am 28. April d. J.: „Die Vorbereitungen zur Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft der deutschen Staatsbahnen sind, wie Staatsminister v. Budde bei den letzten Etatsberatungen im preußischen Abgeordnetenhause bemerkte, in vollem Gange. Nach einigen Monaten der Ruhe, d. h. der Ruhe nach außen, nicht im Schoße der Verwaltungen, bei denen fleißig und zielbewußt das nötige Verhandlungs- und das schwierige Berechnungsmaterial zusammengetragen wurde, nehmen die gemeinsamen Beratungen wieder ihren Fortgang. Am Sonnabend, den 29. April d. J. wird nun in Freiburg i. Br. der Ausschuß von Regierungsvertretern zusammentreten, der bei den Regierungsverhandlungen vom 9. bis 11. Januar d. J. eingesetzt wurde, um die Regelung einzelner wichtiger Fragen für die zweite Hauptversammlung vorzubereiten. Es ist ganz selbstverständlich, daß beim Zusammenschluß aller deutschen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen und der Pfälzischen Eisenbahnen, die in wenigen Jahren bekanntlich in bayerischen Besitz und Betrieb übergehen, zu einer Betriebsmittelgemeinschaft mancherlei Verhältnisse neu zu regeln sind. Hierfür Vorschläge zu machen, ist Aufgabe des Ausschusses.“

„Zu solchen Neuregelungen gehören besonders die Anordnungen, die zur gemeinsamen Benutzung des Fuhrparks von allen ausführenden Stellen und Beamten zu beachten sind. Ausgleichstellen für die Verteilung der Fahrzeuge zur Benutzung und zur Reparatur sind einzurichten. Über Beschaffung und Bauart der Fahrzeuge sind allgemeine Normen zu vereinbaren. Die Organisation und die Aufgaben des für die Wahrnehmung der Zentralgeschäfte der Gemeinschaft zu schaffenden Amtes sind auszuarbeiten. Die künftigen Grundlagen für die Umlegung der Gesamtkosten auf die Einzelverwaltungen sind genau zu verabreden, und schließlich ist die Teilungsziffer selbst, die für die endgültige Umlegung der Gesamtkosten auf die Einzelverwaltungen maßgebend ist und ihren Anteil am Reingewinn bestimmt, festzusetzen. Alle diese Dinge vorzubereiten, ist, wie bemerkt, Aufgabe des Ausschusses, der voraussichtlich in mehreren Sitzungen sich mit diesen Arbeiten zu beschäftigen haben wird. Das nationale Werk wird sicherlich durch diese

Verhandlung einen kräftigen Fortgang nehmen, wenn, wie zu hoffen ist, der Ausschuß sich von demselben schaffensfreudigen Sinne beseelt zeigt, wie die Hauptversammlung, die ihn eingesetzt hat."

In einem früheren Aufsatz hatte sich die Köln. Ztg. mit der Verfassung und den Aufgaben des zu errichtenden Eisenbahngemeinschaftsamtes beschäftigt. Es wird da ausgeführt, daß Preußen wegen seiner überwiegenden Beteiligung für sich den Vorsitz in diesem Amt werde beanspruchen müssen, und daß die übrigen Staaten nach Maßgabe ihrer Beteiligung in dieses Beamte abordnen werden.

Weiter entwickelt die Köln. Ztg. ihre Gedanken in folgenden Sätzen: „Das Gemeinschaftsamt wird die Stelle verkörpern, der das Verfügungsrecht über den gesamten Fuhrpark der deutschen Staatseisenbahnen zustehen wird. Nach großen einheitlichen Gesichtspunkten wird es, aber unter einer bis in die kleinsten Einzelheiten gehenden Berechnung und Bestimmung des allerorts vorliegenden Bedürfnisses, Lokomotiven, Personen- und Güterwagen hin- und herschieben. Unbekümmert um die Landesabzeichen, die sie tragen, werden die Wagen und Lokomotiven auf den Deutschland durchziehenden Schienensträngen hin- und herlaufen und so zum Ausdruck bringen, daß sie die Zwecke des deutschen Verkehrs zu fördern haben ohne Rücksicht auf die Landesgrenzen. Unnützes Umfahren und Leerfahren, Umladungen, Wagenmangel werden Steine des Anstoßes gewesen sein. — Die zweite Hauptaufgabe des Gemeinschaftsamtes wird die Beschaffung der Betriebsmittel für alle deutschen Eisenbahnstaaten sein. Der einzelne Staat meldet, auch für neue von ihm erbaute Eisenbahnlinien, seinen Bedarf an rollendem Material an. Das Gemeinschaftsamt beschließt die Beschaffung und Überweisung der beschafften Wagen und Lokomotiven an den betreffenden Bundesstaat. Das zu beschaffende Material wird einen einheitlichen Typus tragen und nur im Äußern seine Landeszugehörigkeit zum Ausdruck bringen. Jeder Staat kann bei der Beschaffung in gewissen Grenzen der eigenen Landesindustrie Vorteile zuwenden. Die Anschaffungskosten hat er selbst zu tragen. Wagen und Lokomotiven werden sein Eigentum, aber die Verzinsung der Anschaffungskosten für die auf Anordnung des Gemeinschaftsamtes neu beschafften oder bei Eingehung der Gemeinschaft als diensttauglich übernommenen Wagen und Lokomotiven wird durch die Gemeinschaft ebenso verrechnet wie die Kosten für die Erhaltung und Wiederinstandsetzung. Die letzteren werden ohne Rücksicht auf den Heimatsort von Lokomotiven und Wagen für gemeinschaftliche Rechnung von dem Eisenbahnstaate vorgenommen werden, in dem sich Lokomotiven und Wagen im Dienste der Allgemeinheit zufällig befinden. Die dritte Hauptaufgabe des Gemeinschaftsamtes ist der finanzielle Ausgleich der bei den verschiedenen Eisenbahnverwaltungen für Rechnung der Betriebsmittelgemeinschaft gemachten und vorläufig am Ort der Entstehung verbuchten und verrechneten Einnahmen und Ausgaben. Es wird sich hierbei um riesige Summen handeln, die, wie man oberflächlich berechnet hat, zum Beginn der Gemeinschaft an 500 000 000 *M.* für das Betriebsjahr betragen werden. Wie man sich die Herbeiführung des Ausgleichs, der eine ungeheuer schwierige Rechenaufgabe darstellt, im einzelnen denkt, ist bisher nicht bekannt geworden. Man weiß nur, daß zur Feststellung des in dem einzelnen Vertragsstaate für die Gemeinschaft Geleisteten die Lokomotiv- und Wagenachsleistungen unter verschiedener Bewertung der Lokomotiv-, Personen- und Güterwagen-Achskilometer die Grundlage bilden werden."

„Von einigen Seiten ist gegen das Gemeinschaftsamt, gegen dessen Stellung und Wirkung Einspruch erhoben worden, weil es ein Eingriff in das Budgetrecht der einzelnen Bundesstaaten bedeute. Über diesen Punkt hat sich der württembergische Minister Frhr. v. Soden, einer der eifrigsten Verfechter für eine möglichst umfassende Betriebsmittelgemeinschaft, Anfang April in der württembergischen Kammer sehr klar ausgesprochen. Der württembergische Abgeordnete Haußmann hatte angefragt, wie es denn künftig mit dem Bewilligungsrecht der Kammer stehe, wenn einem Staate durch Beschluß des Gemeinschaftsamtes die Anschaffung gewisser Betriebsmittel auferlegt und dafür eine entsprechende Forderung in den Etat eingestellt würde: ob in diesem Falle der Landtag durch den Beschluß des Gemeinschaftsamtes gebunden sei. Dieser Frage gegenüber führte v. Soden aus, daß an dem bisherigen Verfahren durch das Bestehen des Gemeinschaftsamtes gar nichts geändert werde. Wie früher auf Anlaß der Generaldirektion der württembergischen Eisenbahnen, so werde nunmehr infolge Beschlusses des Gemeinschaftsamtes die Forderung in den Etat hineingebracht, und dem Landtage bleibe es überlassen, sie zu genehmigen oder abzulehnen. Das Ministerium sei, wenn Württemberg der Betriebsmittelgemeinschaft beigetreten sei, allerdings verpflichtet, den Beschluß des Gemeinschaftsamts im Eisenbahnetat zu berücksichtigen. Lehne die Kammer eine solche Forderung ab, so sei es Sache des Ministers, sich aus der Sache zu ziehen. Er könne alsdann zunächst noch, da die Anschaffungskosten ja von der Gemeinschaft verzinst würden, den Versuch machen, einen anderen Staat zu bewegen, für Württemberg die erforderliche Anschaffung der Betriebsmittel zu übernehmen. Gelänge aber ein solcher Versuch nicht, so würde das Ministerium allerdings in die Lage kommen, der Betriebsmittelgemeinschaft zu erklären, daß es infolge des Verhaltens des württembergischen Landtages gezwungen sei, von dem Rechte der Kündigung für Württemberg Gebrauch zu machen. Wir möchten mit dem württembergischen Minister v. Soden das Eintreten eines solchen Falles, der allerdings vom Standpunkte der staatsrechtlichen Theorie als möglich ins Auge gefaßt werden muß, für nicht wahrscheinlich halten. Nötig erscheint uns zwar, daß bei der Gründung der Betriebsgemeinschaft, da es denkbar ist, daß nicht alle deutschen Eisenbahnstaaten ihr gleich beitreten und daß ein Staat zum Austritt aus der Gemeinschaft aus Gründen seiner Verfassung gezwungen ist, Bestimmungen sowohl für den Zutritt neuer als den Austritt alter Gemeinschaftsmitglieder vorgesehen werden. Aber wir wünschen, daß der hoffentlich in Kürze verwirklichten Eisenbahn-Betriebsmittelgemeinschaft von vornherein alle deutschen Bundesstaaten beitreten, und daß niemals wieder an dem Bestande der Gemeinschaft gerüttelt werde, daß diese vielmehr die Grundlage werde zu einer noch weiteren Ausgestaltung des geschäftlichen Zusammenhanges unter den deutschen Eisenbahnen."

So weit die Köln. Ztg. Wir glauben diese Ausführungen des über die bestehenden Pläne und Verhandlungsgrundlagen gewiß trefflich unterrichteten Blattes unseren Lesern nicht vorenthalten zu sollen.

Rauchverminderungsvorrichtung System Staby.

Wie wir erfahren, wird ein Teil der von der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft zu liefernden neuen preußischen $^2/_5$ gek. Schnellzuglokomotiven mit dieser Vorrichtung versehen. Sie sucht eine hinreichende Verminderung des Lokomotivrauches unter Einführung möglichst sparsam bemessener Oberluftmengen in die Feuerbüchse zu erzielen, da die Zuführung unnötiger Oberluft den Wirkungsgrad der Feuerung stark beeinträchtigt und einen erheblichen Kohlenmehrverbrauch bedingt. Entsprechend der jedesmal nachgefeuerten Kohlenmenge wird die Oberluftmenge selbsttätig geregelt. Bei jeder Beschickung des Rostes wird mit dem Öffnen der Feuertür durch einen an deren Drehachse befestigten Hebel ein Steuerventil geöffnet und damit einem kleinen, auf dem Langkessel sitzenden Behälter Kesseldampf zugeführt. Während des Offenstehens der Feuertür wird dieser Behälter mit Dampf geladen. Mit dem Schließen der Feuertür schließt sich auch das Steuerventil, und nun kann der im Behälter aufgespeicherte Dampf zu Dampfstrahlgebläsen gelangen. Er setzt diese in Tätigkeit und bläst damit Luft in breitem dünnen Strahl in die Feuerbüchse ein. Die aus der nachgefeuerten Kohlenmenge aufsteigenden Rauchgase werden von dem Luftstrahl getroffen und innig mit der Luft vermischt; das nunmehr brennbare Gasgemisch entzündet sich an den glühenden Kohlen und verbrennt. Mit der Entladung des Dampfbehälters nimmt dessen Dampfdruck allmählich ab, bis nach gewisser Zeit der Dampf verbraucht ist und dann das Arbeiten der Strahlgebläse von selbst aufhört. Die Durchgangsquerschnitte im Steuerventil sind nun so bemessen, daß der Dampfbehälter nur dann vollgeladen wird, wenn die Feuertür während einer gewissen, zum Nachfeuern der üblichen größten Kohlenmenge, z. B. von sechs Schaufeln Kohlen, ausreichenden Zeit offen steht. Werden weniger Kohlen, z. B. drei Schaufeln, nachgefeuert, so steht die Feuertür und damit das Steuerventil kürzere Zeit offen, und in den Behälter gelangt weniger Dampf. Nach Schluß der Feuertür arbeiten die Strahlgebläse kürzere Zeit und mit geringerem Dampfdruck und blasen entsprechend weniger Oberluft in die Feuerbüchse ein. Es wird somit der jedesmal nachgefeuerten Kohlenmenge entsprechend die Oberluftmenge selbsttätig geregelt.

Auch beim Schließen des Reglers wird das Steuerventil etwas geöffnet, so daß ständig etwas Oberluft eingeblasen und die Rauchbildung verhindert wird. Gleichzeitig wird auch der Hilfsbläser etwas angestellt, um die Verbrennungserzeugnisse durch den Schornstein abzuführen. Der Hilfsbläser kann aber

durch einen Hahn besonders abgestellt werden, ohne die Rauchverminderung zu beeinträchtigen. Es ist dies bei längerem Stehen der Lokomotiven im Bahnhofe, beim Vorheizen von Zügen u. dergl. erforderlich, um eine unerwünschte Feueranfachung zu vermeiden.

Die Rauchverminderungsvorrichtung bewirkt gleichzeitig auch eine erhebliche Verminderung des Funkenauswurfs der Lokomotive, da ein großer Teil der hochgerissenen glühenden Funken beim Durchfliegen durch den Luftstrahl sofort verbrennt.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Staatsminister v. Budde** ist am 29. April von seinem Osterurlaub zurückgekehrt und hat seine Dienstgeschäfte wieder übernommen, während gleichzeitig Unterstaatssekretär Fleck einen mehrwöchentlichen Urlaub angetreten hat. Über die des zurückgekehrten Herrn Ministers harrenden Aufgaben sprechen sich die „B. Pol. Nachr." folgendermaßen aus: „Für den Minister der öffentlichen Arbeiten v. Budde stehen in nächster Zeit wichtige Arbeiten bevor. Abgesehen von den parlamentarischen Verhandlungen, wobei zunächst die Verabschiedung der Sekundärbahnvorlage in Betracht kommt, harren noch die wichtigsten verkehrspolitischen Fragen ihrer Erledigung, so die Reform der Personentarife sämtlicher deutschen Eisenbahnverwaltungen und die Einführung der Betriebsmittelgemeinschaft. Am 5. d. M. werden Vertreter der außerpreußischen Staatsbahnverwaltungen mit den preußischen Vertretern in Berlin zu einer Konferenz zusammentreten, in der die Frage der Vereinfachung der Personentarife verhandelt werden soll. Es steht zu hoffen, daß endlich diese Angelegenheit aus dem Stadium der Erhebungen und Prüfungen heraustreten und sich zu endgültigen Abmachungen ausreifen wird. Für Preußen liegt die Angelegenheit insofern ziemlich klar, als auch in seinem Landtage sämtliche Parteien ohne Unterschied den Wunsch nach einer Personentarifreform zu erkennen gegeben haben, wobei es sich in erster Reihe um Vereinfachung der Personentarife, Abschaffung der Rückfahrkarten unter Berücksichtigung der finanziellen Verhältnisse, d. h. ohne finanzielle Ausfälle, handelt. Inwieweit die anderen deutschen Staaten sich diesen Anschauungen der preußischen Eisenbahnverwaltung und der parlamentarischen Körperschaften anschließen, wird die Konferenz ergeben. Aus den Äußerungen, die Herr v. Budde vor nicht langer Zeit im Landtage getan hat, wollte man mehrfach in der Presse herauslesen, als ob seitens Preußens irgendwie auf die anderen Bundesstaaten nach der einen oder anderen Richtung ein Druck ausgeübt werden sollte. Das ist durchaus unzutreffend, wenngleich nach dem Stadium, in dem sich die Angelegenheit in Preußen befindet, kaum daran zu zweifeln sein möchte, daß, im Falle die Verhandlungen zu keiner Einigung führen, Preußen, wie dies vor längerer Zeit mit der Regelung der einheitlichen Gültigkeitsdauer der Rückfahrkarten geschehen ist, allein die hier als dringend empfundene Reform durchführen würde. Der Minister der öffentlichen Arbeiten, der von seinem Urlaube frisch und gestärkt nach Berlin zurückgekehrt ist, wird sich an den Verhandlungen beteiligen. — Die Verhandlungen über die Herbeiführung der Betriebsmittelgemeinschaft werden am 29. d. M. in Berlin wieder aufgenommen."

— **Beleuchtung der Signale.** Ein an die Königliche Eisenbahndirektion Posen gerichteter und nachrichtlich den übrigen Eisenbahndirektionen mitgeteilter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten besagt folgendes: Hinsichtlich der Dauer der Beleuchtung der Mast- und Vorsignale bestehen in den einzelnen Direktionsbezirken verschiedene Grundsätze. In einigen Bezirken brennen alle Signallaternen während des Betriebes bis zum Ertönen des Ruhesignals, in anderen nur diejenigen, die für die nach der Fahrordnung noch zu erwartenden Züge in Betracht kommen, während die übrigen nach Vorbeifahrt des letzten Zuges gelöscht werden. Dies letztere Verfahren hat den Nachteil, daß bei Dunkelheit Signalbilder entstehen, die den Tagessignalen und den bekannt gegebenen Fahrordnungen nicht genau entsprechen; auch können Unzuträglichkeiten entstehen, wenn unerwartet Sonderzüge abgelassen werden oder die Fahrordnung aus irgend einem Grunde abgeändert werden muß. Der Erlaß bestimmt daher, daß bei Nacht während des Betriebes im allgemeinen die den Tagessignalen entsprechenden Lichtsignale zu geben sind, auch wenn sie nach der Fahrordnung keine Fahrerlaubnis mehr anzuzeigen brauchen. Auf Anschlußbahnhöfen können indes die Signallaternen einer Bahnstrecke, auf der kein ununterbrochener Nachtdienst besteht, nach Ertönen des Ruhesignals gelöscht werden, auch wenn auf einer anderen anschließenden Bahnstrecke noch Züge zu erwarten sind. Jedoch ist auch hier darauf zu achten, daß keine Signalbilder entstehen, die von den in der Fahrordnung dargestellten abweichen und Irrtümer beim Lokomotivpersonal hervorrufen können. Welche Signallaternen hiernach während des Betriebes auf einem Bahnhofe gelöscht werden dürfen, ist durch die Betriebsinspektionen von Fall zu Fall zu bestimmen.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den im Ruhrbezirk an die Strecken der Eisenbahndirektionen Elberfeld, Münster und Essen anschließenden Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 22. April d. J. in 5 Arbeitstagen 100 293 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 059 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 115 925 und auf den Arbeitstag 19 321 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 6 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 22. April d. J. auf den Arbeitstag 738 Wagen mehr und im ganzen 15 632 Wagen oder 13,5 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 19. April d. J. und betrug 19 836 Wagen gegen 19 172 am 20. April im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. April d. J. 19 224 Wagen zu 10 t gegen 22 364 Wagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 0 gegen 21 sowie von anderen Gütern 54 gegen 1 Wagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. April d. J. 20 511 offene Wagen gegen 22 947 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 2436 oder 10,6 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— **Geschäftsbehandlung.** Das bayerische Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten hat soeben für die Behandlung des schriftlichen Verkehrs im Bereiche der Verkehrsverwaltung verschiedene auf möglichste Vereinfachung abzielende Vorschriften erlassen, denen wir in Kürze nachstehendes entnehmen: I. Im allgemeinen sollen die einlaufenden Schriftstücke so rasch und — unbeschadet der Vollständigkeit und Deutlichkeit — so kurz als möglich bearbeitet werden; die Darstellung soll in einfachen und klaren Sätzen erfolgen, wobei Fremdwörter tunlichst zu vermeiden sind. Der Umfang des Schreibwerkes soll nie außer Verhältnis zur Wichtigkeit des Gegenstandes stehen; umfangreiche Erhebungen über geringfügige Vorkommnisse, lange berichtliche Darlegungen in Fällen, in denen die vorgesetzte Stelle ohnehin den ganzen Sachverhalt aus den Akten oder Erhebungen zu entnehmen in der Lage ist, sind daher zu vermeiden. Einfache Zwischenverfügungen, Rückfragen, Mitteilungen innerhalb der Verkehrsverwaltung können im Telegrammstil abgefaßt werden; im Texte solcher Schriftstücke sowohl als auch in der Adresse sind, soweit darunter die Deutlichkeit nicht leidet, Abkürzungen zulässig, und sollen hierbei auch die in Anlage 5 der Eisenbahn-Telegraphenordnung aufgeführten Abkürzungen gebraucht werden. Wo indes nur immer möglich, ist die mündliche Erledigung, nötigenfalls unter kurzer schriftlicher Festsetzung des Ergebnisses, zu wählen; auch soll von dem Fernsprecher ausgiebiger Gebrauch gemacht werden. II. Im besonderen wird u. a. noch bestimmt, daß Berichte, Verfügungen und Schreiben soweit tunlich in Urschrift auf Einlaufstücke zu setzen und Abschriften nicht zurückzubehalten sind; die Rückgabe urschriftlicher Verfügungen ist nur dann zu verlangen, wenn die Verfügung bei den Akten nicht entbehrt werden kann oder noch eine weitere Verfügung zur Sache geboten ist. Wenn die aktenmäßige Festlegung des Wortlautes einer Verfügung erforderlich ist, kann zur Herstellung von Abdrücken das Kopierverfahren mittels Kopiertinte und mit der Kopierrolle in ähnlicher Weise, wie dies im kaufmännischen Schriftwechsel üblich ist, angewendet werden. Was die Papierverwendung für die zu erstellenden Reinschriften und sonstigen Verfügungen im Geschäftsverkehr der Verkehrsverwaltung anlangt, so ist lediglich Konzeptpapier in Verwendung zu nehmen und zwar Viertelbogen bei einfachen Mitteilungen, Erinnerungsschreiben usw., halbe Bogen bei einfachen Sachen mit Beilagen (ausgenommen Rechnungsbelege) und ganze Bogen nur bei größeren Sachen oder wenn anzunehmen ist, daß auf das Schriftstück weitere Verfügungen zu setzen sind. Für häufig wiederkehrende Sachen sind in der Regel Formblätter zu verwenden, deren Auflegung die Dienstvorstände im Auge zu behalten haben.

— **Sommerfahrordnung 1905 der bayerischen Staatsbahnen.** Die Generaldirektion hat dieser Fahrordnung in einem besonderen Erlasse an ihre äußeren Dienststellen verschiedene Erläuterungen beigefügt. Sie weist darauf hin, daß der Fahrplan eine große Zahl neuer Fahrgelegenheiten infolge Einfügung der Sommerzüge und zahlreiche Verschiebungen bestehender, dem Personenverkehr dienender Züge in eine günstigere Lage sowie viele durch transportdienstliche Interessen gebotene Verlegungen von Güterzügen enthalte, und daß aus diesem Grunde eine um so sorgfältigere Prüfung der Fahrplanbehelfe und ein eingehendes Studium des neuen Fahrplans von allen Beteiligten angezeigt erscheine, damit das Personal auch dem Publikum auf gestellte Anfragen rasche und zutreffende Auskunft erteilen könne. Insbesondere erwartet die Generaldirektion, daß auf pünktliche Durchführung des Fahrplans mit allen Kräften hingewirkt werde. Es gilt dies vornehmlich hinsichtlich jener Züge, die, um wichtige Anschlüsse herzustellen, stark gespannte Fahr- und knapp bemessene Aufenthaltszeiten erhalten mußten, sowie jener Güterzüge, welchen durch die auf sie verwiesene Personenbeförderung eine erhöhte verkehrsdienstliche Wichtigkeit zufällt. Des weiteren wird auf die besonderen Fahrgelegenheiten aufmerksam gemacht, die anläßlich der im Laufe des Sommers stattfindenden Aufführungen der „Kreuzesschule" in Oberammergau vorgesehen wurden und in einem demnächst erscheinenden Aushange veröffentlicht werden, sowie auch auf die auf mehreren Strecken zu dem Zwecke vorgesehenen Bedarfszüge, um der in der Umgebung größerer Städte wohnenden Bevölkerung die Möglichkeit des Besuches von Theatern, Konzerten usw. zu bieten. Diese Bedarfszüge sollen von den betreffenden Eisenbahnbetriebsdirektionen bei Veranstaltungen, die einen entsprechenden Besuch erwarten lassen, eingelegt und das Publikum gegebenenfalls auf deren Verkehren durch Veröffentlichung in der Presse aufmerksam gemacht werden.

— **Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.** Die Gesundung des Verkehrslebens hat auch im Jahre 1904 vorgehalten und dem Geschäftsbericht zufolge auf sämtlichen Gesellschaftslinien eine Zunahme der Einnahmen zur Folge gehabt. Gleichzeitig haben auch die Ausgaben eine entsprechende Steigerung erfahren. Auch die ersten Monate dieses Jahres haben eine neuerliche Besserung der Verhältnisse gebracht. Der Besitz der Gesellschaft setzt sich zusammen aus den im Eigentum befindlichen 11 deutschen Bahnlinien, die mit 20 180 000 *M.* (im Vorj. 19 260 000 *M.*) zu Buch stehen, aus den Vorzugsaktien und einer Anzahl Stammaktien der Salzkammergut-Lokalbahn-Aktiengesellschaft, aus den Aktien der Lausitzer Eisenbahngesellschaft und aus den Aktien und Schuldverschreibungen der Zentralbank für Eisenbahnwerte. Alle diese Wertpapiere stehen mit 43 000 000 (42 700 000) *M.* zu Buch. Der Überschuß der Einnahmen mit 3 139 810 (3 020 038) *M.* über die Ausgaben von 1 365 975 (1 313 594) *M.* beträgt 1 733 835 (1 706 444) Mark. Die Verzinsung der Schuldverschreibungen und der schwebenden Schuld sowie die Tilgung und die Abschreibungen beanspruchen 1 494 173 (1 414 445) *M.*, so daß ein Gewinn von 279 662 (191 998) *M.*, wozu noch 32 712 (40 714) *M.* Vortrag kommen, zu folgender Verwendung verbleibt: 2,5 (2) % Dividende = 250 000 (200 000) *M.* und Vortrag auf neue Rechnung 62 374 (32 712) *M.* Wie bekannt, sind von den seinerzeit ausgegebenen 2 000 000 *M.* 4,5 prozentiger Schuldverschreibungen die noch im Umlauf befindlichen 1 933 000 *M.* zur Rückzahlung auf den 1. Juni d. J. gekündigt worden. Die hierfür erforderlichen Mittel sind durch den Verkauf von 4 proz. Schuldverschreibungen der Zentralbank für Eisenbahnwerte bereit gestellt. Der Verkehr und die Einnahmen auf den 11 im eigenen Betrieb befindlichen deutschen Linien erfuhren ausnahmslos eine erfreuliche Zunahme gegenüber dem Vorjahre. Die Anzahl der Fahrgäste ist von 3 181 802 auf 3 265 287 gestiegen, auch der Güterverkehr hat sich um 8,2 % gehoben, und die Gesamteinnahmen stiegen von 2 143 872 *M.* auf 2 278 837 *M.* oder um 6,3 %. Auch die Linien der Lausitzer Eisenbahngesellschaft haben sich günstig weiterentwickelt. Bei der Salzkammergut-Lokalbahn ist die Dividende von 2,45 % auf 2,50 % gestiegen. Die Verzinsung des Aktienkapitals der Zentralbank für Eisenbahnwerte von 6 000 000 *M.* wovon sich 3 200 000 *M.* im Besitz der Lokalbahngesellschaft befinden, betrugen für das Jahr 1903: 5 %. Der Bericht erwähnt sodann die Übernahme der Bahnen Bad Aibling-Feilenbach und Murnau-Kohlgrub-Oberammergau sowie den Abgang der Feldabahn. Die Lokalbahngesellschaft beteiligte sich an einer Gesellschaft m. b. H.: Automobilwagenverbindung des bayerischen Hochlandes in München, die den Zweck hat, die Strecke Kochel-Walchensee-Mittenwald-Partenkirchen mit Kraftwagen anstatt wie bisher mit Pferden zu betreiben. Von den Ergebnissen dieses Versuchs wird es abhängen, inwieweit auch auf den übrigen Wagenverbindungen der Kraftwagenbetrieb eingeführt werden soll.

— **Der Stapellauf eines neuen bayerischen Salondampfbootes für den Bodensee** fand am 26. April d. J. in Lindau in Gegenwart einer Kommission der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen und unter zahlreicher Beteiligung der Lindauer Bevölkerung statt. Das stattliche Schiff, als Ersatzschiff für ein älteres Dampfboot auf der bayerischen Werft von der Firma J. A. Maffei in München innerhalb Jahresfrist erbaut, führt den Namen „Lindau" und faßt 600 Personen. Angetrieben wird es durch eine Doppelverbundmaschine, die mit überhitztem Dampf arbeitet und die Schaufelräder treibt. Bei voller Fahrt soll das Schiff eine Geschwindigkeit von 28 km in der Stunde erreichen. Da es bei ganzer Last nur 1,6 m Tiefgang haben darf, so waren dem Schiffsbauer schwierige Aufgaben gestellt. Die Entwürfe zur Innenausstattung des Salons I. Klasse, des Damensalons, der Raucherkabine und der Kajüte II. Klasse hat ein bekannter Münchener Kunstgewerbler, Kunstmaler Berlepsch, gefertigt.

— **Eisenbahn Dresden-Tharandt.** Im Eisenbahnverkehr dieser Linie ist der Dresd. Ztg. zufolge am 18. April eine wichtige Änderung durch Überleitung des Zugverkehrs auf die zwischen Potschappel und Hainsberg erbauten Hochgleise und durch gleichzeitige Eröffnung der neuen Personenstationen Deuben und Hainsberg eingetreten. Die während des Baues benutzte einstweilige Haltepunktanlage in Deuben und der alte Bahnhof Hainsberg sind geschlossen worden. Die Hochlegung der Personenzuggleise bildet einen wichtigen Teil des Umbaues der Potschappel-Hainsberger Strecke, die künftig mit vier Gleisen versehen und fast durchweg auf hochgeschüttetem Damm liegen wird. Der Haltepunkt Deuben befindet sich ungefähr an seiner alten Stelle, während der neue Bahnhof Hainsberg etwa 600 m näher nach Deuben zu verlegt ist. Um soviel wird auch die Einmündung der Hainsberg-Kipsdorfer Schmalspurbahn verlegt. Die Gebäude der beiden neuen Stationen sind zu ebener Erde errichtet, zu den hochliegenden Bahnsteigen der Hauptlinie führen Treppenaufgänge. Die Bahnsteige sind überdacht. Der für die Züge der Schmalspurbahn in Hainsberg bestimmte Bahnsteig befindet sich an Tiefgleisen, mit den Hauptbahnsteigen ebenfalls durch Treppenaufgang verbunden. Die gefährlichen Gleisüberschreitungen durch die Reisenden sind überall beseitigt. Der Übergang des Zugverkehrs von der Richtung Tharandt zur neuen Hochbahn am alten Bahnhof Hainsberg erfolgt so lange auf einer vorläufigen Rampe, bis der noch fehlende Teil der Hochbahn in der Richtung auf Tharandt zu, dessen Bau nunmehr beginnt, beendet sein wird. Die letzten Arbeiten zur Herstellung des Anschlusses der Betriebsgleise an die hochliegenden Gleise bei Potschappel und am alten Bahnhofe Hainsberg wurden in der Nacht vom 17. zum 18. April vorgenommen. Der Personenzug 4 Uhr 27 Min. früh von Dresden nach Chemnitz benutzte zuerst die neuen Anlagen.

— **Sommerfahrplan der badischen Staatsbahnen.** Vom 1. Juli ab verkehren die neuen Sommerschnellzüge I./II./III. Klasse 186 und 185 von Frankfurt (ab 8.08) über Mannheim (ab 9.35)-Karlsruhe-Triberg-Konstanz (an 2.55) und Neuhausen (an 3.13) und umgekehrt Konstanz ab 12.46, Neuhausen ab 12.43, Mannheim an 6^{11}, Frankfurt an 7^{40}. Die Züge finden Fortsetzung in Karlsruhe nach und von Wildbad und Freudenstadt über Pforzheim, in Appenweier von und nach Straßburg, in Hausach nach und von Freudenstadt und in Konstanz — mittels Schnellbootes im Juli und August — nach und von Bregenz. Durchgehende Wagen werden eingestellt zwischen Frankfurt (Mannheim) und Baden-Baden, Konstanz, Neuhausen, Wildbad und Freudenstadt, ferner zwischen Straßburg und Konstanz sowie Freudenstadt, außerdem ein Speisewagen Straßburg-Konstanz, der im Schnellzug 77 von Konstanz nach Straßburg zurückläuft. Die zwischen Frankfurt und dem Bodensee über die Schwarzwaldbahn verkehrenden Schnellzüge 96 und 17 bedienen günstige Verbindungen nach und von dem Engadin: Frankfurt ab 6.28, Konstanz an 1.33, Chur an 4.35, St. Moritz an 9^{20}; St. Moritz ab 5^{55}, Chur ab 10.08, Konstanz ab 1.58, Frankfurt an 9^{58}, ferner Zug 96 nach Schaffhausen (an 1.33)-Zürich (an 2.33) mit durchgehenden Wagen Frankfurt-Chur, Frankfurt-Neuhausen und Frankfurt-Zürich sowie einem Speisewagen (ab 1. Juni) Heidelberg-Konstanz-Heidelberg. Schnellzug 17 bildet zugleich auch die Fortsetzung des neuen Schnellzugs 75 Lindau-Radolfzell, der eine vorzügliche Verbindung vom Arlberg herstellt: Innsbruck ab 7.15, Bregenz ab 12.05, Radolfzell an 2.18, Frankfurt an 9^{58}, Straßburg an 6^{46}. Basel bad. Bahn an 4.50. Schnellzug 144 Frankfurt ab 9.35, Mannheim ab 10.50, Konstanz an 4.50, Chur an 11^{20} ist wieder eingeführt und damit auf der Schwarzwaldbahn ein Schnellzugdienst mit 4 Paaren in jeder Richtung — davon 3 mit Speisewagen — eingerichtet. Über Basel verkehren vom 1. Juli wieder die Sommerzüge D 26 und 13 Frankfurt ab 12.20, Basel bad. Bahn an 5.14, Luzern an 8^{19}, Luzern ab 9.57, Basel ab 12.24, Frankfurt an 5.05 mit neuem Anschluß in Darmstadt von Cöln ab 8.10 und Wiesbaden ab 11.42 und nach Wiesbaden an 5.39, Cöln an 9^{25} und durchgehenden Wagen Wiesbaden-Luzern-Wiesbaden. Die Nachtschnellzüge 24 und 79 erhalten bedeutend verbesserte Abfahrzeit und Ankunftzeit in Berlin: Berlin A. ab 3.15 (statt 1.50),

Frankfurt ab 11.45, Basel bad. Bahn an 5.50 wie bisher und Basel bad. Bahn ab 11.39 wie bisher, Frankfurt an 5.29, Berlin A. an 2.40 (statt 4.56). Die D-Züge 2 und 1 (Berlin ab 9.40, Basel bad. Bahn ab 12.40 und Basel bad. Bahn ab 5.15, Berlin A. an 7.41) führen durchgehende Wagen zwischen Berlin und Mailand (statt Basel) und einen Schlafwagen zwischen Berlin und Basel (statt Frankfurt) und erhalten in Frankfurt auch über Sangerhausen-Güsten-Belzig Anschluß von und nach Berlin Stadtbahn. Zum Schnellzug D 2 ist ein Vorläufer mit I./II./III. Klasse von (Heidelberg) Offenburg bis Basel wieder eingelegt. Die Schnellzüge 9 und 16 führen durchgehende Wagen über Karlsruhe: Basel bad. Bahn ab 8.16, Bremen an 10.45, Bremen ab 8.32, Basel bad. Bahn an 10.47. Schnellzug 109/25 Basel bad. Bahn ab 9.49 findet in Hannover unmittelbaren Anschluß nach Bremen an 1.46. Der durchgehende Wagen Frankfurt-Karlsruhe-Genua verläßt Frankfurt statt um 2.05 erst um 3.15 bei gleicher Ankunft in Mailand und Genua. In den Rheinverbindungen führen die Holländer Tagesschnellzüge infolge Einlegung eines Vor- bezw. Nachzugs zwischen Baden und Bingerbrück auf der Strecke Basel-Mannheim-Basel die III. Wagenklasse, ebenso die Holländer Nachtschnellzüge vom 1. Juli ab über Mannheim hinaus auf der ganzen Strecke. Schnellzug 108/92 Cöln ab 9.20 vorm. erhält Anschluß über Graben-Bruchsal nach Stuttgart an 4.37 und München an 9.20. Im gleichen Zug Cöln ab 9.20 Basel bad. Bahn an 6.12 und in seinem Gegenzug Basel bad. Bahn ab 10.36, Cöln an 7.52 laufen durchgehende Wagen I./II./III. Klasse zwischen Dortmund bezw. Barmen und Basel über Bonn-Mainz und zwischen Hagen und Basel über Troisdorf-Wiesbaden-Mainz. In den West-Ostverbindungen erscheint wieder der Paris-Karlsbad-Expreß mit Schlafwagen Paris (ab 7.32)-Frankfurt (an 7.45) und Frankfurt (ab 8.10)-Paris (an 7.27); die Züge 125 Paris ab 10.20, Wien an 7.30 und 126 Wien ab 10.10, Paris an 8.45 führen vom 13. Juli bis 25. August einen Schlafwagen zwischen Paris und Baden-Baden. Eine neue günstige Verbindung ist hergestellt: Straßburg ab 7.12, Stuttgart an 11.10, München an 3.12 und ab 1. Juni Salzburg an 6.42. Erhebliche Verbesserungen zeigen ferner die Verbindungen zwischen Mannheim und Stuttgart-München (Salzburg) sowie zwischen Metz und Stuttgart-München. Zieht man noch die hier zu übergehenden Mehraufwendungen im Lokalverkehr in Betracht, so ergibt sich, daß sowohl in der Ausgestaltung der Verbindungen, als in der Ausstattung der Züge erhebliche Erfolge erzielt sind.

— **Deutschlands Beteiligung am internationalen Eisenbahnkongreß in Washington** wird von „Railr. Gaz." mitgeteilt und hinzugefügt, daß von der Kongreßleitung der Gebrauch der deutschen Sprache bei den Verhandlungen ebenso gestattet sei, wie der der englischen und französischen. Dann heißt es: „Durch diese Beteiligung beendet Deutschland eine Politik des Sichfernhaltens, die es während eines Zeitraums von 20 Jahren beobachtet hat, da bisher nur 162 engl. Meilen der deutschen Bahnen (es war dies die Ostpreußische Südbahn mit 260 km Länge. D. Schriftl.) auf dem Kongreß vertreten waren. Durch den Zutritt Deutschlands zum Kongreß wird auf diesem wirklich die ganze Welt vertreten sein, da sich schon vorher alle anderen Länder von Bedeutung den amerikanischen Bahnen angeschlossen hatten." — Das Pariser „Journ. des Transp." ist mit der Zulassung der deutschen Sprache auf dem Kongreß sehr unzufrieden. Es meint, die Annahme dieses Anspruchs (prétention) wäre dem Text der Satzungen zuwider, da diese festsetzten, daß mit Ausnahme der französischen Sprache ausschließlich die Sprache des Kongreßlandes in den Verhandlungen zugelassen werden solle.

— **Fern-Ortler- oder Splügenbahn?** In der letzten Sitzung der Handelskammer zu Augsburg kam, wie die Münch. Allgem. Zeitung meldet, außerhalb der Tagesordnung auch das Projekt einer neuen Bahnverbindung mit Italien zur Sprache. Bekanntlich sind in Augsburg die Ansichten darüber geteilt; der Handels- und Gewerbeverein trat entschieden für das Fern-Ortler-Projekt ein, die Handelskammer sprach sich dagegen aus, sie hält eine Bahn über den Splügen oder den Greinapaß für vorteilhafter. Kommerzienrat Schmid war in der Lage, mitteilen zu können, daß das Wiener Eisenbahnministerium erklärt habe, die Bahn Fern-Ortler werde nie gebaut werden, weil sie als Grenzbahn dem Lande wenig nutzen könne, wohl aber geeignet sein würde, den Verkehr von Triest nach italienischen Hafenplätzen abzulenken. Somit sei eine Unterstützung dieses Projektes ganz zwecklos.

So weit die angezogene Quelle. Wir haben den Plan einer Ortlerbahn von jeher in Berücksichtigung der Geländeschwierigkeiten im Vergleich mit den zu erreichenden Abkürzungen für aussichtslos gehalten.

— **Sterbekassenverein pragmatischer Beamten der bayerischen Verkehrsanstalten.** Am 15. April fand die Generalversammlung dieses Vereins in München statt. Dem Rechenschaftsberichte über das abgelaufene Jahr, dem 45. seines Bestehens, entnehmen wir, daß die Zahl seiner Mitglieder z. Z. 954 beträgt, daß der Verein im Berichtsjahre durch Tod 44 Mitglieder — die größte Sterblichkeitsziffer seit seinem Bestehen — verloren hat, während ihm 9 neu beigetreten. Infolge dieser außergewöhnlich hohen Zahl der Sterbefälle reichten die laufenden Einnahmen an Mitgliederbeiträgen und Zinsen zur Deckung der angefallenen Sterbefallsummen nicht aus, so daß die Vorstandschaft gezwungen war, 11 000 ℳ an Wertpapieren zu veräußern, wodurch sich eine Minderung des verzinslich angelegten Vereinsvermögens von 525 000 auf 514 000 ℳ ergab. So unerwünscht dies auch ist, so kann hierin doch keinerlei bedenkliches Sympton erblickt werden, da der Verein bei dem hohen Vermögensstand gleichwohl vollständig in der Lage ist, selbst bei dem Ausbleiben weiteren Zuganges an neuen Mitgliedern seinen Verpflichtungen zu genügen. Es war infolgedessen auch möglich, die Sterbefallsumme — wie bei der vorjährigen Generalversammlung bereits in Aussicht gestellt worden war — von 1400 auf 1500 ℳ rückwirkend vom 1. Januar d. J. ab festzusetzen, obgleich an die Hinterbliebenen der 44 verstorbenen Mitglieder der namhafte Gesamtbetrag von 59 845 ℳ geleistet wurde.

Allseitig und aufs lebhafteste wurde bedauert, daß der seitherige Vorsitzende des Vereins, Kgl. Regierungsdirektor Ernst Ritter v. Rutz, welcher fast ein Vierteljahrhundert die Geschäfte des Vereins in aufopferndster Weise leitete, eine Wiederwahl dankend ablehnte, da er infolge erreichten 70. Lebensjahres um dauernde Inruhestandversetzung nachgesucht habe und diese ihm bereits ab 1. Mai d. J. bewilligt worden sei. Bei der hierauf vorgenommenen Neuwahl wurde sodann der seitherige zweite Vorsitzende, Oberregierungsrat v. Gäßler, einstimmig zum ersten Vorsitzenden gewählt.

— **Wirklicher Geheimer Rat und Ministerialdirektor Dr.-Ing. Schroeder** ist, wie unseren Lesern bekannt, mit dem 1. d. M. in den Ruhestand getreten. Vor etwa 40 Jahren begann Exzellenz Schroeder, der jetzt im 70. Lebensjahr steht, seine arbeitsvolle und erfolgreiche Tätigkeit im Eisenbahndienst bei der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft. Schon im Jahre 1875 wurde er als Hilfsarbeiter in das preußische Ministerium der öffentlichen Arbeiten berufen, aus dem er nur für kürzere Zeit in die Stelle eines Vorsitzenden der Königlichen Eisenbahnkommission zu Königsberg zurücktrat, um dann wieder vom Jahre 1878 ab bis jetzt ohne Unterbrechung zunächst als vortragender Rat und seit dem Anfang des Jahres 1893 als Oberbaudirektor und Ministerialdirektor der ersten Eisenbahnabteilung des Arbeitsministeriums zu wirken. Sein König ehrte ihn durch Beförderung zum Wirklichen Geheimen Rat im Jahre 1903 und jetzt durch Verleihung des Kronenordens I. Klasse. Die Königlich technische Hochschule zu Berlin bezeugte Exzellenz Schroeder ihre Hochschätzung durch Ernennung zum Doktoringenieur honoris causa.

In seiner langen Dienstzeit hat der Scheidende eine ungewöhnliche Arbeitskraft und eine mustergültige Arbeitsfreudigkeit immer betätigt. Wo ein großer Plan zur Entwicklung der preußischen Staatsbahnen erdacht, eine schwierige Aufgabe gelöst werden mußte, da stand Schroeder im Vortreffen der Arbeitenden, unermüdlich anregend zum Schaffen und nie ermüdend im Verbessern des Erreichten, klar in der Auffassung, sicher im Urteil, den Freunden ein zuverlässiger Freund, den Mitarbeitern ein guter Berater und wohlwollender Amtsgenosse. Die Entwürfe für die Ausgestaltung der Bahnanlagen in Hamburg-Altona, Cöln, Hannover, Kattowitz, Wiesbaden, Cöln, Leipzig usw., in den rheinisch-westfälischen und den schlesischen Industriegebieten sind neben vielem anderen Merkzeichen für seine vielseitige Tätigkeit. Dabei fand er noch Zeit, als Mitglied der Akademie des Bauwesens, als Präsident des Königlich technischen Oberprüfungsamts und seit Streckerts Tode auch als Vorsitzender des Vereins für Eisenbahnkunde wichtige Arbeitsplätze mit unermüdlichem Eifer auszufüllen. Und hier werden wir Exzellenz Schroeder hoffentlich noch während einer langen Reihe glücklicher Lebensjahre wirken sehen. Sein edler Gerechtigkeitssinn, seine liebenswürdigen persönlichen Eigenschaften werden da noch immer ein reiches Feld der Betätigung finden. Möchte der hochverdiente Mann nun aber mehr als bisher dessen eingedenk werden, daß Arbeit zwar das Leben verschönt, daß aber auch der pflichttreue Arbeiter ein volles Anrecht auf behaglichen Lebensgenuß sich verdient hat.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist der bisherige Präsident der Eisenbahndirektion in Hannover Wiesner zum Oberbaudirektor und Ministerialdirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der Oberregierungsrat Herwig in Hannover zum Präsidenten der

Eisenbahndirektion daselbst, der Geheime Regierungsrat Lehmann ebenda zum Oberregierungsrat und der Geheime Baurat Köhler bei der Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr zum Oberbaurat mit dem Range der Oberregierungsräte ernannt worden.

Österreich.

— **Der Bau der Vintschgaubahn.** Kürzlich hat der Vorstand der Eisenbahnbaudirektion die Arbeiten im Zuge der Vintschgaubahn besichtigt. Es wurde auf Grund des Ergebnisses der Besichtigung beschlossen, bei dem sog. Josefsberge an Stelle der offenen Strecke einen Tunnel anzulegen. Die Ausführung des Tunnels wird voraussichtlich keinerlei Schwierigkeiten bieten, so daß die Vollendung der Vintschgaubahn bis zur Mitte des Jahres 1906, dem programmgemäßen Termine, zu gewärtigen ist.

— **Die Abschreibungen der Bahnen und die Finanzbehörden.** Die meisten Privatbahnen haben im letzten Jahre in den Bilanzen jenen Teil der Tilgungsquote, welcher der Entwertung der Bahnanlage aus dem Titel der Abnutzung und Heimfälligkeit entspricht, auf dem Baukonto zur Abschreibung gebracht und die Anrechenbarkeit dieser Abschreibungen als Abzugsposten verlangt. Die Steuerbehörden erster Instanz haben diese Neuerung nicht anerkannt, und einzelne Bahngesellschaften, wie die Kaiser Ferdinands-Nordbahn, haben dagegen Rekurse eingebracht. Von welcher Bedeutung diese Frage für die Privatbahnen ist, geht daraus hervor, daß, im Falle der Standpunkt der Gesellschaften von den Finanzbehörden vollständig geteilt würde, sich für die Nordbahn allein eine Ersparnis an Steuern und Zuschlägen von 800 000 Kr. für das Jahr ergeben würde.

— **Leoben-Vordernberger Bahn.** Der Jahresbericht dieser Bahn für das Jahr 1904 stellt fest, daß auch im abgelaufenen Jahre die Wirkungen der vorausgegangenen Krise in der Eisenindustrie noch nicht überwunden waren. Der weitere Rückgang, welchen der Verkehr auf den gesellschaftlichen Linien im letzten Jahre erfuhr, wurde hauptsächlich durch die verminderte Roheisenerzeugung in Vordernberg und durch die mehrmonatliche Einstellung des Hochofenbetriebs in Trofaiach bewirkt. Die Bilanz für das Jahr 1904 ergibt einschließlich des Gewinnvortrags vom vorausgegangenen Jahre einen reinen Überschuß von 327 821 Kr. Von diesem Überschusse wird beantragt, eine Dividende von 102 Kr. für die Aktie (gegen 114 Kr. im Vorjahre) zu verteilen und den Rest von 1421 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Die Schnittholztarife im Verkehre mit Süddeutschland.** Die für Schnittholz im Verkehre von Galizien und der Bukowina nach Süddeutschland geltenden ermäßigten Tarife waren in ihrem Fortbestande dadurch gefährdet, daß eine Reihe von Bahnen, welche diesen Verkehr bisher mitbedient hatten, von dieser Mitbedienung zurücktraten. Den Bemühungen des Eisenbahnministeriums ist es gelungen, der drohenden Aufhebung dieser Tarife, welche die Interessenten empfindlich berührt hätte, vorzubeugen, so daß die ermäßigten Tarife für Schnittholz im Verkehre nach Süddeutschland weiterhin in Geltung bleiben.

— **Das Betriebsergebnis der Wiener Stadtbahn.** Die Betriebsergebnisse der Wiener Stadtbahn waren auch im abgelaufenen Jahre recht unbefriedigend, was hauptsächlich auf den immer schärferen Wettbewerb der städtischen Straßenbahnen zurückzuführen ist. Es wurden im ganzen 29 953 067 Reisende gegen 32 012 240 Reisende im Jahre 1903 befördert. Der höchste Tagesverkehr wurde am 22. Mai mit 255 622 Personen erreicht. Das finanzielle Ergebnis des Betriebes ist ein Betriebskostenabgang von 770 942 Kr. (gegen ein solches von 546 996 Kr. im Vorjahre), welches vom Staate mit 657 159 Kr., vom Lande Niederösterreich mit 38 547 Kr. und von der Gemeinde Wien mit 75 237 Kr. zu tragen ist.

— **Verleihung eines Stipendiums aus der Ghega-Stiftung.** Der Österreichische Ingenieur- und Architektenverein in Wien hat seinerzeit zur Ehrung des Andenkens an Ghega, den Erbauer der Semmeringbahn, eine Stiftung gemacht, aus deren Erträgnis unbemittelten Söhnen von österreichischen Eisenbahnbediensteten Stipendien zur Pflege der Studien an der technischen Hochschule in Wien verliehen werden sollen. Das Eisenbahnministerium hat auf Grund des ihm zustehenden Verleihungsrechts kürzlich ein solches Stipendium im Betrage von 400 Kr. an den Hörer der genannten Hochschule Fochler, Sohn eines Lokomotivführers der österreichischen Staatsbahnen, verliehen.

Übrige europäische Länder.

— **Ein Denkmal zur Ehrung französischer Verkehrsbeamter aus der Zeit der Belagerung von Paris 1870/71.** Herr Postsekretär G. Rennert-Dresden schreibt uns: Frankreich ehrt nicht nur seine im Kriege von 1870/71 gefallenen Söhne, sondern es will jetzt in Dankbarkeit auch derer gedenken, die bei der Belagerung von Paris den durch Feindeshand abgeschnittenen Faden des Verkehrs, und zwar in Ermangelung jeder anderen Gelegenheit durch die Lüfte, wiederherstellten, und es will jetzt auch die Eisenbahn-, Post- und Telegraphenbeamten ehren, die in jenem Kriege ihre Kräfte und oft genug auch ihr Leben in den Dienst des Vaterlandes gestellt hatten. Der Verein der französischen Luftschiffer, l'Aéro-Club, Paris, 84 Faubourg Saint-Honoré, hat nämlich vor kurzem mit Unterstützung der beteiligten Verwaltungen und Gesellschaften und unter dem Ehrenprotektorat des Präsidenten der Republik eine öffentliche Sammlung eröffnet, um den Helden des Verkehrs in Paris ein Denkmal zu setzen. Das gesamte französische Volk soll sich daran beteiligen; auch der kleinste Betrag wird dankbar angenommen. Jeder, der für das Denkmal einen Beitrag von 1 bis 5 Fr. an die Adresse: „Crédit Algérien, Trésorier du Comité, 10 Place Vendôme, Paris" einsendet, erhält als kleine Erinnerungsgabe eine Postkarte mit der Ansicht des geplanten Denkmals zugeschickt. Beiträge über 5 bis 20 Fr., auch von Vereinen und Gesellschaften, werden mit der Übersendung eines Buches „Geschichte des Luftschiffes bei der Belagerung mit Abbildung der durch die Brieftauben übermittelten Depeschen" quittiert. Den Zeichnern von 20 bis 100 Fr. wird außerdem noch ein großes Kupferstichbild des Denkmals als Erinnerung und zugleich als Zimmerschmuck verehrt. Die Spender von 100 bis 500 Fr. erhalten eine in Bronze ausgeführte Medaille mit dem Denkmal, während die Namen derjenigen, die 500 Fr. und mehr zum Denkmal beisteuern, außerdem in ein sogenanntes „goldenes Buch" als Mitstifter des Denkmals verzeichnet werden. Ferner sind 100 Nachbildungen des Denkmals im Maßstab 70×30 cm im Bronze hergestellt worden, von denen jede für 1500 Fr. käuflich ist. Die Namen der Käufer, gleichviel ob Städte, Gemeinden, Private oder Gesellschaften, sollen gleichfalls im goldenen Buche verewigt werden.

Das vom Bildhauer A. Bartholdi entworfene Denkmal wird der Nachwelt die Beteiligung der Luftschiffahrt an der Verteidigung von Paris vor Augen führen; es wird ferner den glänzenden Leistungen der Brieftauben und besonders auch den Helden des Verkehrs — les Héros civils —, die den Transport der Krieger auszuführen hatten und die Verbindung des Heeres mit der Heimat ermöglichten, die verdiente Anerkennung zollen. Die Gruppe des schönen Denkmals soll folgendes darstellen: Zur rechten Seite des Beschauers sitzt die Stadt Paris, den rechten Arm erhebend, um eine Depesche von der am Luftballon flatternden Brieftaube entgegenzunehmen. Ein über ihrem rechten Knie liegendes, vor Entbehrungen und Hunger sterbendes kleines Mädchen bedeckt sie, um es wenigstens vor den Unbilden der Witterung zu schützen. In der Mitte steht ein Kämpfer, zwischen dessen Füßen ein getöteter Krieger auf dem Erdboden liegt. Zur Linken hält ein am Luftballon schwebender Matrose einen Anker. Eine das hoffende Frankreich verkörpernde Figur schließt die Gruppe rückwärts. Auf den Winkelpfeilern an den gebrochenen Ecken befindet sich das geflügelte Rad der Eisenbahn, darunter das Zeichen der Post, der verschlossene Brief und weiter unten das Sinnbild des Telegraphen: je zwei Stangen mit Isolatoren. In der Mittelfläche zwischen zwei Pfeilern sehen wir oben eine entflammte Granate auf der Mauerkrone der Stadt Paris mit ihrem Wappen.

Eine Ehrentafel soll die Namen der verdienten Beamten bezeichnen, die ihr Leben im Verkehrsdienste während des Krieges geopfert oder sich sonst rühmlich hervorgetan haben.

Den Abschluß des Denkmals bilden vier niedrige Pfeiler, geschmückt mit je einer Mauerkrone, auf der einige Brieftauben flattern. Das Sockelbild mit der belagerten Festung Paris im Hintergrunde veranschaulicht die einzelnen Zweige des Verkehrswesens in wahrhaft schöner Ausführung. Eine umgestürzte Lokomotive mit Tender liegt vor den Mauern der Stadt, über die der Luftballon schwebt, während die zerbrochenen Telegraphenstangen neben der Lokomotive darauf hindeuten, daß Paris von der Außenwelt gänzlich abgeschnitten war.

Der Sinnspruch des Denkmalbildes: In Clade Decus — In Luctu Spes (Im Unglück eine Zierde, eine Hoffnung in der Trauer) zeigt, daß der Gedanke der „Revanche" jenseits der Vogesen noch immer nicht ganz erloschen zu sein scheint.

— **Entschädigung wegen eines vom Schnellzug überfahrenen Automobils.** Am 1. Mai 1904 war auf einem Eisenbahnübergang bei Friches ein Automobil von dem von Belfort kommenden Schnellzug überfahren und alle sechs in ersterem

befindlichen Personen waren getötet worden. Das Automobil konnte auf die Bahnstrecke gelangen, weil die Schranken nicht geschlossen waren. Eine Frau Erkmann, deren Gatte sich unter den Opfern befand, verlangte von der verantwortlichen französischen Ostbahngesellschaft Entschädigung. Das Urteil wurde jetzt gefällt und geht dahin, daß Frau E. ein Kapital von 30000 Fr. und dazu eine lebenslängliche Rente von 4000 Fr. für sich erhält, dazu für jedes ihrer beiden unmündigen Kinder 10000 Fr. Kapital und eine jährliche Rente von 2000 Fr. bis zur Volljährigkeit. Außerdem hat die Eisenbahngesellschaft die auf 4025 Fr. geschätzten Beerdigungskosten zu zahlen.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat hat für die Erweiterung der Bahnhofanlagen in Bern einen auf 6 Jahre zu verteilenden Kredit von 8565000 Fr. bewilligt, ferner für 72 Lokomotiven, lieferbar durch die Lokomotivfabrik in Winterthur, 5816800 Fr., für die Erstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Aarburg-Sursee und Umbauten auf den betreffenden Stationen 5150000 Fr., für die Erweiterung des Bahnhofs Vallorbe 1400000 Fr., für den Bau eines Halbsalonschiffes „Rhein“ auf dem Bodensee 370000 Fr. Der Verwaltungsrat genehmigte den Vertrag über Lieferung von Saarkohlen zur Lokomotivfeuerung in den Jahren 1906–1910. Infolge einer Eingabe der Presse betreffend die Öffentlichkeit der Verhandlungen des Verwaltungsrats wurde beschlossen, über diese künftig ein sachliches „Bulletin“ zu veröffentlichen. Betreffs der Wählbarkeit von Beamten und Arbeitern der Bundesbahnen in kantonale oder Gemeindebeamtungen wurde daran festgehalten, daß die Annahme einer solchen Wahl von der Zustimmung der Generaldirektion abhängig sein soll. Doch wurde der letzteren empfohlen, möglichst weitherzig bei der Ermächtigung zur Annahme zu verfahren. Ende 1904 zählte das Personal der Bundesbahnen 16501 Beamte und Angestellte mit Jahresgehalt und 10022 im Tagelohn Angestellte, zusammen 26523. Am Ende des Vorjahres waren es 14409 Beamte und 10043 im Tagelohn Angestellte, zusammen 24452. Die Verwaltung war, wie diese Zahlen zeigen, bestrebt, möglichst viele Arbeiter in die günstigere Stellung festangestellter Beamter vorrücken zu lassen.

Nach der Jahresrechnung betrugen die Betriebseinnahmen der Bundesbahnen für 1904 insgesamt rund $114\frac{1}{2}$ Millionen Franken, die Betriebsausgaben $77\frac{1}{2}$ Millionen, der Überschuß 37 Millionen. Hierzu kommen als weitere Einnahmen der Ertrag verfügbarer Kapitalien, die Bauzinsen für neue Linien, der Ertrag von Nebengeschäften, die Zuschüsse aus den Spezialfonds, Betriebsbeihilfen, sonstige Einnahmen und Saldovortrag. Die Gesamteinnahme der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt $53^2/_3$ Millionen. Davon waren zu bestreiten die Verzinsung der Anleihen mit 36,32 Millionen, die gesetzlichen Kapitaltilgungen, Abschreibungen und Anleihekosten mit 4,64 Millionen, Pacht- und Kontokorrentzinsen, Einlagen in die Spezialfonds und Verwendungen zu verschiedenen Zwecken. Die Gewinn- und Verlustrechnung schließt mit einem Aktivsaldo von 60735 Fr. ab.

— **Simplontunnel und Simplonbahn.** Über die Arbeiten zur Fertigstellung des Tunnels entnehmen wir einer eingehenden Darlegung des Berner „Bund“ folgendes: Zur Zeit des Stollendurchlags (24. Februar) machten die bereits vollendeten Tunnelstrecken rund 18,5 km aus, davon 10 km auf der Nordseite und 8,5 km auf der Südseite. (Die Gesamtlänge des Tunnels, des längsten aller bestehenden, ist 19731 m.) In der Mittelpartie von etwas mehr als 1 km war zum Teil erst ein enger Stollen von 3 m Breite und 3 m Höhe gebohrt. Die nächste Arbeit bestand darin, diese Strecke auf die normale Weite von 6 m Höhe und 6 m Breite auszudehnen und auszumauern, wofür 4 bis 5 Monate erforderlich sind. Die Bauunternehmung hatte im Tunnel ein Schmalspurbahngleis erstellt, das mit dem Abschluß ihrer Arbeiten beseitigt wird. Dann ist eine Schotterschicht aufzubringen und das endgültige Bahngleis zu legen. Hierfür werden Schienen von 49 kg Gewicht für das laufende Meter und Schwellen von Buchenholz, imprägniert mit karbolsäurehaltigem Teeröl, verwendet. Gleichzeitig mit dem Bahngleis sind im Tunnel sechs Kabel zu legen. Sie werden in einem Kanal am Fuße des nördlichen Widerlagers in Sand gebettet und mit Deckplatten abgeschlossen. Eins dieser Kabel ist bestimmt für die eidgenössische bezw. internationale Telegraphenlinie, eins für den Bahntelegraphen, eins für den Fernsprecher, eins für die Glockensignale, eins für das Blocksystem und endlich ein Starkstromkabel für die Beleuchtung im Innern des Tunnels. Eine andere wichtige Arbeit, die erst in Angriff genommen werden kann, wenn der Tunnel vollendet ist, besteht in der Erstellung der Anlagen und Einrichtungen für die Kreuzungs- und Ausweichestation in der Mitte des Tunnels, wie Signale, Fernsprecher und Telegraph, Aufenthaltslokale für das Bahnpersonal, Umformerstation für die elektrische Beleuchtung und Beleuchtungseinrichtungen überhaupt usw. Auf dieser Ausweichestation sollen übrigens nur Güterzüge anhalten; die Personenzüge durchfahren den Tunnel ohne Aufenthalt. Während der Vollendung des Tunnels wird endlich eine gründliche Untersuchung des Tunnels vorgenommen werden, um etwaige Verwerfungen und Senkungen an schwierigen Stellen in gehörigen Stand zu setzen usw.

Nach einer Mitteilung des schweizerischen Verkehrsbureaus haben sich die Verwaltungen der schweizerischen Bundesbahnen, der italienischen Eisenbahnen und der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft über einen vorläufigen Fahrplanentwurf für den Simplon geeinigt. Danach verläßt ein Expreßzug Mailand um 3 Uhr nachmittags und gelangt 10 Uhr 15 Min. abends nach Lausanne. Dieser Zug wird an den Abendzug Genf-Lausanne-Bern Anschluß haben, den die schweizerischen Bundesbahnen mit der Eröffnung des Simplon einzuführen in Aussicht stellten und wohl bis nach Zürich und Basel weiterführen werden.

Was die lang verschleppte Angelegenheit der französischen Zufahrtlinien zum Simplon anlangt, so hatte neuerdings der französische Minister der öffentlichen Arbeiten Gauthier beim schweizerischen Bundesrat angefragt, ob dieser bereit sei, zusammen mit der französischen Regierung die Sache zu prüfen. Der Bundesrat antwortete gemäß den seinerzeit in der Bundesversammlung abgegebenen Erklärungen, einstweilen lägen nur für die Linie Frasne-Vallorbe technische Pläne und der Finanzausweis vor, und es sei daher für diese Linie von der Schweiz die Konzession erteilt worden. An der französischen Regierung sei es nun, zu entscheiden, ob sie die Konzession auch für das betreffende französische Stück erteilen wolle. In eine Erörterung über andere Zufahrtlinien zum Simplon könne der Bundesrat angesichts des Umstandes, daß der Plan Frasne-Vallorbe spruchreif sei, z. Z. nicht eintreten; er werde aber die übrigen Pläne ebenfalls in voller Unparteilichkeit prüfen, sobald die technischen Vorlagen und der Finanzausweis ihm unterbreitet würden. Die französische Regierung hat die Entscheidung betreffs Frasne-Vallorbe nun bald zwei Jahre hingeschleppt, nachdem die Konzession schweizerischerseits von Regierung und Parlament erteilt worden.

Betreffs der internationalen Simplonkommission hat der schweizerische Bundesrat die letzte unbedeutende Meinungsverschiedenheit mit Italien aus dem Wege geräumt. Danach wird die Konferenz sich zweimal im Jahre versammeln, nicht nur einmal, wie schweizerischerseits vorgeschlagen.

Den beim Bau des Simplontunnels umgekommenen 57 Arbeitern wird, ähnlich wie beim Gotthard geschehen, ein Denkmal gesetzt: ein Granitblock mit den Namen und der Inschrift: „Unter dem gewaltigen, unaufhaltsamen Schritt der Kultur, die den granitenen Grund dieses Felsenjoches durchbohrte, ließen hier Leben und Blut schlichte Pioniere der Arbeit, im Dunkeln sterbend, aber nicht fruchtlos!“

— **Automobilverkehr in der Schweiz.** Mit der Einführung regelmäßiger Automobilverbindungen ist man besonders in der Ostschweiz vorgegangen. So bestehen im Thurgau seit bald einem Jahr drei solche: Frauenfeld-Steckborn, Münchwilen-Fischingen und Münchwilen-Turbental. Wie dem Berner „Bund“ über „Enttäuschungen“ geschrieben wird, war zwar die Benutzung durch die Bevölkerung eine gute, aber die finanziellen Ergebnisse waren auf allen Linien wenig ermunternd. Der Betrieb sei sehr teuer, die Erneuerung des Materials, namentlich der Ersatz der Gummireifen, verschlinge ungeheure Summen, und infolge seiner beschränkten Aufnahmefähigkeit könne der Automobilbetrieb keine außergewöhnliche Verkehrsanhäufung bewältigen, was wieder beim Publikum Ärgernis hervorrufe. Die Automobilgesellschaft Frauenfeld-Steckborn beförderte vom 18. Juli bis 31. Dezember 1904: 16750 Personen und erzielte dabei eine durchschnittliche Platzausnutzung von 40 %. Ein Fehlbetrag von 2000 Fr. ohne Verzinsung des Aktienkapitals war das finanzielle Ergebnis. Es heißt, daß in dem Entwurf eines kantonalen Eisenbahn-Subventionsgesetzes auch eine Gewährung staatlicher Beihilfen für Automobilverbindungen in Aussicht genommen sei.

— **Bahnhof in Thun.** Eine auf Einladung des schweizerischen Eisenbahndepartements abgehaltene Konferenz der beteiligten Bahnen, der Berner Regierung usw. ließ allgemein die Ansicht kund werden, daß die Erstellung eines Hauptbahnhofs in Thun und die Anlage eines Schiffahrtskanals mit Landungsplatz der Dampfer eine dringende Forderung des sich entwickelnden Verkehrs sei. Eine Entscheidung wurde nicht getroffen.

— **Elektrische Bahn Brunnen-Axenstein.** Die Tunnel für die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach sind schon durchbohrt und der Unterbau ist bis zur Schienenlegung fertig. Die Endstation ist Axenstein.

— **Schweizerische Eisenbahnerorganisationen und ihre Forderungen.** Der Vorstand des Personals schweizerischer Transportanstalten hat in Ausführung der Beschlüsse der seiner-

zeit erwähnten 7000 Mann starken Versammlung der vereinigten Eisenbahnerorganisationen die „Expertise" über die von der Generaldirektion der Bundesbahnen herausgegebenen Berichte betreffend den finanziellen Stand der Pensions- und Hilfskassen der zurückgekauften Bahnen den Herren Dr. Graf, Professor der Mathematik in Bern, und Dr. Vilfredo Pareto, Professor der Nationalökonomie in Lausanne, übertragen. Eine in Zürich abgehaltene außerordentliche Versammlung des Vereins schweizerischer Lokomotivführer beschloß, die früheren Forderungen betreffs der Nebenbezüge, schnelleren Erreichung der Höchstbesoldung und Abschaffung des Werkstättendienstes der Heizer energisch aufrecht zu erhalten.

— **Drahtseilbahn Muottas-Muraigl bei Samaden.** Mit dem Bau des Bahnkörpers wurde am 1. d. M. begonnen. Die Bahn soll am 15. Juni 1906 in Betrieb genommen werden.

— **Neue Schnellzuglokomotiven in der Schweiz** von großer Mächtigkeit werden jetzt erprobt. Eine solche, 18 m lang, 4 m hoch, 110 t schwer, wurde auf der Strecke Winterthur-Romanshorn bis zur höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit von 100 km in der Stunde geprüft und hat die Probefahrten laut Thurg. Ztg. glänzend bestanden. Es sollen in rascher Reihenfolge 12 solcher Kolosse beschafft werden; sie sollen zur Beförderung der direkten Schnellzüge Genf-Brig (Simplon), Genf-Basel und Genf-Bern-Zürich bestimmt sein.

— **Tod des Comm. Lampugnani in Turin.** Der Genannte, Betriebsdirektor des ersten Bezirkes des Mittelmeernetzes (Linien nördlich von Pisa), ist infolge einer Lungenentzündung am 14. April in Turin gestorben. Seit dem Jahre 1862 der Eisenbahnverwaltung angehörig, hat er es infolge seiner tüchtigen Fachkenntnisse, seiner Energie und Begabtheit bis zum Leiter der Betriebsdirektion des ersten Bezirks der Mittelmeerbahn gebracht. Sein Wirken war mit allen wichtigen Bahnfragen des Landes verknüpft; der Verstorbene war auch Mitglied des internationalen Eisenbahnkongresses, der Kommission für die Simplonbahn und der Gesellschaft für den Hafen von Genua, für welche er unermüdlich tätig war.

— **Das italienische Eisenbahn-Verstaatlichungsgesetz.** Nachdem das Gesetz für die Einführung des Staatsbahnbetriebes auf den italienischen, im Staatseigentum befindlichen Linien vom Abgeordnetenhause mit 289 gegen 45 Stimmen am 19. April angenommen worden ist, wurde es gleich darauf am 20. April dem Senat vorgelegt. Die Senatskommission konnte die Prüfung des Gesetzes in einem Tage vollenden und bereits am 21. April dem Senat die bedingungslose Annahme vorschlagen, was auch am gleichen Tage mit beinahe Stimmeneinhelligkeit geschah. Am selben Tage konnte das Gesetz der Königlichen Sanktion unterbreitet und in der Staatszeitung veröffentlicht werden.

In Ergänzung des in Nr. 32 d. Ztg. gebrachten Berichtes über das obige Gesetz sei hier noch der wenigen Zusätze und Abänderungen Erwähnung getan, welche es in seiner parlamentarischen Erörterung erfahren hat und aus denen die endgültige Form des Gesetzes entnommen werden kann. Die Anzahl der Artikel stieg von 24 auf 28. In dem Art. 1 wurde neu der Regierung die Ermächtigung erteilt, unter günstigen Verhältnissen auch den Betrieb von neuen Linien zu übernehmen, welche mit dem Staatsbahnnetze zusammenhängen. Aus dem Art. 4 wird die Bestimmung entfernt, nach welcher die Stellung des Generaldirektors, der Ausschußmitglieder und aller besoldeten Angestellten unvereinbar erklärt wird mit der Annahme von öffentlichen, auf Wahl beruhenden und parlamentarischen Ämtern. Diese Unvereinbarkeit wird aufrechterhalten nur für den Generaldirektor und die Ausschußmitglieder, und zwar nur für parlamentarische Stellungen. Im Art. 5 ist die Bestimmung gestrichen worden, daß die Einführung des Gesetzes durch Verordnung geregelt werden soll. Auf Grund des Vorschlages der Kommission wurde nach Art. 10 ein neuer Artikel eingesetzt, laut welchem die Lieferungen von Materialien für die Bahnverwaltung der einheimischen Industrie gewahrt werden sollen, und nur bei Gefahr von ungehöriger Verständigung oder anderer Hintergehungen durch die beteiligten Firmen zum Schaden der Verwaltung dürfen internationale Ausschreibungen stattfinden. Die Art. 11—15 des ministeriellen Entwurfs bleiben unverändert und erhalten Nr. 12—16. Der Art. 16 des Entwurfs (17 des Gesetzes), welcher den Übergang des Personals von der jetzigen Verwaltung zur Staatsverwaltung betrifft, wird durch den Zusatz ergänzt, daß mit dem 1. Juli d. J. das Personal der drei Netze Mediterranea, Sicula und Adriatica (mit Ausnahme des den alten Meridionallinien zugewiesenen Teiles) zur Staatsbahnverwaltung übergeht, indem der Regierung die Ermächtigung erteilt wird, die jetzigen Generaldirektoren, Vizegeneraldirektoren und Betriebsdirektoren nicht zu übernehmen; der Regierung soll ferner vorbehalten sein, diejenigen Beamten der drei obersten Rangklassen, welche überzählig erscheinen, zu pensionieren oder auf zwei Jahre zur Disposition zu stellen sowie innerhalb des Jahres 1905 die im ersten Halbjahre 1905 von den Gesellschaften in den obersten vier Rangklassen gemachten Ernennungen zu prüfen und auch rückgängig zu machen. Der so sehr angefochtene Art. 17 (Streikverbot) ging ohne Veränderung durch und erhielt die Nr. 18. Der Art. 22 des Gesetzes (21 des Entwurfes) wurde in der Weise abgeändert, daß die Regierung verpflichtet wird, noch innerhalb des Jahres 1905 die Gleichstellung der Gehälter und Nebenbezüge des Personals durchzuführen, daß die Mehrausgabe dafür den Betrag von 1 000 000 L. nicht übersteigen dürfe und daß diese neue Beordnung durch Königlichen Erlaß mit Gültigkeit vom 1. Januar 1906 vorläufig eingeführt werden könne, aber sodann dem Parlament vorgelegt werden müsse, um zum Gesetz erhoben zu werden. Die Bestimmungen des Art. 24 des Entwurfs, welche die im Art. 18 enthaltenen Strafbestimmungen für den Ausstand auch auf die Angestellten der Privatbahnen ausdehnen, sind ohne Abänderung im Art. 27 des endgültigen Gesetzes wiedergegeben, welches ferner noch die neuen Artikel 25, 26 und 28 enthält. Art. 25 gibt der Regierung die Berechtigung, alle Maßnahmen zu ergreifen, welche sich zum Schutze der Interessen der von den Meridionallinien bedienten Landschaften nötig erweisen sollten, falls diese Bahnen nicht vom Staate erworben werden sollten. Zur Erklärung dieser Bestimmung sei mitgeteilt, daß die Meridionalbahnen konzessionsgemäß nach Ablauf der jetzigen Betriebsverträge und wenn der Rückkauf nicht zustande kommt, das Recht haben, auf ihren Linien die alten, weit höheren Tarife wieder einzuführen, was natürlich von dem betreffenden Landstrich schwer empfunden werden würde. Art. 26 beschränkt die Gewährung von Freifahrkarten auf die Angestellten der Staatsbahnen und deren Familien und auf die Staatsbeamten, welche vermöge ihres mit der Bahn im Zusammenhange stehenden Amtes dienisteshalber deren bedürfen. Es sind dann Strafen vorgesehen für die unrechtmäßige Gewährung von Freikarten, und es wird bestimmt, daß die übrigen Verleihungen von Freikarten durch Königlichen Erlaß zu regeln sind. Art. 28, der letzte des Gesetzes, schreibt vor, daß der Betrieb der Staatsbahnen durch eine unabhängige Verwaltung ausgeführt werden soll, deren endgültige Beordnung noch im laufenden Jahre durch besonderes Gesetz zu geschehen habe. Dazu sei bemerkt, daß für diese endgültige Einrichtung der Staatsbahnverwaltung der bereits dem Parlament vorgelegte Entwurf des früheren Ministers Tedesco als Grundlage dienen soll, und daß man glaubt, imstande zu sein, ihn noch vor Beginn der parlamentarischen Ferien durchzuberaten.

— **Folgen des Streiks der italienischen Eisenbahner.** Wie bereits berichtet, hatten einige sozialistische Abgeordnete behufs Beendigung des Ausstandes der italienischen Eisenbahner mit dem Ministerpräsidenten Fortis eine Unterredung, in welcher sie drei Ansuchen stellten: 1. Es möchte im Gesetze für die endgültige Einrichtung der Staatsbahnverwaltung ein Schiedsgericht vorgesehen werden für die Beilegung der Streitfälle zwischen Verwaltung und Personal; 2. in Zukunft möchte die Regierung die Vertretung der Eisenbahner hören bei Feststellung der Nebenbezüge, und 3. nach Aufhören des Ausstandes möchten gegen die Streikenden keine drückenden Maßregeln ergriffen und alle Ausständigen wieder angenommen werden. Bekanntlich hatten die Bahnverwaltungen die Entlassung aller nicht fest angestellten Streikenden verfügt. Die Antwort, welche der Ministerpräsident darauf gegeben hat, und in welcher er nach Mitteilungen der Presse unnötige Zusagen gemacht haben sollte, rief Mißfallen in den parlamentarischen Kreisen hervor und gab Veranlassung zu einer Anfrage im Senat gelegentlich der Debatte vom 21. April über das Eisenbahngesetz. Der Minister erklärte in Beantwortung der Anfrage, daß er in jener Zusammenkunft nur versichert habe, es solle das Schiedsgericht, wie aus der Verhandlung der Kammer hervorgehe, im Gesetze für die endgültige Einrichtung der Staatsbahnverwaltung vorgesehen werden; gern wolle er die Wünsche und Vorschläge der Eisenbahner über die Frage der Nebenbezüge anhören, aber nie könne er zugeben, mit den Vertretern der Eisenbahnerverbände zu verhandeln und diese anzuerkennen. Was den dritten Punkt anbelange, so halte er es für angezeigt, Milde für die Streikenden walten zu lassen. Der Senat nahm diese Erklärungen zur Kenntnis und ging zur Tagesordnung über, indem in einem Antrage die Ansicht ausgesprochen wurde, daß die Nachsicht für die Irregeführten nicht die wirksame Wahrung der Staatsrechte, die Aufrechterhaltung der Disziplin, den Schutz und die Würdigung derjenigen Angestellten, welche in treuer Erfüllung ihrer Pflichten im Dienste verblieben sind, beeinträchtigen solle.

In Ausführung dieser Zusagen haben die Bahnverwaltungen sich bereit erklärt, keine Strafen über die Ausständigen zu verhängen und alle wieder in den Dienst zu nehmen; diesen werden aber die Löhne und Gehälter für die Streiktage nicht

ausgezahlt. Die Adriatische Eisenbahngesellschaft hat ferner beschlossen, den während des Ausstandes im Dienst gebliebenen Angestellten, mit Ausnahme der höheren Beamten, doppelten Lohn auszuzahlen.

— **Rückkauf der italienischen Südbahnen.** In der Sitzung des Abgeordnetenhauses, in welcher die Verlängerung des Termines für den Rückkauf der Meridionallinien genehmigt wurde, sprach sich der frühere Arbeitsminister Tedesco, welcher bis dahin die Unterhandlungen mit den Adriatischen Bahnen geführt hatte, mit auffälliger Entschiedenheit und Schärfe gegen den Rückkauf aus, welchen er als denkbar schlechtestes Geschäft für den Staat bezeichnete; im gleichen Sinne und ebenso entschieden sprach sich der Vorsitzende der alten Kommission aus, welche die Rückkaufsbedingungen zu prüfen hatte und wegen Meinungsverschiedenheit der Mitglieder zu keinem Beschlusse kommen konnte. Diese Erklärungen erregten begreifliches Aufsehen, besonders in der Tagespresse, die zum großen Teil gegen den Rückkauf Stellung nahm. Die jetzige Regierung jedoch, welche auf Grund des Eisenbahngesetzes mit der Einrichtung des Staatsbahnbetriebes sich dringend zu beschäftigen hat, wofür ihr nicht einmal zwei Monate mehr zur Verfügung stehen, muß sich der ungeheuren Steigerung der sowieso schon so großen Schwierigkeiten, welche sie zu überwältigen hat, bewußt sein, wenn es sich auch noch darum handeln mußte, aus dem geschlossenen Netze der Adriatica die 2000 km Meridionallinien auszuscheiden und diesen Linien ihr Treffnis an Personal, Roll- und Betriebsmaterial, Werkstätten, Bureaus usw., die gegenwärtig unter der gut verwalteten Adriatica stehen, zuzuweisen; ferner muß die Regierung auch daran denken, daß in bezug auf die Tarife und auf Behandlung des Personals die Meridionalbahnen konzessionsgemäß bedeutend geringere Verpflichtungen haben, als solche für das Staatsbahnnetz bereits festgelegt sind, und daß, falls der Staat eine Vereinheitlichung in dieser Hinsicht erreichen wollte, er auch die daraus hervorgehenden finanziellen Lasten tragen müßte. Von diesen Beweggründen geleitet, hat nun die Regierung eine neue Kommission eingesetzt mit dem Auftrage, bis zum 10. d. M. zu berichten, ob und zu welchen Bedingungen der Rückkauf der Meridionalbahnen annehmbar sei; falls der Rückkauf als nicht vorteilhaft bezeichnet werden könne, soll sie Maßnahmen vorschlagen, die für die Behandlung des Personals und in der Angelegenheit der höheren Tarife zu gunsten der betroffenen Landstriche zu verfügen wären. Viele Zeitungen besprechen die Zusammensetzung der Kommission abfällig, da von der Mehrheit der durch die Regierung ernannten Mitglieder schon bekannt sei, daß sie für den Rückkauf sind; man meint, daß angesichts der obenerwähnten Schwierigkeiten auch Opfer für den Staat nicht zu scheuen seien.

— **Ernennung des Generaldirektors der italienischen Staatsbahnen.** Laut Beschluß des Ministerrates wurde am 27. April dem König der Erlaß zur Unterschrift unterbreitet, nach welchem mit dem 1. d. M. zum Generaldirektor der italienischen Staatsbahnen der Comm. Ingenieur Richard Bianchi, bisheriger Generaldirektor der Sizilianischen Bahnen, ernannt wird. Die Ernennung war bereits vorgesehen, da Bianchi schon vom früheren und auch vom jetzigen Ministerium berufen wurde, den Arbeiten der Einrichtung der Staatsbahnverwaltung vorzustehen.

Fremde Weltteile.

— **Die Eröffnung des regelmäßigen Verkehrs auf der Linie Taschkent-Orenburg** soll am 1./14. Juni stattfinden. Wenn bisher von dieser wichtigen Bahn die Rede gewesen ist, so hat man — abgesehen natürlich von der militärischen Bedeutung — immer nur auf die Zufuhr von verschiedenen Früchten, wie Weintrauben, Melonen usw., sowie von Gemüse aus Mittelasien nach Europa hingewiesen und gleichzeitig nicht unterlassen, darauf hinzuweisen, daß zu diesem Zweck bereits besondere Wagen gebaut sind, die für den Verkehr mit Moskau und St. Petersburg bestimmt sind. Ebenso ist mit Recht darauf hingewiesen worden, daß mit der Eröffnung der Bahn ein Zufluß des billigen westsibirischen Korns nach Mittelasien zu erwarten steht, wodurch die Möglichkeit gegeben sein wird, eine Fläche von etwa 585 000 Deßjätinen (= 639 112 ha), die dort jetzt dem Getreideanbau dient, der Baumwollkultur nutzbar zu machen, was der russischen Baumwollindustrie, die jetzt die hohen Zölle für das ausländische Produkt zu zahlen hat, große Vorteile bringen wird.

Alle diese Angaben sind durchaus zutreffend und man kann wohl mit einiger Bestimmtheit damit rechnen, daß die Bahn diese wohltätigen Rückwirkungen auf den Güteraustausch und die Gütererzeugung haben wird. Aber damit ist bisher immer nur von dem Austausch von Früchten und Baumwollkulturen die Rede gewesen. Es ist daher von Interesse, zu beobachten, daß seit Eröffnung des zeitweiligen Verkehrs auf der Bahn auch die Industrie ihr Augenmerk dem Markte in Turkestan und Transkaspien zuzuwenden beginnt. Den Reigen hat, soweit das in der Presse verfolgt werden konnte, die Eisenindustrie eröffnet. Die „Turkestanskija Wjedomosti" haben schon darauf eingehend hingewiesen, daß bei einem sorgsamen Studium der örtlichen Bedürfnisse und Gewohnheiten der mittelasiatischen Bevölkerung der dortige Eisenmarkt der russischen Eisenindustrie lohnende Beschäftigung geben wird. Die zur Zeit aus Europa dorthin eingeführten Spaten, Beile und Sensen finden wenig Absatz, weil sie den Gewohnheiten der Bevölkerung nicht entsprechen. Eingeborene sowohl als auch die eingewanderten Russen bearbeiten den Boden mit dem „Kitmen", einer Hackschaufel, die senkrecht zum Stiel steht; selbst beim Militär ist diese Schaufel eingeführt, die den klimatischen und Bodenverhältnissen in praktischer Weise angepaßt ist. Das Zimmermannsbeil ist durch eine in gleicher Weise umgestaltete Hacke ersetzt. Der ganze Bedarf an diesen Geräten in einem von 7 000 000 Menschen bewohnten Gebiet wird durch die einfache und teure Arbeit einheimischer Schmiede gedeckt. Ein Kitmen kostet 1,5—2,5 R. (= 3,25 - 5,40 ℳ) bei 6—7 Pfund Eisengewicht. Jeder Landarbeiter verbraucht davon jährlich zwei Stück, da es ein Werkzeug ist, das bald die Arbeit des Pfluges ergänzt, bald bei Bewässerungsanlagen, beim Behäufeln der Baumwollpflanzen und bei anderen Kulturen unentbehrlich ist. Die fabrikmäßige Herstellung dieser Schaufel dürfte bei dem nach Hunderttausenden zählenden Bedarf lohnend sein. Auch die Lastfuhrwerke, „Telega" wie „Arba" (ein zweirädriger Karren, der von einem Zugtiere bewegt wird), verdienen Beachtung. Noch sind hölzerne Achsen fast allgemein; die billigen tragen bei schlechtem Wege nicht mehr als 10 Pud (= 163,8 kg) Last, die für Lasten von 40—50 Pud (= 655—819 kg) geeigneten sind sehr teuer. In Taschkent, Tschimkent und Aulieata würden Achsen, Radreifen und sonstiges eisernes Zubehör für Telegas guten Absatz finden; die Achsen für Arbas müßten der in ganz Mittelasien verbreiteten Art der Arba genau angepaßt sein. Auch die Sense müßte für Mittelasien noch umgeformt werden, damit sie die sartische Sichel verdränge.

Es wird wohl nicht mehr sehr lange dauern, und namentlich sobald der regelmäßige Verkehr auf der Bahn eröffnet sein wird, so wird die bequeme Reisegelegenheit nach dem zur Zeit nur schwer zu erreichenden Taschkent viele Reisende anlocken, um dort Land und Leute aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Man wird dann auch aus eigener Anschauung erfahren, was gebraucht wird und wie das beschaffen sein muß, um auch wirklich unter jenen Verhältnissen gute Dienste leisten zu können. Es kann an der Hand der Erfahrungen, die Rußland mit der Mittelasiatischen Bahn gemacht hat, die immer noch die einzige asiatische Eisenbahn ist, die einen Reingewinn liefert, fast mit Sicherheit angenommen werden, daß die Orenburg-Taschkent-Bahn in gar nicht allzu langer Zeit ähnlich günstige Ergebnisse fördern wird. Mittelasien mit seiner uralten Kultur bietet einen günstigen Boden, um das, was einst dort blühte, in neuer Form unter europäischem Einfluß den Anforderungen der Neuzeit entsprechend neuerstehen zu lassen. Geschieht das, dann wird Mittelasien natürlich ein bedeutender Abnehmer nicht nur für Spaten und Sensen, für Wagenachsen und Zimmermannsbeile, sondern auch für Maschinen und die Erzeugnisse der Textilindustrie werden. Kurz, nicht Rußland allein wird dort guten Absatz finden, sondern im Mitbewerb mit ihm werden auch die übrigen Staaten Europas die Erzeugnisse ihrer besser entwickelten Industrie auf jenem Markte verkaufen. Neben diesem Gewinn auf friedlichem Gebiete steht dann außerdem noch der große Vorteil, den Rußland auf militärischem Gebiete durch die Bahn gewinnt. Wohl erst jetzt wird in Mittelasien Rußland seinen Wünschen den nötigen Nachdruck verleihen können, weil die Orenburg-Taschkent-Eisenbahn die erste, stets verwendbare Verkehrsstraße ist, auf der jene entfernt gelegenen Besitzungen erreicht werden können.

— **Die Sibirische Eisenbahn** ist zur Zeit wohl das Schmerzenskind der russischen Eisenbahnverwaltung. Sie soll in dieser schweren Zeit Leistungen übernehmen, die für Rußlands Bestehen von der allergrößten Wichtigkeit sind, ohne daß sie dementsprechend ausgerüstet worden ist. In der Hauptsache dazu bestimmt, in die Einöden des großen Ländergebiets die Möglichkeit einer allmählichen, wirtschaftlichen Entwicklung zu bringen, ist sie plötzlich vor die Aufgabe gestellt, eine Armee, die nach Hunderttausenden zählt, auf 7000 und mehr Kilometer zu befördern. Und während sie eben anfing, ihrer ersten Aufgabe gerecht zu werden und die in den allenthalben entstehenden Molkereien erzeugte Butter, das geerntete Getreide und das Mastvieh auf die europäischen Märkte zu schaffen, soll sie jetzt plötzlich nicht nur für die im Felde stehende Armee die Verpflegung hinschaffen, sondern die durch die Verhältnisse stark gestiegenen Ansprüche der größeren Städte, in denen naturgemäß ein großer Zusammenstrom von Menschen stattgefunden hat, befriedigen, sie mit allem versorgen,

was an Lebensbedürfnissen erforderlich ist. Das geht selbstverständlich über das Maß dessen, was die Bahn billigerweise leisten kann. Die deutsche St. Petersburger Zeitung teilt den Inhalt eines amtlichen Berichts mit, der die schwierige Lage des Gebietes darstellt, das unter dem Mangel an den notwendigsten Lebensmitteln und Gebrauchswaren schwer zu leiden hat. Irkutsk und das anliegende Gebiet bedürfen einer wöchentlichen Zufuhr von 40 Wagenladungen Weizenmehl, 7 Wagenladungen Zucker, 10 Kesselwagen mit Petroleum, 15 Wagenladungen Roggenmehl, 3 Wagenladungen Lichte, 28 Wagenladungen Fleisch und 7 Wagenladungen verschiedener Waren, im ganzen 110 Wagenladungen in der Woche. Dagegen ist aber der Transport von Privatgütern zur Zeit nur möglich, wenn es gelingt, ein oder zwei Wagen an die Militärzüge anzuhängen. Bis in die letzte Zeit sind nur 15—20 Wagen wöchentlich eingetroffen. Die Lage des Gebiets spitzt sich noch dadurch zu, daß dort fast alle Produkte, angefangen mit Fleisch, angebracht werden müssen. Besonders schwierig ist die Lage der Stadt Irkutsk, deren Bevölkerung während des Krieges um 40 % gewachsen ist, da bei jedem Vorstoß der Japaner viel Volk aus der Mandschurei und vom Amur nach Irkutsk flüchtet. Eine weitere Erhöhung der Transportfähigkeit der Bahn ist sehr schwierig, während zum Transport mittels Fuhre keine Leute vorhanden sind, da viele einberufen sind und der Rest der männlichen Bevölkerung, durch die hohen Löhne angezogen, sich den Arbeiten in Forsten und Kohlengruben zugewandt hat.

Das ist ein trübes Bild, das geradezu entsetzlich wirkt, wenn man gleichzeitig liest, daß neuerdings abermals die Beförderung von Privatgütern östlich von Tscheljäbinsk gänzlich untersagt worden ist. Offenbar finden wieder sehr starke Truppentransporte statt; da ist es denn begreiflich, daß alles andere zurücktreten muß. Wunderbar ist es übrigens, was für eigenartige Vorschläge in dieser Zeit der Bedrängnis zur Abänderung der Not bezw. zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Sibirischen Bahn gemacht werden. So wird vorgeschlagen, und die amtliche „Torg.-Prom. Gaseta“ Nr. 59 teilt es mit, daß dem Ministerium der Verkehrsanstalten der Plan vorgelegt worden ist, um die Züge aus Sibirien möglichst gut auszunutzen, die gedeckten Wagen nach Abnahme der Räder auf Plattformen zu verladen. Es sollen leere Plattformen auf die Langseite gelegt nebeneinander auf Plattformwagen verladen werden, um dadurch das in Europa zum Beladen nötige Rollmaterial beschleunigt zurückgelangen zu lassen; anderseits sollen die zum Mannschaftentransport hergerichteten Güterwagen schleunigst mit Deckplätzen ausgerüstet werden, um so schneller die Truppen nach Ostasien zu schaffen. Das sind doch schon etwas bedenkliche Vorgänge. Wenn die Not zu solchen Vorschlägen anregt, dann muß es doch schon recht böse aussehen.

Wenn man die vorstehenden Anregungen als kennzeichnend für den Zustand auf den russischen Bahnen auffassen darf, so ist es anderseits ganz unbegreiflich, daß trotz der Bedrängnis noch immer darüber beraten wird, wie man die beschädigten Lokomotiven und Wagen wieder schnell für den Betrieb flott machen kann.

Nach dem bestehenden Reglement, schreibt hierzu die „Now. Wr.“, kann eine reparaturbedürftige Lokomotive oder ein Wagen nicht ohne weiteres der Werkstätte zur Reparatur übergeben werden, sondern muß zuvor von einer besonderen Kommission besichtigt werden. Ebenso muß die Lokomotive oder der Wagen nach der Reparatur wieder von der Kommission besichtigt werden, selbst wenn die Werkstatt für ihre Arbeit die Garantie übernimmt. Da aber eine Kommission nicht immer rasch einberufen werden kann und diese zudem häufig nach kleinen Stationen reisen muß, wo der Wagen zufällig abgehakt worden ist, so ist diese zweifache Besichtigung überaus zeitraubend. Im Ingenieurbeirat wird nun gegenwärtig (!) die Frage behandelt, wie die Instruktion über die Besichtigungen vereinfacht werden könnte.

Man sollte kaum glauben, daß solche Dinge bei den Zeitverhältnissen möglich sind; aber die „Now. Wr.“ scherzt mit ernsten Dingen nie, daher wird es sich wohl so verhalten.

— **Urteil eines Amerikaners über amerikanische und deutsche Eisenbahnen.** Die Köln. Ztg. schreibt: Professor Arthur T. Hadley, der Präsident der bekannten Yale-Universität zu New-Haven und einer der ausgezeichnetsten Kenner des Eisenbahnwesens der Vereinigten Staaten, hat kürzlich in der Bostoner „Evening Transcript“ einen langen Aufsatz über die wichtigsten Eisenbahnfragen seines Landes veröffentlicht, der in der gesamten amerikanischen Presse viel besprochen wird. Hadley ist weit entfernt davon, einen Lobhymnus auf die Bahnen der Vereinigten Staaten anzustimmen und auf die Bahnen europäischer Staaten mit Geringschätzung herabzublicken, wie es der Durchschnitts-Amerikaner tut. Sehr interessant ist der Vergleich, den er zwischen den amerikanischen und den deutschen Bahnen anstellt. Die Ansicht, daß die amerikanischen Bahnen im ganzen genommen die besten der Welt seien, steht nach seiner Meinung lange nicht mehr so fest wie vor 20 Jahren. Im Jahre 1885 standen die Bahnen der Vereinigten Staaten unzweifelhaft allen anderen voran, 1905 aber waren sie von den deutschen Bahnen eingeholt, vielleicht auch von denen anderer Staaten. „Verschiedene sachverständige Beobachter sind sogar der Ansicht“, so fährt Hadley fort, „daß die deutschen Bahnen allen berechtigten Ansprüchen des Publikums besser nachkommen als die unserigen. Ihre Überlegenheit in einigen Beziehungen, wie bei der Aufstellung der Fahrpläne für den Personenverkehr und in dem Bestreben, die kleinen Verfrachter vor Benachteiligung, wie etwa durch verspätete Auslieferung von Frachtgut, zu schützen, ist anzuerkennen, wenn ich auch nicht in der Lage bin, diese Überlegenheit allgemein zuzugeben. Die Fortschritte jedoch, die seit dem Regierungsantritt des jetzigen Kaisers gemacht worden sind, sind so bedeutend, daß jetzt schon das Ergebnis eines Vergleichs zweifelhaft ausfällt, wo es früher ganz klar lag.“ Hadley sucht weiter nach den Ursachen der Tatsache, daß die amerikanischen Bahnen ihre führende Stellung allmählich verlieren. Die großen Monopol-Bahnsysteme, meint er, haben einen ungünstigen Einfluß auf das Personal, von den untersten Angestellten bis zum Präsidenten hinauf, ausgeübt. Vor 20 Jahren war jeder Angestellte, jeder Beamte bestrebt, die Bahn vorwärts zu bringen, alte Arbeitsmethoden abzuschaffen und bessere einzuführen, um so die eigene Beförderung zu erleichtern. Jetzt ist das aber anders geworden. Bei den Angestellten haben die Arbeiterverbindungen mit ihren starren Satzungen ungünstig auf die Leistungen der Leute eingewirkt, und bei den obersten Verwaltungsbeamten spielen die Rücksichten auf Bank und Börse eine wichtigere Rolle als die technischen und gewerblichen, und die Zahl der tüchtigen Oberleiter der Bahnen ist bedeutend geringer geworden. Ein Vergleich zwischen den Präsidenten der Bahnen, wie sie vor 30 Jahren waren, und denen von heute läßt Hadley mit recht wenig Zuversicht in die Zukunft blicken.

— Die **Denver Northwestern and Pacificbahn**, welche seit etwa zwei Jahren im Bau ist, soll einen Umweg in der Eisenbahnverbindung zwischen Denver (Colorado) und Salt Lake City abschneiden und einen bisher von den Eisenbahnen nicht berührten Landstrich dem Verkehr erschließen. Wir entnehmen den „Engineering News“ folgende Mitteilungen darüber:

Zur Verbindung zwischen Denver und Salt Lake City sind jetzt zwei Eisenbahnlinien vorhanden, von denen die eine, die Union Pacificbahn, nach Norden, die andere, die Denver und Rio Grandebahn, nach Süden ausweicht, um die Schwierigkeiten zu vermeiden, welche gerade westlich von Denver das Felsengebirge dem Eisenbahnbau entgegenstellt. Es ist das Verdienst eines Eisenbahningenieurs von Colorado, des Herrn David H. Moffat, die oben genannte Eisenbahn ins Leben gerufen zu haben, die Denver mit dem großen Salzsee auf kürzestem Wege verbinden soll. Von der Gesamtlänge von 539 engl. Meilen (862 km) ist erst der kurze Aufstieg von Denver zum Scheiteltunnel vollendet und dieser selbst im Bau. Außerdem ist aber eine Umgehungslinie des Tunnels ausgeführt, welche in schleifenreicher Entwicklung als Oberflächenbahn den benachbarten Rollinspaß überschreitet und westlich davon in Station Arrowhead wieder in die Hauptlinie einmündet.

Der höchste Punkt der Bahn im Scheiteltunnel liegt auf 3026 m Meereshöhe, der Scheitel der Umgehungsbahn auf 3551 m. Die Länge der letzteren beträgt 37,6 km, während das umgangene Stück der Hauptlinie 20,3 km lang ist. Der Scheiteltunnel endlich hat eine Länge von 4,16 km. Auf dem Anstiege zum Scheitel kommt meistens die für die Bahn überhaupt festgesetzte größte Steigung von 2 % zur Anwendung, auf der Umgehungslinie jedoch 4 %. Die Kurven sollen nicht schärfer sein als 10° (Halbmesser 175 m); auf der Umgehungslinie ist man mit den Kurven bis 16° (Halbmesser 110 m) gegangen. Bei der Entwicklung der Bahn an den steilen Gehängen der scharf eingeschnittenen Seitentäler ist die Linie mehr in den Abtrag gelegt, wodurch an größeren Brückenbauten gespart, dagegen mehr Tunnelbau erforderlich wurde. Auf einem 20 km langen Stück der Anstiegstrecke sind 30 Tunnel von zusammen 4650 m Länge vorhanden.

Der Bau schreitet jetzt fort auf der endgültigen Linie von Arrowhead durch den „Mittelpark“. Dieses schöne Tal in Grand County Colorado ist fast ganz von Bergen eingeschlossen. In dieses senkt sich die Bahn mit einem Gefälle von 2 % hinab, berührt den Grand River und erreicht bei Kilometer 160 Hot Sulphur Springs, um nach einem weiteren Gefälle und einer Steigung von 1 % die „niedrige Wasserscheide“ (Topona's summit), welche das Grand River- von dem Yampa Rivertal trennt, zu überschreiten. Das geschieht bei Kilometer 259 in 2528 m Meereshöhe. Die Bahn geht dann im allgemeinen fallend bis zu dem Wahsatch-Bergrücken, welcher das eben beschriebene Gebirgsland gegen die Ebene des großen Salzsees abschließt. Diesen Rücken überschreitet sie in einer Höhe

von 2440 m und steigt dann mit einem langen Gefälle von 2 ‰ bis 0,5 ‰ nach Salt Lake City hinab, welches auf 1288 m Höhe liegt. Diese Gefällverhältnisse sind besser als auf der bestehenden Südlinie (Denver und Rio Grande) und nur wenig ungünstiger als auf der nördlichen (Union-Pacific-) Bahn.

Wenn diese Gefällverhältnisse zusammen mit der Abkürzung der Entfernung für die Bedeutung der neuen Linie als Durchgangsbahn von Belang sind, so liegt doch die Hauptbedeutung dieser Bahn in der Erschließung des durchschnittenen Geländes, dessen Fläche auf 480 km von Osten nach Westen und 160 bis 280 km geschätzt werden kann. In der Ebene bei Denver sind ausgedehnte Kohlenfelder, in dem Hauptgebirgsstock sind große Lager von Bausteinen und Ablagerungen von edlen Metallen; an dem Westabhang der Wasserscheide sind schöne Nadelholzwälder. In Hot Sulphur Springs („Heiße Schwefelquellen") und Steamboat Springs („Dampfschiffquellen") wird die Bahn zwei sehr schöne Gruppen von Mineralquellen zugänglich machen, die eine Zukunft haben dürften sowohl als Heilquellen, als auch zum Vergnügungsaufenthalt. Die Hauptsache sind aber die ausgedehnten Kohlenlager, welche im Tale des Yampa oder Bear River und auch in dem des White River der Ausbeutung harren. Im nordöstlichen Utah sind ungeheure Lager von Kohlenwasserstoffverbindungen, welche viele Frachten versprechen. In allen Tälern endlich vom Middlepark bis zu dem Hebertal in Utah ist viel für die Landwirtschaft wertvoller Boden, während die höheren Flächen für Graswuchs wohl geeignet sind.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

K. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 3. Mai 1905 wird die neue vollspurige Linie Eibenstock unt. Bf.-Eibenstock ob. Bf. dem öffentlichen Personen-, Güter- und Tierverkehre übergeben. Die von der Anschlußstation Eibenstock unt. Bf. (bisherige Bezeichnung: „Eibenstock") nach dem oberen Bahnhofe usw. verkehrenden Personenzüge sind in dem ab 1. Mai 1905 gültigen Sommerfahrplane verzeichnet. Die Personen- und Gepäcktarife werden mit dem sonst Erforderlichen durch Anschläge auf den betr. Stationen bekannt gemacht. Für die Beförderung der Güter usw. zwischen dem unteren und dem oberen Bahnhofe Eibenstock werden Zuführungs- oder Abholungsgebühren erhoben. Über die Höhe dieser Gebühren geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft. Zugelassen sind nur Sendungen zwischen Eibenstock ob. Bf. und Eibenstock unt. Bf. Übergang.

Generaldirektion. (1136)

Die in Grevesmühlen an das diesseitige Bahnnetz anschließende neu erbaute vollspurige Kleinbahn Grevesmühlen-Klütz wird nach den gegenwärtigen Festsetzungen am 6. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

An der neuen Strecke befinden sich die Stationen Gostorf, Moor, Reppenhagen und Klütz. Die Station Gostorf dient nur dem Personenverkehr, die Stationen Moor und Reppenhagen dem Personen-, Stückgut- und Wagenladungsverkehr, jedoch ist die Annahme und die Auslieferung schwerwiegender Fahrzeuge ausgeschlossen. Die Station Klütz ist für Abfertigung von Personen, Gepäck, Gütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen eingerichtet.

Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen findet auf keiner Station statt.

Schwerin, den 22. April 1905. (1137)
Großherzogliche
General-Eisenbahndirektion.

Am 16. Mai d. J. wird die im Bau begriffene normalspurige Nebenbahn Schöneck i. Wstpr.-Pr. Stargard mit den Stationen Neuguth Kr. Berent, Bonschek und Krangen dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. Diese Stationen dienen dem Personen-, Gepäck-, Leichen-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs- und Viehverkehr.

Die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig mit dem Tage der Betriebseröffnung werden diese Stationen in den Gruppentarif I, die Staatsbahnwechseltarife mit dieser Gruppe, sowie den Staatsbahn-Privatbahn-Tiertarif einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Danzig, den 28. April 1905. (1138)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Mai 1905 wird der 2,5 km von Bielefeld und 4,4 km von Hillegossen an der Strecke Bielefeld-Lage neu hergestellte Bahnhof Bielefeld Ost für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Personenzüge halten nach Maßgabe der veröffentlichten und auf den Stationen aushängenden Fahrpläne.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen erteilt.

Hannover, im April 1905. (1139)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf dem Haltepunkt Neef, der bisher nur der Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg diente, können vom 1. Mai d. J. ab Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht bis zu 400 kg abgefertigt werden. (1140)

St. Johann-Saarbrücken, 27. April 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. wird die zwischen den Stationen Großgraben-Festenberg und Kraschnitz an der Bahnstrecke Oels-Krotoschin gelegene Station Frauenwaldau, welche bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtet war, auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie für den allgemeinen Tierverkehr mit Ausnahme von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen eröffnet.

Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auch ferner bis auf weiteres ausgeschlossen.

Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, den 25. April 1905. (1141)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Güterverkehr.

Gruppentarif IV.

Mit Wirkung vom 4. Mai d. J. ab werden die Stationen Guntersau und Sterbfritz in den Ausnahmetarif 5 C für Steine des Spezialtarifs III aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 28. April 1905. (1142)
Königliche Eisenbahndirektion.

Transittarif für den norddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Zu dem am 1. April d. J. neu herausgegebenen Tarif für den oben genannten Verkehr ist jetzt auch die allgemeine Kilometertariftabelle in neuer Auflage erschienen, wodurch diejenige vom 1. Oktober 1896 außer Kraft tritt. Die neue allgemeine Kilometertariftabelle ist zum Preise von 25 ₰ für das Stück durch die beteiligten Abfertigungsstellen, das Auskunftsbureau in Berlin, Bahnhof Alexanderplatz, und die Verbandsverwaltungen, deren Verkehrsbureaus auch Auskunft erteilen, zu beziehen.

Breslau, den 29. April 1905. (114[illegible])
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 wird die bayerische Station Nürnberg Rangierbahnhof mit den Frachtsätzen für Nürnberg Ostbhf. in die Ausnahmetarife 1 für Palmöl etc. und 18 für Harz als Empfangsstation einbezogen.

München, den 26. April 1905. (114[illegible])
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der K. bayer. Staatseisenbahnen.

Die im Tarifheft D am 1. Januar 19[illegible] auf Seite 153 bezeichneten Tabellen bleiben noch bis

31. Mai 1905 (einschließlich)

in Kraft.

München, den 23. April 1905. (114[illegible])
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 15. Mai d. J. wird bei Verladung von Langholz des Spezialtarifs II auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht nach den Sätzen des Ausnahmetarifs 1 bezw. 1 a bezw. 1 (Holztarife) für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10 000 kg für die Sendung berechnet. Diese Frachtberechnung findet auch bei Zusammenladung von derartigem Langholz mit kürzeren Hölzern der Spezialtarife II und III Anwendung. Ebenso wird bei der Verladung von Langeise

(Schienen, Röhren, Konstruktionsteilen usw.) auf ein Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Fracht bis auf weiteres nach den Sätzen der betreffenden Spezialtarife für Wagenladungsgüter für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg berechnet.

Stuttgart, den 26. April 1905. (1146)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai l. J. werden die Stationen Bopfingen und Leutkirch der württembergischen Staatseisenbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 13 für raffiniertes Petroleum einbezogen:

Von / Nach	Regensburg Donaulände transit	Deggendorf Donaulände transit	Passau Donaulände transit
	10 t	10 t	10 t
	Pfennige für 100 kg		
Bopfingen .	76	102	108
Leutkirch .	112	121	127

München, den 25. April 1905. (1147)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen der Reichsbahn und der Nebenbahn Rosheim-St. Nabor.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 wird ein direkter Tarif eingerichtet, welcher alle ordentlichen Tarifklassen (Stückgut- und Wagenladungsklassen) sowie die nachstehenden Ausnahmetarife umfaßt: Holztarif, Rohstofftarif, Kalitarif, Steinkohlen usw. gemäß Ausnahmetarif 6 und 6a sowie Wegebaustoffe.

Der direkte Tarif erscheint als Anhang zu dem Binnengütertarif der Reichsbahn und ist von unserer Drucksachenverwaltung zu Straßburg kostenlos zu beziehen.

Straßburg, den 26. April 1905. (1148)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mitteldeutscher Privatbahn - Güterverkehr.

Am 1. Mai d. J. wird die Station Tönning des Direktionsbezirks Altona in die Seehafenausnahmetarife C (Getreide etc.), D (Dextrin etc), D 1 (Kartoffelstärkefabrikate), E und E 2 (Eisen und Stahl), F (Steinsalz etc.) und J (Thüringische usw. Waren) einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 27. April 1905. (1149)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutscher Ost-Afrika-Verkehr über Hamburg.

Für obigen Verband wird ein neues Frachtbriefmuster eingeführt. Das bisherige Muster kann indes bis Ende dieses Jahres weiter verwendet werden.

Altona, den 25. April 1905. (1150)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif, Gruppen I/II.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai 1905 wird die Station Pr.-Stargard Vorstadt im Verkehr von Kratzwiek und Vienenburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8a für Gießerei-Roheisen einbezogen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau Berlin, Bhf. Alexanderplatz.

Berlin, den 27. April 1905. (1151)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 15. Mai d. J. werden die Stationen Halden und Hilden des Eisenbahndirektionsbezirks Elberfeld in den Ausnahmetarif 11 (a und b) für Eisen und Stahl aufgenommen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Elberfeld, den 26. April 1905. (1152)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Vom 5. Mai 1905 ab treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verband direkte Sätze in Kraft von Garnsee nach Bischofswerda und Radeberg, wenn die Beförderung auf Antrag des Versenders über Posen-Lissa-Görlitz erfolgt, und zwischen Callies und Chemnitz, wenn die Beförderung auf Antrag des Versenders über Stettin-Berlin-Röderau erfolgt.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 27. April 1905. (1153)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr Reichsbahn-Baden.

Am 1. Mai 1905 wird die badische Station Rheinau Hafen in den direkten Verkehr einbezogen. Die Station dient nur dem Wagenladungsverkehr nach und von dem Hafengebiet. Abfertigung dahin erfolgt nur, wenn als Empfangsstation Rheinau Hafen ausdrücklich im Frachtbriefe vorgeschrieben ist.

Auskunft über die Frachtsätze erteilen die Stationen.

Straßburg, den 21. April 1905. (1154)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr über Lindau vom 1. September 1904 tritt am 5. Mai 1905 der I. Nachtrag in Kraft. Er enthält neue Frachtsätze des allgemeinen Tarifs für die Stationen Bendlikon-Kilchberg, Birmensdorf, Jestetten und Renens der schweizerischen Bundesbahnen, sowie Änderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife. Soweit Erhöhungen der Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 6 (Metalle und Metallwaren) und Nr. 13 (Kalziumkarbid) eintreten, gelten sie erst vom 16. Juni 1905 an. Abdrücke des Nachtrags können durch die beteiligten Verwaltungen und Stationen bezogen werden.

Dresden, den 28. April 1905. (1155)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) und deutscher Ost-Afrikaverkehr über Hamburg.

Die Station Oberhausen West des Direktionsbezirks Essen wird mit dem Tage der Eröffnung für den Güterverkehr — voraussichtlich am 1. Mai — für den Wagenladungsverkehr der angeschlossenen Werke in die Gruppe Altenessen usw. aufgenommen.

Altona, den 25. April 1905. (1156)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Stationen der orientalischen Eisenbahnen).

Am 1. Mai d. J. wird die Station Milspe Tal des Direktionsbezirks Elberfeld mit den Sätzen der Stationsgruppe Brockerfeld usw. in den Verband aufgenommen.

Altona, den 25. April 1905. (1157)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

(Teil II, Heft 9 vom 1. April 1904.)

Ab 15. Mai 1905 wird die Station Reichenau bei Gablonz der k. k. priv. süd-norddeutschen Verbindungsbahn mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif Nr. 88 für Traß und Tuffstein einbezogen:

Ab Kruft Abt. I 1,53, Abt. II 1,48; ab Plaidt Abt. I 1,52, Abt. II 1,47 ℳ für 100 kg.

München, den 27. April 1905. (1158)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 2.

Aufnahme der Artikel Ölkuchen und Ölkuchenmehl etc. in den Ausnahmetarif für den Verkehr nach den Seehafenstationen Altona usw.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 ist auf Seite 87 des vorangeführten Tarifes unter 1 c nachzutragen:

Ölkuchen und Ölkuchenmehl (zerkleinerte Ölkuchen) und entfettetes Ölsaatmehl aller Art, z. B. Baumwollsamenkuchen, Baumwollsamenmehl, Kokoskuchen (Koprakuchen), Kokoskuchenmehl (Kopramehl), Erdnußkuchen, Erdnußkuchenmehl, Leinkuchen, Leinkuchenmehl, Leinsaatmehl, Palmkernkuchen, Palmkernkuchenmehl (Palmkernmehl), Rapskuchen, Rapskuchenmehl.

Wien, am 27. April 1905. (1159)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Ausn.-Tarif 4 A (Wolle), gültig im Rückvergütungswege, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schifffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz und Trebitsch	194 ₰
Zwischen Schönpriesen-Umschlag und Trebitsch	189 ₰
Zwischen Dresden-Elbkai und Trebitsch	234 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 28. April 1905. (1160)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

(Einführung von Frachtsätzen für Güter der Spezialtarife II und III im Verkehre mit Jinonitz.)

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 bis auf Widerruf beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Güter der Sp.-T. II und III, ferner für Graphit im Verkehre mit der Station Jinonitz folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Artikel	Von oder nach	Eigentumsbahn	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Schleppbahngebühr nur gültig für Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
			Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr u. sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief			Frachtsätze einschl. Schleppbahngebühr bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10000 kg für den Wagen und Frachtbrief	
			für 100 kg in Pfennigen				
Güter des Sp.-T. II . . .	Jinonitz	B. E. B.	82	85	10	82	114
Güter des Sp.-T. III . . .	„	„	67	68	5	67	90
Graphit des Ausn.-Tarifs Nr. 14 zur Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete	Von Jinonitz	„	67	68	5	67	97

Wien, am 26. April 1905. (1161)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Zum Gütertarif Basel S. B. B. und Basel-St. Johann-badische Staatsbahnen wird mit Gültigkeit vom 5. Mai 1905 der Nachtrag II ausgegeben.

Er enthält die Einbeziehung der Stationen Buchholz, Hubacker und Rheinau Hafen sowie Frachtsätze der Stückgutklasse 1 für die Stationen Brombach, Heidelberg Karlstor, Sachsenflur und Sommerau, gültig für bestimmte Eilgüter.

Ferner enthält der Nachtrag Ausnahmefrachtsätze für Kieselerde und Mais sowie eine Ergänzung der Bestimmungen des Ausnahmetarifs Nr. 38 für bestimmte Eilgüter.

Die Frachtsätze der Station Buchholz treten erst mit dem Tage der Eröffnung dieser Station für den Güterverkehr in Kraft. Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 29. April 1905. (1162)

Gr. Generaldirektion.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902.

Einführung eines Frachtsatzes.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird für die Beförderung von Schinken als Eilgut bei Aufgabe von mindestens 5000 kg für jeden Frachtbrief und Wagen von Prag (Bubna, Sandtor, Smichow) B. E. B., Prag St. E. G., Prag St. B. und Smichow St. B. nach Paris Douane der Frachtsatz von 212,10 Fr. für 1000 kg berechnet.

Wien, am 27. April 1905. (1163)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Teutoburger Wald-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird der Ausnahmetarif 5 d teilweise abgeändert.

Vom gleichen Zeitpunkte ab werden auf die Dauer eines Jahres die Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs von Ibbenbüren T. W. E. nach Gütersloh T. W. E. und Sundern um 0,013 M. für 100 kg ermäßigt.

Näheres bei der Betriebsverwaltung in Gütersloh i/W. und den diesseitigen Stationen.

Tecklenburg, den 22. April 1905. (1164)

Die Direktion.

Tarif für den Wechselverkehr der Kreis Bergheimer Nebenbahnen, der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn und der Cöln-Bonner Kreisbahnen.

Am 1. Mai d. J. gelangt von Liblar M. Br. B., Liblar Übergabebhf. M. Br. B., Liblar Dorf, Zieselsmaar und Türnich-Balkhausen nach Bedburg Bh. K. B. für den Versand von Braunkohlenbriketts im Übergangsverkehr nach Stationen der Kleinbahn Bedburg-Ameln der Ausnahmetarif 4 zur Einführung.

Näheres bei der Betriebsdirektion in Horrem und den beteiligten Stationen.

Cöln, im April 1905. (1165)

Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die Direktion.

5. Verdingungen.

Die Ausführung einer 68 m langen Bahnsteighalle für den Bahnhof Georgenthal soll einschließlich teilweiser Materiallieferung in öffentliche Ausschreibung vergeben werden.

Los I: Erd-, Maurer-, Zimmerer-, Klempner-, Dachdecker- und Anstreicher-Arbeiten (rd. 95 cbm Beton, 833 lfd. m Sparrenhölzer und 750 qm Dachschalung etc.).

Los II: Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion (rd. 28 t Flußeisen).

Die Verdingungshefte nebst Zeichnung sind gegen porto- und bestellgeldfreie Bareinsendung von 1,90 bezw. 1,60 M. für Los I bezw. Los II von hier zu beziehen. Die Öffnung der mit der Aufschrift: „Angebot Los . . . . Bahnsteighalle Georgenthal“ versehenen und verschlossenen Offerten findet am Sonnabend, den 13. Mai d. J., vormittags 11 Uhr für Los I und mittags 12 Uhr für Los II statt.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Gotha, den 18. April 1905. (116[illegible])

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion.

Neubaulinie Castellaun-Boppard.

Die Ausführung des Bahnkörpers de[r] vorgenannten Linie von Stat. 2 + 85 b[is] 109 + 04 (Los I), umfassend annähernd
44 300 cbm Erdmassen,
460 cbm Mauerwerk,
4 650 qm Wegebefestigungen
soll einschließlich Lieferung der Baustoff[e] — mit Ausnahme von Zement und Traß — vergeben werden.

Zeichnungen und Verdingungshe[fte] liegen bei der unterzeichneten Bauabte[i]lung und auf dem Streckenbaubureau [in] Castellaun zur Einsicht aus, auch könne[n] sie, soweit der Vorrat reicht, gegen pos[t]freie Einsendung von 3,0 M. für d[ie] Zeichnungen, 0,5 M. für das Verdingung[s]heft — nicht in Briefmarken — von d[er] Bauabteilung bezogen werden.

Verschlossene Angebote mit en[t]sprechender Aufschrift sind bis zu[m] Verdingungstermin: Mittwoch, de[n] 10. Mai d. J., vormittags 10 Uh[r] postfrei hier einzureichen.

Angebote, denen die vorgeschriebene[n] Probesteine nicht beigegeben sind, bleib[en] unberücksichtigt.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Boppard a/Rhein, 25. April 1905. (11[illegible])

Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Lieferung des Bedarfs an unb[e]druckten Fahrkartenpappen, welcher jäl[ir]lich etwa dreiundvierzig bis fünfundvierz[ig] Millionen und zwar an einfarbigen Kart[en] etwa fünfunddreißig und an mehrfarbig[en] Karten etwa zehn Millionen beträgt, s[oll] auf unbestimmte Zeit verdungen werde[n]. Angebote sind bis zum Verdingungstermi[n] den 15. Mai d. J., vormittag[s] 11 Uhr, mit der Aufschrift „Angeb[ot] auf Lieferung von unbedruckten Fa[hr]kartenpappen“ an uns einzureichen. Z[u]schlagsfrist 14 Tage. Die allgemein[en] Bedingungen für die Vergebung v[on] Lieferungen sind im Deutschen Reic[hs-] und Königlich Preußischen Staatsanzeig[er] Nr. 47 vom 23. Februar 1901, erste Beilag[e] bekannt gemacht. Die Vertragsbedi[n]gungen können auf portofreien Antr[ag] von der Fahrkartenverwaltung hierselb[st] Friedrich Wilhelmstraße 10, kostenfrei b[e]zogen werden. Die Eröffnung und V[er]lesung der Angebote erfolgt ebendaselb[st].

Bromberg, den 22. April 1905. (11[illegible])

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 35. 6. Mai 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 13 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Alkoholgenuß und wirtschaftliche Arbeit.

Vom Eisenbahndirektor a. D. de Terra.

Mit ihren nach Hunderttausenden zählenden Beamten und Arbeitern gehören die Eisenbahnverwaltungen zu den größten Arbeitgebern der Welt. Nicht allein hieraus, sondern auch aus ihrer zum Teil überragenden Stellung in den einzelnen Staatswesen und nicht zuletzt aus wohlverstandenem Eigeninteresse erwachsen ihnen jenem Beamten- und Arbeiterheer gegenüber Verpflichtungen mancherlei Art, denen sie sich, zumal unter dem Einfluß des immer stärker hervortretenden sozialen Empfindens, je länger desto weniger entziehen können. Schon wenn man nur ihre rein wirtschaftlich-rechtlichen, auf dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung fußenden Beziehungen zu Beamten und Arbeitern ins Auge faßt, ist ohne weiteres einleuchtend, welch lebhaftes Interesse sie daran haben, die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit ihres Personals stets auf der Höhe der ihnen obliegenden bedeutsamen Aufgaben zu erhalten und namentlich auch durch eine umfassende Fürsorge auf dem Gebiete der Gesundheitspflege eine vorzeitige Abnutzung der in ihrem Dienste stehenden Kräfte zu verhüten. Anerkanntermaßen darf diese Fürsorge sich nicht darauf beschränken, das Maß dienstlicher Inanspruchnahme den besonderen Anforderungen und Verhältnissen der verschiedenen Dienstzweige und Dienststellungen auf der einen und der — durchschnittlichen — Leistungsfähigkeit von Beamten und Arbeitern auf der anderen Seite möglichst sorgfältig anzupassen. Auch die sonstigen Lebensbedingungen können dieser Fürsorge zum Teil nicht entbehren. Tatsächlich wird sie seit langer Zeit und neuerdings in steigendem Maße nicht allein innerhalb der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft in den verschiedensten Richtungen betätigt. Es sei nur an die zunehmende Fürsorge für Befriedigung des Wohnungsbedürfnisses, für gesunde und wohnliche Aufenthalts- und Übernachtungsräume und die Versorgung des Fahrpersonals mit Erfrischungs- und Nahrungsmitteln, gebotenenfalls durch Einrichtung besonderer Wirtschaftsbetriebe (Kantinen), erinnert.

Wenn dem Eisenbahnpersonal dergestalt, soweit die Umstände es erfordern, die für eine gesundheitsgemäße Lebensweise unentbehrlichen Vorbedingungen von den Verwaltungen (leider noch nicht von allen, wenigstens noch nicht durchweg in ausreichendem Maße) geboten werden, so kann es doch weder ihre Aufgabe sein, noch sind sie imstande, das Personal in oder gar außer Dienst von allen Schädlichkeiten fernzuhalten, die seiner Gesundheit und damit auch seiner körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit mehr oder minder erheblichen Abbruch tun. Wohl aber könnte das Personal vielleicht zum großen Vorteil auch für die Verwaltungen und nicht zum wenigsten für die verschiedenen Hilfskassen etwa innerhalb der zahlreichen Vereine von den Bahn- und Kassenärzten über die Grundregeln der Gesundheitslehre belehrt werden.

Geradezu dringlich erscheint solche Belehrung auf einem Gebiete, dem sich die öffentliche Aufmerksamkeit neuerdings überall mit wachsendem Interesse zuwendet: die Schädigung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit durch gewohnheitsmäßigen und reichlichen Genuß alkoholischer Getränke, wie er keineswegs allein in den Reihen des Eisenbahnpersonals oder dort etwa in besonderem Maße, sondern in allen Berufskreisen weit über die Grenzen Deutschlands hinaus fast durchweg üblich ist.

Daß eine möglichst nüchterne (alkoholfreie) Lebensweise gerade für das Personal der Verkehrsanstalten und ganz besonders der Eisenbahnen im Hinblick auf seine hohe Verantwortlichkeit für Gut und Leben ungezählter Tausende und die mit vielen seiner dienstlichen Verrichtungen verbundenen Gefahren von ganz besonderer Bedeutung ist, darüber kann unmöglich noch irgendwo auch nur der geringste Zweifel bestehen Welch hoher Gewinn dem Personal selbst wie auch den Verwaltungen und der Gesamtheit daraus erwachsen würde, wenn es gelänge, das Personal allmählich zu wirklichem Maßhalten im

Genuß alkoholischer Getränke zu bestimmen und namentlich es zu veranlassen, diesem gefährlichen Genuß mindestens unmittelbar vor und während der Dienststunden (Arbeitszeit) zu entsagen, soll hier nur in den wesentlichsten Punkten angedeutet werden:

1. Die wirtschaftliche Lage des Personals würde sich ganz außerordentlich verbessern, wenn die jetzigen regelmäßigen Ausgaben für alkoholische Getränke auch nur zum größten Teile entfielen. (Nach einwandfreien Ermittlungen betragen sie vielfach bis zu $^1/_{10}$, nicht selten aber auch bis zu $^1/_5$ und noch mehr des Gesamteinkommens, namentlich in Arbeiterkreisen, die aber in Anbetracht der geringen Höhe ihres Einkommens und des auf verschiedenen Umständen beruhenden stärkeren Anreizes zu Alkoholgenuß kein besonderer Vorwurf deswegen treffen kann.)

2. Das Personal würde in seiner Gesamtheit ungleich gesünder, widerstandsfähiger und leistungsfähiger sein, viel seltener und kürzer auch von den Krankheiten befallen werden, die in einzelnen Dienstzweigen fast unvermeidlich erscheinen. Es sei hier an die trefflichen Ausführungen des Bahnarztes Dr. Raab in Nürnberg auf dem fünften Verbandstage der Bahnärzte im September 1902 in München erinnert (vergl. Nr. 77 Jahrg. 1902 d. Ztg.), ohne daß mit diesem Hinweis etwa einer stärkeren dienstlichen Belastung des Personals das Wort geredet werden soll.

3. Den Verwaltungen, den Pensions-, Kranken-, Unterstützungs- und sonstigen Hilfskassen würden sehr beträchtliche Ausgaben (den Verwaltungen besonders auch an Stellvertretungskosten) erspart werden. Auch bei diesem Punkte sei auf die vorerwähnten Auslassungen von Dr. Raab verwiesen.

4. Nicht nur ein großer Teil wirtschaftlicher Not bei dem Personal (bei den Beamten und mehr noch bei den Arbeitern) würde wegfallen, sondern auch ein erstaunlich hoher Prozentsatz der Anlässe zu strafendem Einschreiten der vorgesetzten Stellen. Generaloberst Graf Haeseler hat für das Landheer den Anteil der durch reichlichen (übermäßigen) Alkoholgenuß veranlaßten Straftaten auf 90 % geschätzt. Kapitän zur See v. Müller, seit kurzem Flügeladjutant des Deutschen Kaisers (und gleich dem Grafen Haeseler seit Jahren völlig alkoholenthaltsam), ist in einem seinerzeit vielbeachteten Aufsatz in der „Marine-Rundschau“ für die Marine zu einem ähnlichen Ergebnis gekommen. Und von Heer und Flotte ist man zu Schlüssen auf gleichartige Verhältnisse auch in den Kreisen der Zivil-, hier insbesondere der Eisenbahnverwaltungen umsomehr berechtigt, als deren Personal bekanntlich zum großen, wenn nicht größten Teil aus Heer und Flotte hervorgeht. Ja, man wird vielleicht sogar folgern dürfen, daß, was hier selbst durch den Zwang einer eisernen Dienstzucht nicht verhindert werden kann, dort in noch größerem Umfange geschieht.

5. Die Zahl der durch das Personal verschuldeten Unfälle würde sich beträchtlich vermindern. Die Bedeutung gerade dieses Beweggrundes für eine weitgehende Ausschaltung des Alkoholgenusses im Eisenbahnwesen ist überaus einleuchtend.

Außer und neben dem persönlichen Beispiel völliger Alkoholenthaltung, für dessen Wirkung auf weiteste Kreise der eben genannte Graf Haeseler einen besonders schlagenden Beweis liefert, ist aber nach reichhaltigen Erfahrungen nichts so geeignet, dem unheilvollen Zwange der Trinksitten und Trinkgewohnheiten nachdrücklich entgegenzuwirken, wie Aufklärung und Belehrung, nicht nur aus dem Munde derer, die auf diesem Gebiete in erster Linie sachverständig — sein sollten, nämlich der Ärzte, sondern auch, und fast mehr noch, der eigenen Berufs- und Standesgenossen, bei denen nicht leicht andere als rein selbstlose Beweggründe vorausgesetzt werden können.

Ich kann mich auch durch die Bemerkungen der Schriftleitung in Nr. 99 Jahrg. 1904 d. Ztg. von meinem Standpunkt nicht abbringen lassen, daß völlige Alkoholenthaltsamkeit das beste sei. Der dort gegen mich erhobene Vorwurf „beinahe gehässiger Übertreibung“ trifft mich nicht, da ich mich von derartigen Anwandlungen völlig frei weiß. Das vermeintliche „Zerrbild“ der Geselligkeit in den höheren Ständen entspricht leider nur allzu oft der Wirklichkeit. Der weitere Hinweis auf die „mäßigen“ Franzosen und Italiener ist m. E. verfehlt, da Frankreich mit einem durchschnittlichen Jahresverbrauch von etwa 16 Litern reinen Alkohols auf den Kopf der Bevölkerung (Wein, Bier usw. nach seinem Alkoholgehalt in 100 proz. Alkohol umgerechnet) schon seit Jahren den höchsten Alkoholverbrauch aufweist. Ihm folgen Belgien und Italien mit etwa 13, die Schweiz und Dänemark mit rund 12 und Deutschland mit rund 11 Litern reinen Alkohols (Delbrück, Hygiene des Alkoholismus, S. 14). Und wer sich vollständig mit den Tatsachen vertraut macht, die eine starke Einschränkung des (jährlich über drei Milliarden Mark erfordernden) Alkoholgenusses in Deutschland zur gebieterischen Notwendigkeit machen, für den wird die Sorge um die Trinkpoesie, die Weinindustrie u. dergl. m. bald zurücktreten hinter der ungleich wichtigeren Frage, wie unser Volk am wirksamsten von dem Alkoholübel zu befreien ist, das seine Wohlfahrt Jahr für Jahr aufs schwerste schädigt.*)

Eine kürzlich erschienene treffliche Schrift von Dr. med. Alfred H. Stehr, Arzt in Magdeburg, auch Dr. der Naturwissenschaften, über „Alkoholgenuß und wirtschaftliche Arbeit“, Verlag von G. Fischer-Jena, 235 Seiten, erscheint nun außerordentlich geeignet, die vorher erwähnten Irrtümer zerstören zu helfen und in den Kreisen der Arbeitgeber wie der Arbeitnehmer größere Klarheit über die nachteiligen Folgen des landläufigen Alkoholgenusses auf den Arbeitsstätten für beide Teile zu verbreiten. Mehrjähriger praktischer Tätigkeit als kaufmännischer Angestellter, auch im Ausland, verdankt der Verfasser neben seinen wissenschaftlichen Studien und seiner ärztlichen Wirksamkeit einen freien, umfassenden Blick und tiefes Verständnis für den Gegenstand seiner Betrachtungen, so daß er vor vielen anderen zu einem zutreffenden Urteil darüber befähigt und berufen erscheint.

Schon vor einer Reihe von Jahren hat sich der Deutsche Verein gegen den Mißbrauch geistiger Getränke mit der Frage beschäftigt, welche Rolle der Alkohol auf den Arbeitsplätzen spielt und wie sein Mißbrauch dort zu verhüten sei. Die damaligen Erhebungen, die sich an die verschiedensten Kreise (Gewerbeinspektoren, Unternehmer und Arbeiter) wandten, haben indes keine sonderlich nachhaltigen Spuren hinterlassen. Einesteils, weil sie der Auffassung jener Zeit entsprechend den Feind der Arbeit allzu einseitig im Branntwein erblickten, und noch mehr vielleicht, weil man damals noch ziemlich allgemein der Anschauung huldigte, daß die alkoholischen Getränke in irgend welcher Form ein namentlich bei schwerer körperlicher Arbeit geradezu unentbehrliches Genußmittel seien.

In beiden Punkten hat sich, wie schon vorher angedeutet, inzwischen ein völliger Umschwung der Meinungen vollzogen. Was Dr. Stehr in dem seiner Arbeit vorangestellten grundlegenden Teil, gestützt auf sorgfältige Quellenforschung, über Beeinflussung der Muskelarbeit wie geistiger Tätigkeit durch Alkoholgenuß ausführt, deckt sich vollständig mit dem Ergebnis neuerer Forschungen und Erfahrungen. Er kommt zu dem Ergebnis, „daß der Alkohol dem ermüdeten Muskel keine Kräfte, sondern nur Reize zuführt, die kurze Zeit die Muskelleistung zu bessern vermögen, um sie nachher um so weiter unter die Norm sinken zu lassen“. Und weiterhin faßt er das, was unabhängig von Verschiedenheiten im einzelnen hinsichtlich der reinen Alkoholwirkung als feststehend anzusehen ist, in folgende Sätze

---

*) Anm. der Schriftl. Die vom Herrn Verfasser angeführte Tatsache des hohen Alkoholverbrauchs in Frankreich und Italien spricht gerade für unsere, den Lesern dieser Zeitung genugsam bekannte Ansicht. Franzosen und Italiener sind trotz des hohen durchschnittlichen Alkoholverbrauchs im allgemeinen anerkannt mäßige Leute, weil sie den Alkohol täglich in so geringen Mengen in Gestalt von Wein, mit Wasser verdünnt, zu sich nehmen, daß eine schädliche Einwirkung nicht eintritt. Jedenfalls ist die Trunksucht in beiden Ländern seltener, die Zahl der eigentlichen Alkoholiker dort geringer als bei uns. — Für eine starke Einschränkung des Alkoholgenusses jeder Gestalt in Deutschland haben auch wir uns stets ausgesprochen. Wir wollen der Welt aber den Wein und auch das Bier erhalten; der Herr Verfasser muß sie ausrotten wollen, wenn er folgerichtig bleibt.

zusammen: „1. Das Gefühl erhöhter Leistung entspricht nicht immer einer tatsächlich größeren Leistung, besonders in bezug auf ihren Wert. 2. Das Endergebnis für eine nicht rasch vorübergehende geistige Leistung ist immer ein Verlust. 3. Die Schädigung der Arbeitsleistung ist um so größer, je höherwertig die psychischen Elemente sind, deren sie bedarf." Dabei wird von Dr. Stehr nicht übersehen, daß die Übung in einer Arbeit die durch den Alkohol verursachte Schädigung herabsetzen kann. Hervorzuheben wäre hier noch als besonders für den Eisenbahndienst ins Gewicht fallend die auch von Dr. Stehr betonte Erschwerung der Auffassung. „Ihr entspricht im praktischen Leben die größere Schwierigkeit, die Aufmerksamkeit rege zu erhalten, den Vorgängen in der Umgebung zu folgen, sich zurecht zu finden, mit einem Wort: eine größere geistige Schwerfälligkeit. Die Bedeutung dieser Gehirnfunktion in ihrer Intaktheit erhellt deutlich, wenn man an die verantwortliche Tätigkeit derjenigen Arbeiter denkt, die für eine rasche und sichere Bedienung von Maschinen Sorge zu tragen haben, oder solcher Beamten, deren Tüchtigkeit wesentlich in ihrer zuverlässigen Aufmerksamkeit besteht, wie bei Bahnwärtern, Zug-, Wagen- und Schiffsführern."

Wenden wir uns nun den vom Verfasser in einer größeren Anzahl gewerblicher Betriebe, darunter auch Eisenbahnwerkstätten, im In- und Auslande meist persönlich gesammelten Erfahrungen zu, so tritt uns zunächst die Wahrnehmung entgegen, daß die Arbeiter selbst fast durchweg noch der Meinung sind, bei ihrer schweren Arbeit den Schnapsgenuß nicht entbehren zu können, ohne „Stärkung" durch Branntwein oder Bier keine Überstunden machen zu können u. dergl. m. Dieser Auffassung, mit der bedauerlicherweise nicht nur die Arbeiterkreise hinter dem Ergebnis neuerer wissenschaftlicher Forschung und Erfahrung zurückstehen, wird von den Betriebsleitungen denn auch in ziemlich weitgehendem Maße Rechnung getragen. Selbst in der stärksten Form des Branntweins wird dem Alkohol in großen Arbeitsbetrieben, auch in Eisenbahnwerkstätten, der Eintritt noch nicht überall verwehrt. Mindestens wird dort das Mitbringen von Branntwein für den eigenen Bedarf, und nur dieses, gestattet. Die Folge davon ist nicht selten, „daß früh nüchtern in die Werksätten gekommene Arbeiter im Laufe des Tages betrunken hinausgeschafft werden müssen". (!)

In einer westlichen Eisenbahnwerkstätte mit etwa 1530 Arbeitern ist „der Genuß von geistigen Getränken während der Arbeitszeit unter Strafe gestellt", und zwar bezieht sich dies Verbot auch auf die Arbeitspausen. Auch in der Königlichen Geschützgießerei in Spandau mit etwa 1200 Arbeitern ist der Schnapsgenuß während der Arbeitszeit untersagt. In den Kantinen darf auch in den Arbeitspausen kein Schnaps verabfolgt werden. Dagegen ist dort „Milch zu 5 ₰, Selter zu 5 und 10 ₰ und Limonade verschiedener Art zu 10 ₰ erhältlich"; Bier ebenfalls zu 10 ₰. Einen Teil des beim Bierverkauf erzielten Gewinnes ist der Kantinenwirt an die Verwaltung abzuführen gehalten. Aus dieser Einnahme wird für die Arbeiter Kaffee beschafft, der von ihnen gern genommen wird und allmählich den Biergenuß verdrängt, eine Erfahrung, die sich auch in allen Eisenbahnwerkstätten wiederholt, wo Kaffee und Selterwasser mittels eigener Vorrichtungen hergestellt und zu den äußerst geringen Selbstkosten an die Arbeiter abgegeben werden. Auf die erfolgreiche Einführung der nicht nur erfrischenden, sondern zugleich überaus nahrhaften Milch in großen Arbeitsbetrieben sei hierbei mit dem Bemerken hingewiesen, daß auch ein regelmäßiger Genuß von mehreren Litern Kaffee und ebenso ein reichlicher täglicher Genuß von stark kohlensäurehaltigem Wasser in gesundheitlicher Beziehung nicht ganz einwandfrei ist.

In der Essener Gußstahlfabrik mit etwa 24 000 Arbeitern ist man von dem früheren Irrtum, daß der Alkohol die Arbeiter bei ihrer schweren Arbeit kräftige, längst zurückgekommen. „Jetzt ist sowohl Branntwein wie Bier in die Fabrik mitzubringen verboten. . . Seitdem wird über Unordnung im Betriebe nicht mehr geklagt."

Wenngleich nach Dr. Stehrs Beobachtungen offensichtliche Trunkenheit auf den Arbeitsstätten im allgemeinen „fast keine Rolle spielt", so ist es doch bezeichnend, daß es bei uns „heute noch fast ausnahmslos die Gefahr der Trunkenheit allein ist, die den Unternehmer bestimmt, die unbegrenzte Freiheit des Genusses eines alkoholischen Getränkes auf seiner Arbeitsstätte einzuschränken. Die Anschauung, daß auch der ‚mäßige' Alkoholgenuß, der noch keine Trunkenheitssymptome erzeugt, die Leistungsfähigkeit u. U. herabsetzt, konnte nur ganz sporadisch im Aufkeimen entdeckt werden."

Daß im Osten Deutschlands der Branntweingenuß auf den Arbeitsstätten häufiger zugelassen wird, als im Westen, ist ohne weiteres erklärlich. Auffallender ist, daß nach Dr. Stehr die Betriebe, die kein Branntweinverbot haben, durchgehends Aktiengesellschaften sowie kommunale und staatliche Betriebe sind, während sämtliche von ihm befragten Einzelunternehmungen ein solches Verbot in ihrer Betriebsordnung aufweisen. Unwillkürlich fragt man sich, ob diesem auffälligen Unterschied ein Mangel an ausreichendem Verständnis für die Schädigung der Arbeit durch Branntweingenuß oder eine größere Gleichgültigkeit dieser Schädigung gegenüber auf seiten der sozusagen branntweinfreundlichen Betriebe zugrunde liegt.

Da, wo zwar Branntweingenuß untersagt ist, das Bier aber zugelassen wird, zeigt sich wie überall die Neigung, dessen geringeren Alkoholgehalt durch unverhältnismäßig größere Mengen mehr als auszugleichen. Die allgemein beklagte Zunahme des Bierverbrauchs, das Eindringen des gewohnheitsmäßigen Biergenusses in die Familie und die überhandnehmende Beteiligung von Frauen und selbst Kindern daran wird auch von Dr. Stehr völlig zutreffend der durch den Patentverschluß ermöglichten ungeheuren Ausdehnung des Flaschenbierhandels zugeschrieben, der übrigens nicht nur in manchen Werkstätten, sondern auch auf anderen Eisenbahn-Arbeitsplätzen (Güterbahnhöfen usw.) infolge des Massenverbrauchs des Einzelnen eine recht verderbliche und leider noch viel zu wenig beachtete Rolle spielt.

In den deutschen kaufmännischen Kontoren ist nach Dr. Stehr ein eigentliches Verbot des Alkoholgenusses nur ausnahmsweise zu finden. Man folgt der Sitte bezw. dem Beispiel des ersten Kontoristen, der in den weitaus meisten Fällen während der Dienststunden nicht trinkt. „Dagegen herrscht in den Bureaus der deutschen staatlichen und Kommunalverwaltungen fast durchweg die Sitte des Bierfrühstücks." (!)

Wesentlich anders als in Deutschland liegen die entsprechenden Verhältnisse in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Dort ist man schon längst einen bedeutsamen Schritt weitergegangen. Das Department of Labor in Washington hat im Jahre 1897 die Stellung der Unternehmer gegenüber dem Alkoholverbrauch ihrer Angestellten in 6892 Fällen erkundet. „Wir finden hier die überraschende Erscheinung, daß sich viele amerikanische Unternehmer nicht mit dem Ziele begnügen, das nur in unserem westlichen Deutschland und auch hier nur in mäßigem Umfange erreicht ist: den Ausschluß aller alkoholischen Getränke von den Arbeitsstätten, sondern daß sie auch die Forderung an ihre Angestellten richten, in ihrer dienstfreien Zeit keinen Alkohol in irgend einer Form zu sich zu nehmen. Während 51,2 % aller befragten Unternehmer entweder ihren sämtlichen Angestellten oder doch solchen, die gewisse Arbeitsarten verrichten, den Alkohol während der Dienststunden verbieten, beanspruchen 56,1 % von diesen eben angeführten Unternehmern völlige Enthaltsamkeit auch außer der Arbeit, zum Teil von allen ihren Angestellten, zum Teil nur von denen, an die sie besonders hohe Anforderungen in irgend einer Beziehung glauben stellen zu müssen." Man kann daran zweifeln, so meint Dr. Stehr, daß dies Verbot oder die Bedingung der Enthaltsamkeit, die gewisse Angestellte eingehen müssen, von ihnen auch innegehalten wird. Jedenfalls deckt diese Erhebung eine unter den Unternehmern der Vereinigten Staaten weitverbreitete Anschauung auf, daß erst die völlige Enthaltsamkeit von diesem narkotischen Genußmittel

die höchste Entfaltung der Leistungsfähigkeit gestattet, sowie ferner, daß der amerikanische Unternehmer nicht davor zurückschreckt, sich auf dem Wege des wirtschaftlichen Zwanges die völlige Enthaltsamkeit seiner Angestellten zu gunsten einer größeren Intensität des Betriebes zu sichern, eine Erscheinung, die in Deutschland meines Wissens noch nirgends aufgetaucht ist.

Dr. Stehr hat sich indes nicht damit begnügt, den nachteiligen Einfluß des landesüblichen Alkoholgenusses auf die wirtschaftliche Arbeit darzulegen; er geht auch den Ursachen oder, wie er sich ausdrückt, der „Quelle" dieses Genusses nach. Abgesehen von dem schon erwähnten Irrtum von der stärkenden Wirkung des Alkohols und seiner Unentbehrlichkeit bei schwerer Arbeit ist eine Hauptursache reichlichen, übermäßigen Genusses in ungünstigen Arbeitsbedingungen zu suchen: Beschäftigung im Freien ohne ausreichenden Schutz vor den Unbilden der Witterung, unter starker Hitze- oder Staubeinwirkung, Nacht- und Überstundenarbeit u. dergl. m. Außerdem spielen dabei, wie bekannt, ungenügende und namentlich unzweckmäßige Ernährung (Bevorzugung scharfgewürzter Fleischspeisen), aber auch die offenkundig vielfach überaus ungünstigen Wohnungsverhältnisse der Arbeiter sine sehr große Rolle.

Die Minderung der Menge und Güte (Qualität) der Arbeit durch täglichen, auch mäßigen Alkoholgenuß ist nach den Stehrschen Ermittlungen sehr verschieden je nach der Art der Arbeit und namentlich je nach dem Maße geistiger Fähigkeiten, das sie beansprucht. Es unterliegt ihm danach keinem Zweifel, daß „jede wirtschaftliche Arbeit durch den völligen Verzicht auf den Genuß alkoholischer Getränke während der Arbeit und in den Arbeitspausen sowohl ihrer Quantität, wie besonders ihrer Qualität nach nur gewinnen kann".

Neben der auch bei mäßigem (nicht zur Berauschung führenden) Alkoholgenuß beobachteten Minderung der Arbeit nach Menge und Güte kommt hier noch die dadurch veranlaßte größere Sorglosigkeit bei Handhabung der Arbeitswerkzeuge und Bedienung der Maschinen in Betracht. Und damit kommen wir zu einem weiteren Punkte von großer Wichtigkeit: der erhöhten Unfallgefahr. „Die Folgen größerer Unaufmerksamkeit, Langsamkeit im Ablauf der geistigen Vorgänge, Mangel an Geistesgegenwart beschränken sich nicht immer auf direkte materielle Schäden, wie Untauglichwerden der Maschinen, Unterbrechungen des Betriebes, sondern ziehen oft zugleich Leben und Gesundheit des Arbeiters, seiner Genossen, nicht selten auch weiterer Kreise in Mitleidenschaft." Dies sind nach den vorerwähnten, vom Department of Labor angestellten Erhebungen auch die Gründe, die die Unternehmer der Vereinigten Staaten zum Einschreiten veranlaßt haben. In Deutschland, sagt Dr. Stehr, ist bekanntlich der Alkoholgenuß in den Kohlenbergwerken behördlich und in vereinzelten anderen Bergwerken von den Unternehmern verboten. „Um so auffälliger ist der Unterschied im öffentlichen Verkehrswesen. Die meisten amerikanischen Verkehrsgesellschaften haben unter dem Druck der öffentlichen Meinung dem Fahrpersonal während ihres Dienstes den Alkoholgenuß in jeder Form verboten." Hier erscheint der Verfasser nicht ausreichend unterrichtet. Wie auch in dieser Zeitung s. Z. mitgeteilt, beschränkt sich das Verbot des Alkoholgenusses nicht auf das Fahrpersonal und die Dienststunden, sondern es erstreckt sich auf sämtliche Beamten, selbst die Oberbeamten nicht ausgenommen, und auch auf die Zeit außerhalb des Dienstes. Bei uns dagegen, sagt Dr. Stehr, herrscht noch fast allgemein die Anschauung, daß nur sichtbare Trunkenheitssymptome die Unfallgefahr bedingen. „Die Haltlosigkeit dieser Anschauung ist auf statistischem Wege deshalb nicht zu beweisen, weil keine scharfe Grenze zwischen dem zugelassenen mäßigen Genuß und dem verbotenen übermäßigen zu ziehen möglich ist. Der zum gleichen Ziele führende Nachweis, daß sich die Unfallgefahr bei völliger Enthaltsamkeit während des Fahrdienstes und vorher gegenüber der beim mäßigen Genuß erheblich mindert, kann gleichfalls nicht geführt werden, weil wir eine für solche Ermittlung nötige größere Gruppe von enthaltsamen Beamten im Fahrdienst noch nicht besitzen. Dies ist umsomehr zu bedauern, weil das Ergebnis einer solchen Untersuchung für unsere Unfallversicherungsgesellschaften (und nicht nur für diese) von fundamentaler Bedeutung wäre." Ermittlungen über den Einfluß des Alkoholgenusses auf die Unfallhäufigkeit haben sich deshalb bisher nur auf die unzweideutige Trunkenheit erstrecken können. Begreiflicherweise umfaßt diese aber nur einen verschwindenden Bruchteil der durch den Alkoholgenuß verursachten Unfälle. „Denn meist wird der Arbeiter oder Beamte, der deutliche Anzeichen von Trunkenheit gibt, sofort von der Dienststelle entfernt und damit der Unfallgefahr radikal vorgebeugt. Nur wer keine äußeren Symptome der Alkoholwirkung zeigt, bleibt im Dienst und ist gerade deshalb häufiger der Unfallgefahr ausgesetzt."

Von hohem Interesse für das nationale Wirtschaftsleben, in dem das moderne Verkehrswesen eine so hervorragende Stelle einnimmt, sind auch die Fingerzeige des Verfassers für eine Steigerung der Ertragfähigkeit der Arbeit. Allen gewaltsamen Maßnahmen abhold, die nur erbittern und zum Widerstand reizen würden, empfiehlt er neben Verbesserung der Arbeitsbedingungen (ausreichender Schutz vor den Unbilden der Witterung, Beseitigung des Staubes usw.) allmähliche Gewöhnung des in den Wirtschaftsbetrieben tätigen Personals an völlige Alkoholenthaltung während der Arbeits- (Dienst-) Zeit, einmal durch Darbietung geeigneter Ersatzgetränke (der bisher fast allgemein übliche Kaffee wäre zweckmäßigerweise durch Tee und Milch zu ersetzen. Der Verf.) und anderseits auf dem nicht genug zu empfehlenden Wege der Aufklärung. Nicht wenige der Unternehmer, so meint Dr. Stehr, werden auf das erhebende Gefühl einigen Wert legen, ihren Arbeitern (und nicht nur diesen) „durch Befreiung von dem Glauben an die Unentbehrlichkeit ihres ‚Trösters' Alkohol einen unschätzbaren Dienst geleistet zu haben".

Einen beachtenswerten Weg haben mit bestem Erfolge belgische Industrielle eingeschlagen, die ihren Arbeitern eine Verkürzung der Arbeitszeit unter der Bedingung bewilligten, daß sich die Arbeiter verpflichteten, während der Arbeit keinen Alkohol zu trinken. Wesentlich ist dabei die Abschaffung der Frühstücks- und Vesperpause. Ein anderes Mittel ist das in Belgien wie auch in Amerika mit gutem Erfolge angewandte Prämiensystem. Wer einem Enthaltsamkeitsverein angehört oder am Jahresschluß auf Pflicht und Gewissen versichern kann, daß er sich während des ganzen Jahres des Alkoholgenusses völlig enthalten hat, erhält eine Prämie bis zu 10 % seines Jahreslohnes. Das letzterwähnte Verfahren hat z. B. der bekannte Stahlkönig Carnegie bei seinen ausgedehnten Betrieben eingeführt, weil nach seinen Erfahrungen „die Abstinenten 10 % mehr und besseres leisten, als die Nichtabstinenten". Als wertvollen „Bundesgenossen im Kampfe gegen den seinen Betrieb hemmenden Alkoholgenuß lernt der intelligente Unternehmer bald das gute Beispiel schätzen. Er macht rasch die Erfahrung, daß seine Arbeiter dem sozial Höherstehenden nachzuahmen bestrebt sind, um gleich zu gelten. Aus dieser Erkenntnis heraus wird er besonders darauf achten, daß die direkten Vorgesetzten seiner Arbeiter nur das beste Beispiel auch bezüglich der Trinksitten geben."

Noch eine weitere bemerkenswerte Auslassung des auf dem behandelten Gebiet besonders erfahrenen Verfassers sei hier wiedergegeben: „Durch den Prozeß der Entwöhnung vom Branntwein- und Biergenuß auf den Arbeitsstätten wird auch der übermäßige Alkoholgenuß, der, wie wir nun wissen, zum großen Teil auf dem Boden des gewohnheitsmäßigen ‚mäßigen' Alkoholgenusses wächst, eine seiner Hauptwurzeln verlieren."

Wenn der erste Teil der Stehrschen Arbeit im Hinblick auf die hohe Bedeutung des Gegenstandes auch für die Eisenbahnunternehmungen hier ausführlich besprochen worden ist, so werden hinsichtlich des zweiten, von Genuß nach der Arbeit

handelnden Teils einige kurze Andeutungen genügen, namentlich soweit er sich — im ersten Abschnitt — mit den „Quellen und wirtschaftlichen Wirkungen" beschäftigt. Nur soviel sei darüber gesagt, daß auch hier äußerst wertvolle Erfahrungen und Beobachtungen niedergelegt sind, u. a. über die Herabsetzung der Leistungsfähigkeit durch das weitverbreitete Übermaß des sonntäglichen Genusses, das überall neben Häufung der Unfälle eine nicht unerhebliche Minderung der Arbeit nach Menge und Güte, nicht selten aber auch ein Verderben des Arbeitsstoffes u. dergl. m. zur Folge hat.

Aus dem zweiten und letzten Abschnitt, der von der „Therapie des Alkoholismus" handelt, sei noch hervorgehoben, daß Dr. Stehr in Übereinstimmung mit den in Amerika und anderen Ländern gemachten Erfahrungen der Aufklärungsarbeit durch die Schule besonderen Wert beimißt. (Nicht nur in den amerikanischen, sondern auch in den französischen und belgischen Schulen ist der Unterricht über Wesen und Wirkung des Alkohols bindend vorgeschrieben.)

In einem Rück- und Ausblick faßt Dr. Stehr das Ergebnis seiner Untersuchungen folgendermaßen zusammen: „Das größte wirtschaftliche Interesse nötigte uns der deutsche gewerbliche Arbeiter ab, dessen Alkoholgenuß — weniger der mäßige während der Arbeit, als der übermäßige nach Lohnzahlungen und an Sonntagen — wegen Herabsetzung seiner quantitativen und qualitativen Leistungsfähigkeit, durch die erhöhte Kränklichkeit wie Unfallgefahr die Produktivität der deutschen Arbeit ganz erheblich schädigt, die Konkurrenzfähigkeit unserer Industrie auf dem Weltmarkt mindert und darum eine nicht zu vernachlässigende Last für den nationalen Wohlstand darstellt."

Überaus wirkungsvoll schließt das wertvolle Buch, das auch in den Kreisen der Eisenbahnverwaltungen ernste Beachtung verdient, mit dem Hinweis darauf, daß „die Bekämpfung der berauschenden Getränke, die die Klarheit unseres Blickes trüben und unseren Tätigkeitsdrang fesseln, eine nationale Pflicht und die Alkoholfrage eine Kulturfrage ersten Ranges ist".

Verbesserung der Blockwerkeinrichtungen.

Unter der Überschrift: „Die Farben der Blockfelder" hat vor kurzem Dr.-Ing. M. Oder, Professor an der technischen Hochschule zu Danzig, in „Glasers Annalen"*) einige bemerkenswerte Vorschläge zur Verbesserung der im Zugverkehr bei den Blockwerken verwendeten Farbentafeln gemacht. In der kleinen Abhandlung will der Verfasser zeigen, daß das Verständnis der Blockbedienung bei der Unterweisung der Wärter in einfacher Weise erleichtert werden kann, ohne allzu einschneidende Änderungen an den bestehenden Einrichtungen vorzunehmen. Professor Oder versucht lediglich durch die Anbringung von zwei Zusatzzeichen (+ und ●) auf den Farbscheiben die genaue Bedeutung der Farbscheiben in den einzelnen Fällen festzulegen.

Bei den üblichen Blockeinrichtungen auf den Eisenbahnen liegt die Vorrichtung, durch die ein Beamter die Zugfahrt gestattet (z. B. der Signalhebel), bekanntlich unter Verschluß, ist gesperrt; die Aufhebung des Verschlusses erfolgt durch einen anderen mitwirkenden Beamten, unter Mitteilung bestimmter Zeichen. Die Zeichengebung ist dabei in zwangsweise Abhängigkeit von der Blockbedienung gebracht und wird bewirkt durch bewegliche Tafeln, die hinter Öffnungen des das Blockwerk aufnehmenden Kastens erscheinen. Bei den auf den preußisch-hessischen Staatsbahnen üblichen elektrischen Blockeinrichtungen nach dem System von Siemens & Halske sind die Tafeln nicht mit Aufschriften versehen, die aus weiterer Entfernung doch nicht deutlich erkennbar wären, sondern sie besitzen einen auch aus größerer Entfernung gut zu unterscheidenden farbigen Anstrich, der die Bedeutung des Feldes bestimmt. So bedeutet die rote Farbe der Scheibe eines Blockfeldes „Fahrt verboten", die weiße dagegen „Fahrt erlaubt" oder, als Satz ausgedrückt: „Es ist eine Fahrt verboten worden" und „es ist eine Fahrt erlaubt worden". Von wem die Fahrt gestattet oder nicht gestattet wird und für wen die Nachricht bestimmt ist, wird hierbei nicht angegeben. Sieht man also an einem Blockfeld eine weiße Scheibe, so kann man zwar daraus folgern, daß die Zugfahrt, auf die sich das Blockfeld bezieht, erlaubt ist, aber man weiß nicht, wer die Erlaubnis erteilt hat und wem sie erteilt worden ist, ob sie z. B. der Blockwärter sich selbst erlaubt hat oder ob sie ihm vom nächsten Stationsblock erlaubt ist. Diese Unbestimmtheit will nun Oder durch die Anbringung der oben erwähnten Zusatzzeichen auf den Farbscheiben beseitigen. Wie dieser Vorschlag praktisch durchgeführt werden kann, zeigt er an einigen Beispielen, von denen hier nur das folgende angeführt werden möge.

Bekanntlich wird bei den Stellwerken seit einigen Jahren zwischen Weichenhebel und Signalhebel der sogenannte Fahrstraßenhebel eingeschaltet, durch dessen Umlegung die Weichenhebel in richtiger Stellung verschlossen werden. Der Fahrstraßenhebel wird durch Ziehen des Signalhebels verschlossen und dieser Verschluß wird wieder aufgehoben, sobald der letztere in Grundstellung zurückgelegt wird. Wird das Signal auf Halt gestellt, bevor die letzte Weiche der Fahrstraße durchfahren ist, so ist ein frühzeitiges Umstellen der Weichen möglich. Dadurch sind wiederholt Unfälle veranlaßt worden. Zur Vermeidung dieser Gefahr hat man nun zwischen den Fahrstraßenhebel und den Signalhebel das Fahrstraßenblockfeld eingeschaltet. Durch dieses Feld wird der umgelegte Fahrstraßenhebel gesperrt, bevor man das Signal ziehen kann. Auch nach Haltstellung des Signals bleibt diese Sperre bestehen, bis das Blockfeld rückverwandelt wird. Die normale Farbe des Fahrstraßenfeldes im Wärterblock sowie die des mitarbeitenden Feldes im Stationsblock ist rot.

Wenn im Stellwerk das Fahrstraßenfeld bedient worden ist und sich die rote Scheibe in die weiße verwandelt hat, so sind zweierlei Wirkungen eingetreten: erstens ist der Fahrstraßenhebel in gezogener Stellung gesperrt und zweitens ist der in Ruhelage befindliche Signalhebel von einer Sperre befreit worden. Nicht nach der erstgenannten Wirkung auf den Fahrstraßenhebel, sondern nach der an zweiter Stelle genannten Wirkung auf den Signalhebel ist die Farbengebung beim Fahrstraßenblock getroffen.

Weiß besagt im Wärterblock: „Ich (der Blockwärter) habe mir Fahrt erlaubt" und am Stationsblock: „Er (der Blockwärter) hat sich Fahrt erlaubt."

Hat dagegen die Station ein Signalfeld freigegeben, der Wärter den Fahrstraßenhebel umgelegt, durch das Fahrstraßenfeld festgeblockt und das Signal auf Fahrt gestellt, so kann er, so lange das Fahrstraßenfeld geblockt ist, das Signal beliebig oft auf Halt und Fahrt stellen, vorausgesetzt, daß es kein Ausfahrtsignal bei vorhandener Streckenblockung ist, bei dem die Hebelsperre eintreten würde. Erst nach Rückverwandlung des Fahrstraßenfeldes durch die Station wird der Signalhebel in Ruhestellung gesperrt. Die rote Farbe des Fahrstraßenfeldes läßt sich daher folgendermaßen deuten:

im Wärterblock: „Er (der Stationsbeamte) hat mir die Wiederholung der Fahrt verboten",

im Stellwerkblock: „Ich (der Stationsbeamte) habe ihm (dem Blockwärter) die Wiederholung der Fahrt verboten."

Da nun hierzu u. U. noch die Zustimmungsfelder*) kommen, das sind diejenigen Felder, durch die die Fahrtstellung der Signale von der Feststellung der Weichen in anderen Stellbezirken abhängig gemacht wird, und bei denen das weiße Feld in dem einen Stellwerk bedeutet: „Ich habe ihm Fahrt erlaubt", dagegen im anderen Stellwerk: „er hat mir Fahrt erlaubt", während die rote Scheibe im ersten Stellwerk: „er hat sich Fahrt verboten" und im zweiten Stellwerk: „ich habe mir Fahrt verboten" bezeichnet, so sind es also tatsächlich acht verschiedene Vorgänge, die durch zwei Farben in allerdings nicht bestimmter Weise bezeichnet werden.

Will man nun unterscheiden, wer die Fahrt erlaubt oder verbietet, und dahingestellt sein lassen, wem sie erlaubt oder verboten wird, so erhält man nach dem Oderschen Vorschlage folgende vier Bezeichnungen:

„Ich habe eine Fahrt erlaubt" . . Weißes Feld mit +
„Er hat eine Fahrt erlaubt" . . . Weißes Feld mit ●
„Ich habe (Wiederholung der) Fahrt verboten" . . . . Rotes Feld mit +
„Er hat (Wiederholung der) Fahrt verboten" . . . . Rotes Feld mit ●

Will man dagegen unterscheiden, wem die Fahrt erlaubt oder verboten wird, und dahingestellt sein lassen, wer sie erlaubt oder verbietet, so erhält man für:

*) „Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen." Jahrg. 1904, Band 55, Nr. 659.

*) Näheres siehe Scholkmann, Signal- und Sicherungsanlagen. Wiesbaden 1904. C. W. Kreidels Verlag.

„Ihm ist Fahrt erlaubt" . . . . . Weißes Feld mit +
„Mir ist Fahrt erlaubt" . . . . . Weißes Feld mit ●
„Ihm ist (Wiederholung der) Fahrt verboten" . . . . Rotes Feld mit +
„Mir ist (Wiederholung der) Fahrt verboten" . . . . Rotes Feld mit ●

Man könnte natürlich eins von den beiden Zeichen, z. B. den Punkt, weglassen und nur unterscheiden zwischen Feldern mit Kreuz und ohne Kreuz, doch hat das Anbringen eines Zeichens an jedem Felde den Vorteil, daß durch Unterlassen nicht ein falsches Bild entsteht.

Bei Einrichtungen, die sich von den Blockeinrichtungen der preußisch-hessischen Bahnen in der Einzelausbildung unterscheiden, sind natürlich u. U. einige Abänderungen in dem oben angedeuteten System erforderlich.

—l.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Militär-Transportordnung** hat durch eine Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. April d. J., die in Nr. 23 des „Eisenb.-Verordn.-Bl." veröffentlicht wird, eine Reihe von Änderungen erfahren, welche ihrem wesentlichen Inhalte nach durch die Einführung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 veranlaßt worden sind.

— **Betriebsmittelgemeinschaft.** Die Konferenz des engeren Ausschusses zur Vorbereitung der Betriebsmittelgemeinschaft, die am 29. April unter dem Vorsitz des preußischen Vertreters, Geheimerats Hoff, in Freiburg (Baden) begann und am 1. d. M. endigte, nahm der Köln. Ztg. zufolge einen in jeder Hinsicht befriedigenden Verlauf. In den wichtigsten Fragen wurde Übereinstimmung erzielt. Die Ergebnisse werden der Ende dieses Monats stattfindenden Konferenz sämtlicher Regierungsvertreter zu weiterer Beratung und Beschlußfassung vorgelegt.

— **Bezeichnung der Sonn- und Festtagszüge in den Fahrplänen.** Um Zweifel darüber auszuschließen, an welchen Tagen die in den Fahrplänen veröffentlichten Sonn- und Festtagszüge verkehren, bestimmt ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen und Eisenbahnkommissare, daß in den zur Veröffentlichung bestimmten Fahrplänen, wie dies in einigen Bezirken bereits geschieht, alle Züge, die an den Sonntagen verkehren, mit S zu bezeichnen sind. Verkehren die Züge auch an Festtagen, die auf Wochentage fallen (Neujahr, Karfreitag, Ostermontag, Himmelfahrt, Pfingstmontag, Bußtag, Weihnachten und andere nach den örtlichen Verhältnissen in Frage kommende Feiertage), so sind in besonderer Bemerkung diese Tage mit ihrem Datum anzugeben, z. B. „S sowie 1. und 12. Juni". In Kursbüchern, die für kleinere Bezirke herausgegeben werden (Taschenfahrplänen), kann, wenn Abweichungen hinsichtlich des Verkehrens der S-Züge für das in dem Kursbuch behandelte Gebiet nicht bestehen, von Einzelbemerkungen abgesehen und eine allgemeine Bemerkung des Inhalts, daß die mit S bezeichneten Züge außer an den Sonntagen auch an den mit ihrem Datum zu bezeichnenden Tagen verkehren, aufgenommen werden. In den Aushangfahrplänen und Zeitungsbeilagen sind dagegen in allen Fällen die Einzelbemerkungen entweder in den Text oder als gemeinsame Fußnote für einen Streckenabschnitt aufzunehmen.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin.** Nach dem Geschäftsbericht für 1904 betrug die Zahl der Fahrgäste auf der Hoch- und Untergrundbahn 32 117 742 gegen 29 628 463 i. V., und es wurden dafür 3 971 449 ℳ eingenommen gegen 3 660 814 ℳ i. V. Die Durchschnittseinnahme auf einen Fahrgast betrug 12,36 ₰. Der größte Tagesverkehr im Berichtsjahre fiel auf den 1. Mai mit 129 317 Fahrgästen und 16 761 ℳ Einnahme, der geringste auf den 5. August mit 61 708 Fahrgästen und 7499 ℳ Einnahme. Während des Jahres 1904 wurden im ganzen 2 293 094 Zugkm gefahren. Die Züge waren teils Vierwagenzüge, teils Dreiwagenzüge; außerdem verkehrten in den Sommermonaten wie im Vorjahre Zweiwagenzüge. Die gesamte Verkehrszunahme gegen das Vorjahr beträgt 8,34 %. An diesem Zuwachs sind die einzelnen Haltestellen in sehr verschiedenem Maße beteiligt. Am größten war der Zuwachs auf dem Endbahnhofe Warschauer Brücke infolge des starken Übergangsverkehrs von und zu der hier anschließenden Flachbahn. Auf dieser betrug die Verkehrszunahme gegen das Vorjahr 22 %. Der im vorjährigen Berichte erwähnte Prozeß, welcher von Anliegern der Hochbahn wegen des Betriebsgeräusches angestrengt wurde, ist noch nicht endgültig entschieden; das in zweiter Instanz bestätigte Teilurteil, wonach die Bestimmungen über die Einrichtung der Bahnanlage lediglich den Aufsichtsbehörden vorbehalten sind und demgemäß für Ansprüche auf Abänderung der Bahnanlage der Rechtsweg für unzulässig erklärt wird, ist inzwischen auch vom Reichsgericht durch Entscheidung vom 12. Oktober 1904 bestätigt worden. Für die Verlängerung der Untergrundbahn in Charlottenburg vom Knie durch die Bismarck-Straße und Sesenheimer Straße zum Wilhelm-Platz ist der Tunnel der ersten Strecke, nämlich vom Knie bis zum Beginn der Haltestelle Krumme Straße, ausgeführt worden. Letztere soll bekanntlich als viergleisiger Abzweigungsbahnhof ausgestaltet werden, derart, daß die von und nach Westend verkehrenden Züge durchfahren können. Die Eröffnung der Bahnstrecke zum Wilhelm-Platz in Charlottenburg soll im Jahre 1906 erfolgen. Die Verhandlungen mit den Beteiligten an der Linie Krumme Straße-Westend sind im Berichtsjahre wesentlich gefördert aber noch nicht zum Abschluß gebracht worden.

Auch für die Verlängerung der Untergrundbahn in Berlin vom Potsdamer Platz durch die Voß-Straße und Mohren-Straße bis zum Spittelmarkt sind die Verhandlungen stetig weitergeführt worden, aber noch nicht zum Abschluß gelangt. Es ist Aussicht vorhanden, daß der Entwurf des Vertrages mit der Stadt Berlin den Stadtverordneten noch vor Beginn der Sommerferien vorgelegt werden wird. Die Gesellschaft hat inzwischen dafür Sorge getragen, daß schon jetzt diejenigen Maßnahmen für die Ausführung der Linie getroffen wurden, welche einen Aufschub nicht zulassen. Mit der A.-G. Aschingers Bierquelle ist ein Abkommen getroffen worden, nach welchem bei der bevorstehenden Neubebauung der in Betracht kommenden Grundstücke der Tunnel für die Anlage des Bahnhofs Leipziger Platz mit eingebaut werden soll; bei dem im Berichtsjahre ausgeführten Erweiterungsbau des Wertheimschen Warenhauses ist dessen Untertunnelung für die Untergrundbahn zugleich mit der Bauausführung erfolgt. Die im vorjährigen Berichte erwähnte Feststellungsklage der Stadt Berlin gegen die Große Berliner Straßenbahn ist in den beiden ersten Instanzen zu gunsten der Stadt entschieden worden; die Beklagte hat gegen diese Entscheidung Berufung beim Reichsgericht eingelegt. Das Bau- und Grunderwerbskonto der Bahnanlage hat sich durch die Bauausführungen des Berichtsjahres um etwa 1 Mill. Mark erhöht. Aus der im Vorjahre für außergewöhnliche Ausgaben im Betriebe eingestellten Rücklage wurden die Kosten verschiedener Sicherheitseinrichtungen gedeckt; aus dem Erträgnis des Jahres 1904 ist diesem Fonds derselbe Betrag wie im vorigen Jahre zugewiesen worden. Der Reingewinn beträgt zuzüglich 43 230 ℳ Gewinnvortrag aus 1903 1 336 447 ℳ. Hieraus sind dem gesetzlichen Reservefonds 64 661 ℳ zuzuführen. Von den verbleibenden 1 271 786 ℳ beantragt der Vorstand 4 % Dividende auf 30 000 000 ℳ Aktien = 1 200 000 ℳ zu verteilen und den Überschuß von 71 786 ℳ auf neue Rechnung vorzutragen.

— **Das württembergische Eisenbahnbaugesetz für die Finanzperiode 1905/06.** Wir haben den Inhalt des Gesetzentwurfs in Nr. 31 d. Ztg. mitgeteilt und uns dabei die Wiedergabe der Ausführungen über die Fortsetzung des Nebenbahnbaues vorbehalten. Die Begründung zu Art. 1 des Gesetzentwurfs, der den Bau von vier Nebenbahnen durch den Staat behandelt, äußert sich in ihrem allgemeinen Teil zu der von der Kammer der Abgeordneten durch Beschluß vom 30. Mai 1903 gewünschten Aufstellung eines Planes für die Fortführung des Nebenbahnbaues im wesentlichen wie folgt:

Der Aufstellung selbst nur eines unverbindlichen Programms, das zunächst nur die Anschauung der Regierung über die Bauwürdigkeit sämtlicher zur Zeit vorliegenden Bahnprojekte zum Ausdruck zu bringen hätte, stehen schwerwiegende Bedenken entgegen. Nicht nur die wirtschaftlichen, finanziellen und politischen Verhältnisse, sondern auch die Anschauungen in technischer Hinsicht sind einem so raschen, nicht vorauszusehenden Wechsel unterworfen — es darf hier nur an die Änderung der Meinungen über die Zweckmäßigkeit von Schmalspur- und Zahnradbahnen und an die neuerdings auftretenden Bestrebungen wegen Verbesserung der Verkehrsverhältnisse durch Motorwagen und gleislose Bahnen erinnert werden —, daß einem auf eine lange Reihe von Jahren hinaus aufgestellten Programm ein erheblicher praktischer Wert überhaupt nicht beigemessen werden kann.

Dazu kommt noch, daß, wenn sich mit der Zeit aus irgend einem Grunde das Programm als undurchführbar oder der Abänderung bedürftig erweist, die mit dessen Ausarbeitung notwendig verbundenen Kosten nutzlos aufgewendet und zudem nur Hoffnungen erweckt worden sind, deren Nichterfüllung der Regierung mit Recht zum Vorwurf gemacht werden könnte.

Dagegen schien es unbedenklich, schon jetzt eine beschränkte Anzahl von Nebenbahnen namhaft zu machen, die nach Ansicht der Eisenbahnverwaltung in erster Reihe als der Berücksichtigung würdig erscheinen. Im übrigen hält die Regierung an der Anschauung fest, daß der Bau von Nebenbahnen auch künftighin unter grundsätzlicher Anwendung der Normalspur in dem durch die Finanzlage des Landes jeweils ermöglichten Maße fortgesetzt und zwar in der Regel vom Staat ausgeführt werden soll, ohne damit das Privatkapital ein- für allemal ausschließen zu wollen. Auch für die Frage der Bauwürdigkeit der einzelnen Bahnen werden die schon bisher befolgten, allgemeinen Gesichtspunkte auch fernerhin maßgebend sein. Die älteren, als besonders berücksichtigungswert anerkannten Projekte sollen unter möglichst gleichmäßiger Verteilung auf die einzelnen Landesteile in erster Reihe zur Ausführung gelangen. Danach schlägt die Regierung vor, in der Finanzperiode 1905/06 den Bau der Nebenbahnen Tübingen-Herrenberg, Kirchheim u. T.-Weilheim, Schorndorf-Welzheim und Göppingen-Gmünd in Angriff zu nehmen. Für die nächsten Finanzperioden sind sodann folgende weitere Nebenbahnen ins Auge gefaßt: eine Schönbuchlinie von Böblingen nach Weil im Schönbuch oder von Vaihingen a. F. nach Waldenbuch; eine Bahn von Balingen nach Schömberg als erstes Glied einer künftigen Verbindungsbahn Balingen-Rottweil; eine Verbindungsbahn zwischen Donau- und Südbahn, vorläufig ohne nähere Bezeichnung der Anschlußstationen; eine Stichbahn nach Sternenfels, ebenfalls unter Vorbehalt späterer Bestimmung der Hauptbahn-Abzweigstation; eine Bahn von Böblingen nach Renningen; eine Bahn von Buchau nach Riedlingen als Fortsetzung der Schmalspurbahn Schussenried-Buchau; eine Bahn von Ravensburg nach Wilhelmsdorf; eine Bahn von Freudenstadt nach Pfalzgrafenweiler. Die Bestimmung über die Reihenfolge bei der Ausführung dieser Linien und ihre Verteilung auf die einzelnen Finanzperioden bleibt vorbehalten. Überdies wird vielleicht auch noch die Ausführung der einen oder anderen Anschlußlinie an das Bahnnetz der Nachbarstaaten vorzuschlagen sein, da die Regierung gegenwärtig wegen der Herstellung solcher Anschlüsse mit der bayerischen und der badischen Regierung in Unterhandlung steht. Nach Abzug der von den Beteiligten aufzubringenden Grunderwerbskosten und der in Aussicht zu nehmenden baren Beiträge betragen die zu Lasten des Staates verbleibenden Bauaufwendungen für die jetzt zur Bauausführung beantragten vier Nebenbahnen rund 11 Mill. M., für diejenigen Bahnen, deren Einbringung für kommende Finanzperioden vorgeschlagen wird, nach summarischer Schätzung 14 Mill. M. — Beigegeben ist dem Entwurf eine Übersicht derjenigen Projekte von Nebenbahnen, die bis zum 1. Januar 1905 von der Eisenbahnverwaltung oder mit ihrem Vorwissen von Privattechnikern bearbeitet worden sind. Die Projekte sind ohne Rücksicht auf die Zeit ihrer Entstehung und auf Bauwürdigkeit nach der alphabetischen Reihenfolge der Ausgangsstationen geordnet. Ihre Gesamtzahl (ausschließlich derjenigen, die bereits zur Ausführung durch den Staat gesetzlich bestimmt oder an Privatunternehmer konzessioniert sind) beträgt 45.

— **Bahnsteigsperre in Württemberg.** Der Gesamtaufwand für die Einrichtung der Bahnsteigsperre auf den nach der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands betriebenen württembergischen Bahnstrecken ist nach dem Entwurf des Eisenbahnbaugesetzes für 1905/06 berechnet zu 1 575 000 *M.* Hiervon sind bewilligt für die Strecke Bretten-Ulm-Friedrichshafen-Landesgrenze gegen Bayern und Baden 400 000 Mark. Die Ausführung auf den Stationen dieser Strecke ist eingeleitet; die Sperre wird im Laufe dieses Jahres in Betrieb genommen werden können. In der Finanzperiode 1905/06 soll die Bahnsteigsperre weiter ausgedehnt werden auf die Strecken Bietigheim-Osterburken, Stuttgart-Böblingen-Horb-Immendingen, Plochingen-Tübingen-Horb, Cannstatt-Aalen-Nördlingen, Waiblingen-Backnang-Hessental-Crailsheim-Landesgrenze, Heilbronn-Hessental, Goldshöfe-Crailsheim, Aalen-Ulm. Der Aufwand für diese Einrichtungen ist zu 620 000 *M.* berechnet. Die Bahnsteigsperre auf den übrigen Bahnstrecken soll in der Finanzperiode 1907/08 zur Ausführung kommen.

— **Beseitigung schienengleicher Übergänge bei den württembergischen Staatsbahnen.** Auf Rechnung der durch das Gesetz vom 27. Juli 1903 für die Beseitigung schienengleicher Wegeübergänge bewilligten ersten Rate von 500 000 *M.* ist der Bau einer Anzahl schienenfreier Übergänge teils vollendet, teils eingeleitet worden. Am 31. März 1904 waren, wie in dem Kreditgesetzentwurf für 1905/06 angeführt ist, an den Hauptbahnstrecken noch 1385 schienengleiche Wegeübergänge vorhanden, wovon ein großer Teil auf Strecken liegt, die von Schnellzügen befahren werden. Hierunter befindet sich noch eine Reihe von Übergängen auf Bahnhöfen und an unübersichtlichen Strecken, deren Beseitigung längst als dringendes Bedürfnis empfunden und zum Teil von den beteiligten Gemeinden erbeten worden ist. Im Interesse des Bahn- und Straßenverkehrs und zur Verminderung der Bahnbewachungskosten soll mit der Herstellung schienenfreier Übergänge insbesondere auf den Schnellzugstrecken fortgefahren und sollen zu diesem Behuf weitere Anlehensmittel für die dringlichsten Übergänge, welche nicht auf die Kredite für die Ausführung zweiter Gleise oder von Bahnhoferweiterungen übernommen werden können, in Anspruch genommen werden. Einschließlich der Forderungen aus der Finanzperiode 1903/04 ist eine Gesamtbedarfssumme von 1 093 000 *M.* berechnet. Als zweite Rate werden 500 000 *M.* gefordert.

— **Verlängerung der Härdtsfeldbahn.** Wie die „Schwäb. Kronik" berichtet, soll die seit einigen Jahren von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft erbaute und betriebene Bahn über das Härdtsfeld von Aalen nach Balmertshofen jetzt eine Fortsetzung bis Dillingen und damit Anschluß an die bayerische Donaubahn erhalten. Die Konzession zum Bau dieser Strecke ist von der bayerischen Regierung der Aktiengesellschaft „Badische Lokalbahnen" erteilt worden, und die Bauausführung hat die Westdeutsche Eisenbahngesellschaft übernommen.

— **Die Zuständigkeit der Bezirksbeamten bei den badischen Staatsbahnen.** Über die Zuständigkeiten der Beamten des äußeren Dienstes der Eisenbahnbetriebs- und Dampfschifffahrtsverwaltung wurde am 31. März d. J. eine neue Ministerialverordnung erlassen, durch welche die gleichartige vom 10. Dezember 1883 aufgehoben wird. Die Organisation der Bezirks- und Lokalstellen wird dadurch nicht berührt, vielmehr handelt es sich in der Hauptsache um Zusammenfassung der bisher in Einzelverfügungen enthaltenen ergänzenden Bestimmungen, zum Teil wird auch die Zuständigkeit in einzelnen Punkten erweitert. Von allgemeinerem Interesse sind die gleichmäßig sämtlichen Bezirksbeamten zustehenden Befugnisse. Den Bezirksbeamten steht zu: 1. die zeitweise Verwendung von Angestellten ihres Dienstzweiges auf anderen als den ihnen zum Wohnsitz angewiesenen Stationen; 2. die Festsetzung der Löhne und sonstigen Bezüge des im Arbeiterverhältnis stehenden Personals ihres Dienstzweiges; 3. die Erteilung von Urlaub an die Beamten und Arbeiter ihres Dienstzweiges allgemein bis zur Dauer von acht Tagen, ferner an solche Beamte der Abteilungen E bis J des Gehaltstarifs, die mehr als 10 Jahre im Dienst der Eisenbahnverwaltung stehen, bis zur Dauer von 14 Tagen, wenn die etwa nötige Stellvertretung aus dem im eigenen Dienstkreis vorhandenen Hilfspersonal gestellt werden kann; 4. die Erkennung von Ordnungsstrafen, und zwar von Verweisen und von Geldstrafen bis zu 10 *M.*, ferner die Auflage von Schadenersatzbeträgen bis zu 10 *M.* gegen das Personal ihres Dienstzweiges und das ihnen sonst unterstellte Personal anderer Dienstzweige; 5. die einstweilige Enthebung des Personals ihres Dienstzweiges von der Ausübung des Dienstes; 6. die Führung dienstpolizeilicher Untersuchungen gegen das Personal ihres Dienstzweiges; 7. die Untersuchung und Abwandlung von Vorkommnissen im Eisenbahnbetrieb bei Schädigung von Sachen im Eigentum der Eisenbahnverwaltung bis zum Betrag von 500 *M.*, sofern nicht ein Ersatzanspruch gegen eine nicht im Dienst der Eisenbahnverwaltung stehende Person in Frage kommt; 8. die Ausfertigung der Freischeine u. dergl.

Von den besonderen Zuständigkeiten der Bezirksbeamten ist vor allem die erweiterte Befugnis der Betriebsinspektoren bei Erledigung von Reklamationen zu erwähnen. Diese erledigen nunmehr selbständig alle Anträge, die gerichtet sind: a) auf Rückerstattung von Fahrgeld und Gepäckfracht; b) auf Entschädigung aus dem Frachtvertrag über die Beförderung von Gepäck, Gütern, lebenden Tieren und Leichen, insbesondere wegen Verlusts und Beschädigung oder wegen Verzögerung der Beförderung; c) auf Erstattung von Nebengebühren und Frachtzuschlägen aus dem Frachtgeschäft; in allen Fällen jedoch nur, soweit der zurückgeforderte Gesamtbetrag die Summe von 100 *M.* nicht überschreitet, wobei es gleichgültig ist, ob der erhobene Anspruch aus einem und demselben oder aus verschiedenen Beförderungsverträgen herrührt; in den Fällen a und c ferner nur, soweit die zu zahlenden Beträge lediglich auf die badischen Staatsbahnen entfallen; in den Fällen zu b endlich nur, soweit die zu zahlenden Beträge lediglich auf dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen angehörige oder schweizerische Bahnen entfallen.

Die gleiche Zuständigkeit, jedoch mit Beschränkung auf reklamierte Gesamtbeträge von 20 *M.* und auf Einnahmen aus dem Binnenverkehr, ist den als Vorstände von Stationsämtern und Güterverwaltungen bestellten Bahnverwaltern, Güterverwaltern und Stationskontrolleuren eingeräumt.

Von den besonderen Zuständigkeiten der Bahnbauinspektoren und Maschineninspektoren ist hervorzuheben das Recht zur Vergebung von Arbeiten und Lieferungen für genehmigte Herstellungen auf dem Wege öffentlichen Ausschreibens bis

zum Betrage von 10 000 M, sofern dem Mindestfordernden der Zuschlag erteilt wird, andernfalls bis zum Betrage von 4000 M und auf anderem Wege bis zum Betrag von 2000 M.

— **Alkohol und Verkehrswesen.** Wie im vorigen, so hat auch in diesem Jahre der sämtliche alkoholgegnerischen Vereine Berlins umfassende Zentralverband zur Bekämpfung des Alkoholismus eine Reihe von Vorlesungen über verschiedene Gebiete der Alkoholfrage veranstaltet, die in der Zeit vom 25. bis 29. April in der technischen Hochschule in Charlottenburg gehalten worden sind. U. a. hat Eisenbahndirektor a. D. de Terra über „Alkohol und Verkehrswesen" vorgetragen. Wir behalten uns vor, auf seine Ausführungen zurückzukommen, soweit sie unseren Lesern nicht bereits aus früheren Veröffentlichungen bekannt sind. Für heute verweisen wir auf den Leitaufsatz vorliegender Nummer, dessen Wiedergabe sich infolge Stoffanhäufung verzögert hat.

— **Die Schiffahrt auf dem Oberrhein.** Der Dampfer „Knipscheer IX" ist auf der neuen Probefahrt von Straßburg glücklich in Basel angekommen, ohne auf weitere Hindernisse zu stoßen, als auf ein unfreiwillig langes Warten an der Ottenheimer Brücke, deren Öffnung erst verspätet nach verschiedenen Reklamationen erreicht werden konnte. Im Elsaß herrscht bekanntlich mehr Stimmung für Schaffung eines linksrheinischen Kanals als für Schiffbarmachung des Oberrheins, während in der Schweiz und auch in Baden und vom Mittelrhein aus die Bewegung für die Schiffahrt auf dem Oberrhein wieder lebhaft aufgenommen ist. In Basel wurde das Schiff feierlich empfangen. Der Berner „Bund" bemerkt dazu, es seien noch keine Schritte getan worden, um eine diplomatische Verständigung über die Rheinschiffahrt herbeizuführen. Es bestehe angesichts des freundnachbarlichen Verhältnisses der beteiligten Staaten kein Zweifel darüber, daß für eine solche Verständigung auf allen Seiten Entgegenkommen zu finden sein werde. Die Rückfahrt des Dampfers von Basel nach Straßburg verlief nicht ganz glücklich. Nachdem die oberen Schiffbrücken ohne Schwierigkeit durchfahren waren, mußte das Schiff bei Rheinau, um die Brückendurchfahrt zu erreichen, den Strom durchqueren. Bei der nötigen Wendung aber wurde es aus der Fahrrinne hinaus auf eine Kiesbank gedrückt und blieb dort einen Tag festsitzen, ehe es wieder flott gemacht werden konnte.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sind versetzt: der Geheime Regierungsrat Lehmann, bisher in Elberfeld, als Oberregierungsrat zur Eisenbahndirektion in Hannover; der Geheime Baurat Köhler, bisher in Münster i/W., als maschinentechnischer Oberbaurat zur Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr; der Regierungsrat Paetsch, bisher in Königsberg i/Pr., als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Elberfeld; die Regierungs- und Bauräte Platt, bisher in Berlin, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Danzig, und Buff, bisher in Neustrelitz, als Vorstand der Eisenbahnbetriebsinspektion 1 nach Dessau; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Bressel, bisher in Königsberg i/Pr., als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahnbetriebsinspektion nach Neustrelitz, Rüppell, bisher in Breslau, zur Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken, Lavezzari, bisher in Wiesbaden, als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung nach Eisenberg S/A., Benner, bisher in Coblenz, als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung 2 nach Saarbrücken, Hermann Sarrazin, bisher in Münster i/W., als Vorstand einer Eisenbahnbauabteilung nach Cöln, und Klostermann, bisher in Gladbeck, als Vorstand der Eisenbahnbauabteilung nach Oberhausen; der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Graetzer, bisher in Oberhausen, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Posen sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Spohr, bisher in Neumünster, in den Bezirk der preußischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz. — Dem Regierungsassessor Dr. Fischer ist die Stelle eines Mitglieds der Eisenbahndirektion in St. Johann-Saarbrücken verliehen. — Der Regierungsassessor Pfeiffer, bisher Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 1 in Cassel, ist der Eisenbahndirektion daselbst überwiesen. — Der Eisenbahn-Kassenkontrolleur Albert Krause in Tilsit ist zum Eisenbahn-Verkehrsinspektor ernannt unter Verleihung der Stelle des Vorstands der Eisenbahn-Verkehrsinspektion daselbst. — Die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Horstmann und Seidenstricker sind der Eisenbahndirektion in Münster i/W., die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Scheid und Sydow der Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. bezw. Kattowitz zur Beschäftigung überwiesen. — Der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Heinrich Schlegel in Saarbrücken ist infolge Ernennung zum Bauinspektor bei der Königlichen Bergwerksdirektion daselbst aus dem Staatsbahndienste ausgeschieden. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Otto Steinhoff in Soest ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Der Regierungsrat Ernst Schmidt, Mitglied der Eisenbahndirektion Berlin, ist gestorben.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsbaumeister Donath von der Bauinspektion Plauen i. V. zu der in Dresden-Fr. versetzt.

Bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung wurde der Betriebsinspektor tit. Finanzrat Schneider in Tübingen auf seiner derzeitigen Stelle zum Finanzrat befördert. — Betriebsinspektor Mössinger in Backnang wurde in gleicher Dienststellung unter Verleihung des Titels und Rangs eines Finanzrats auf die Stelle des Vorstands der Betriebsinspektion Heilbronn versetzt.

Bei der badischen Staatsbahnverwaltung wurde an Stelle des in den Ruhestand getretenen Regierungsrats Mütsch der Bahnverwalter, Inspektor Johann Stahl in Mannheim unter Verleihung des Titels Betriebsinspektor zum Vorstand der Eisenbahn-Verkehrskontrolle II in Karlsruhe ernannt.

Österreich.

— **Rücktritt des Eisenbahnministers.** Der Kaiser hat mit Handschreiben vom 1. d. M. dem Ansuchen des Eisenbahnministers Dr. v. Wittek um Enthebung von seiner Stelle stattgegeben. Das Handschreiben hat folgenden Wortlaut:

„Lieber Dr. Ritter v. Wittek! Ihrem Ansuchen um Enthebung von der Stelle Meines Eisenbahnministers willfahre Ich in Gnaden und genehmige sohin Ihre Versetzung in den dauernden Ruhestand. Ich vermag Sie jedoch nicht aus dem Amte scheiden zu sehen, ohne mit voller Anerkennung und wärmstem Danke Ihrer vieljährigen, aufopfernden und verdienstvollen Tätigkeit zu gedenken, die mit der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens stets ehrenvoll verknüpft sein wird."

Gleichzeitig wurde an den Ministerpräsidenten nachstehendes Kaiserliches Handschreiben gerichtet:

„Lieber Freiherr v. Gautsch! In Genehmigung Ihrer Anträge gewähre Ich Meinem Eisenbahnminister Dr. Heinrich Ritter v. Wittek in Gnaden die erbetene Enthebung vom Amte. Gleichzeitig betraue Ich den Sektionschef Ludwig Wrba mit der Leitung Meines Eisenbahnministeriums."

Der Eisenbahnminister Dr. v. Wittek hat anläßlich seines Rücktritts folgenden Erlaß an alle Organe der Staatsbahnverwaltung gerichtet:

„Seine k. und k. Apostolische Majestät haben mit Allerhöchstem Handschreiben vom 1. Mai d. J. mich auf mein Ansuchen von dem Posten des Eisenbahnministers in Gnaden zu entheben geruht. Indem ich infolge dieser Allergnädigsten Enthebung mit dem heutigen Tage von meiner Stelle an der Spitze der staatlichen Eisenbahnverwaltung scheide, drängt es mich, dem gesamten Personal, dessen hingebungsvolle dienstliche Tätigkeit mir während der Zeit meiner Amtsführung als Eisenbahnminister zur wirksamen Unterstützung gereichte, meinen tiefgefühlten Dank auszusprechen und nochmals rückschauend mit warmer Anerkennung der vielfachen Beweise erhebender Pflichttreue zu gedenken, welche das Personal der Staatsbahnverwaltung jederzeit bekundet hat. Insbesondere danke ich meinen bewährten engeren Mitarbeitern und sämtlichen Beamten des Ministeriums für ihre stets betätigte selbstlose Hingabe an den Allerhöchsten Dienst sowie für die meiner Person gewidmeten Gefühle der Zuneigung und Anhänglichkeit, die ich von Herzen erwidere. Ebenso danke ich auch den leitenden Beamten der dem Eisenbahnministerium nächstgeordneten Behörden für die eifrige und verständnisvolle Durchführung der ihnen während meiner Amtsführung erwachsenen schwierigen und verantwortungsreichen Aufgaben, sowie nicht zuletzt der Gesamtheit des exekutiven Personals aller Dienstzweige und Grade, durch dessen gewissenhafte, unermüdliche und opferwillige Mitarbeit allein es ermöglicht wurde, den Anforderungen des Dienstes allezeit gerecht zu werden."

„Wie ich meinerseits der Zeit unseres Zusammenwirkens stets gern gedenken werde, bitte ich alle dem Eisenbahnressort angehörenden Beamten und Bediensteten, auch mir nach meinem Scheiden eine freundliche Erinnerung zu bewahren."

Wir beschränken uns heute auf vorstehende Mitteilungen über den eingetretenen Wechsel in der Leitung des Eisenbahnministeriums und werden nicht ermangeln, in der nächsten Nummer auf dieses bedeutsame Ereignis und die Würdigung der Verdienste des ausgeschiedenen Ministers zurückzukommen.

— **Lokalbahngesetz.** Die Eisenbahnkommission des österreichischen Herrenhauses hat ihren Bericht über die neuerliche Inkraftsetzung der Anordnungen des Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung ausgearbeitet. Der Berichterstatter führt aus, daß die Wirksamkeit des Lokalbahngesetzes vom Jahre 1894 mit 31. Dezember 1904 erloschen ist. Zwar habe die Regierung am 17. November 1904 eine ein neues Gesetz für Lokalbahnen enthaltende Vorlage im Abgeordnetenhause eingebracht. Da aber die Beratungen des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses noch

nicht abgeschlossen sind, hat das Abgeordnetenhaus durch Annahme eines Dringlichkeitsantrages die Erneuerung der Gültigkeit des genannten Gesetzes bis zum Ablauf dieses Jahres beschlossen. Bei der Begründung der Dringlichkeit wurde betont, daß der seit 1. Januar d. J. herrschende ex lex-Zustand sich sehr empfindlich geltend mache, indem Lokalbahnen, zu denen bereits die finanziellen Mittel bewilligt wurden, nicht in Angriff genommen, Konzessionen überhaupt nicht erteilt werden können, infolgedessen das Grundenteignungsverfahren nicht eintreten könne usw.

Der Bericht zählt die durch das erloschene Gesetz gewährten Erleichterungen für den Bau von Bahnen niederer Ordnung auf und bemerkt, daß die Absicht, die Entstehung der Lokal- und Kleinbahnen wesentlich zu fördern, in dem Gesetze vom 31. Dezember 1894 voll zum Ausdruck gekommen war. Nach Ablauf eines Jahrzehnts sei es auch möglich, Rückschau zu halten, inwieweit diese Absicht wirklich erreicht worden ist. Nach einer von der Regierung gegebenen Auskunft könne festgestellt werden, daß die Wirkung dieses Gesetzes in dem konzessionsmäßigen Zustandekommen von 113 in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern gelegenen Lokalbahnen (in der Ausdehnung von 3508 km und mit dem Anlagekapital von 441 838 000 Kr.) sowie in einem konzessionierten Netze von 33 Kleinbahnen in der Ausdehnung von 516 km und mit dem Anlagekapital von 179 516 000 Kr. zum erfreulichen Ausdruck gekommen ist.

Bei dem Entgange so weitgehender Konzessionen sowie bei dem ansehnlichen Ergebnisse, das diese im abgelaufenen Jahrzehnt zutage gefördert haben, sei der Wunsch, daß die Tätigkeit auf diesem Gebiete des Eisenbahnwesens keine weitere Unterbrechung erleiden möge und daß bis zum Zustandekommen eines neuen Gesetzes das mit dem 31. Dezember 1904 erloschene Gesetz vom 31. Dezember 1894 wieder in Wirksamkeit gesetzt werde, vollkommen begründet.

Die Eisenbahnkommission beantragt daher, das Herrenhaus wolle dem Gesetzentwurfe in der vom Abgeordnetenhause beschlossenen Fassung die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

— **Die Deckung des Kohlenbedarfs der österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1906** wird demnächst durch Ausschreibung der Lieferung erfolgen. Der Bedarf der österreichischen Staatsbahnen an Kohle bezifferte sich für das Jahr 1905 mit 2 400 000 t Normalkohle und dürfte auch für das Jahr 1906 im wesentlichen gleich groß sein. Da aber im Vorjahre hinsichtlich eines sehr erheblichen Teiles des Bedarfs mehrjährige Abschlüsse erfolgt sind, wird das für das Jahr 1906 noch zu deckende Erfordernis an Kohle nur von bescheidenem Umfange sein. Im Vorjahre sind von dem 2 400 000 t betragenden Gesamtbedarfe rund 500 000 t für die Dauer von fünf Jahren, rund 2 000 000 t auf die Dauer von drei Jahren fest abgeschlossen worden, so daß für das Jahr 1906 nur etwa 450 000 t durch Abschlüsse zu decken sein werden.

— **Veräußerung von Altmaterial bei den österreichischen Staatsbahnen.** In den früheren Schienenlieferungsverträgen war die gleichzeitige Übernahme der Altmaterialien von den die Schienen liefernden Werken bedungen. In dem jüngsten Schienenlieferungsvertrage ist nun von dieser Praxis abgewichen; die Staatsbahnverwaltung hat sich vielmehr die selbständige Veräußerung des Altmaterials in der Erwägung vorbehalten, daß sich dies als vorteilhafter erweisen werde. Demgemäß ist die Ausschreibung des Verkaufes des bei den Staatsbahnen verfügbaren Altmaterials für die nächsten zwei Jahre eingeleitet worden. Die Staatsbahndirektion Wien hat diese für die Direktionen Wien und Linz, die Staatsbahndirektion Prag für die Direktionen Prag, Pilsen und Olmütz, die Staatsbahndirektion Villach für die Direktionen Villach, Innsbruck und Triest, die Staatsbahndirektion Krakau für die Direktionen Krakau, Stanislau und Czernowitz durchzuführen. Der Wert des zu veräußernden Altmaterials beträgt annähernd 2 000 000 Kr.

— **Die Entscheidung über die Kosten des Prioritätenkurators der österreichischen Nordwestbahn** ist ergangen. Der Gerichtshof erster Instanz hatte die Kosten des Kurators Dr. Mathias auf 70 000 Kr. bestimmt, das Oberlandesgericht als zweite Instanz jedoch im Rekurswege die Kosten auf 50 000 Kr. herabgesetzt. Der Oberste Gerichtshof hat nun auf den sowohl von der Nordwestbahn als auch von dem Prioritätenkurator eingebrachten Rekurs die Kostenbestimmung der zweiten Instanz auf 50 000 Kr. bestätigt.

Ungarn.

— **Der Wettbewerb der Staatsbetriebe.** Die ungarischen Staatsbahnen haben, wie verlautet, die Absicht, von nun ab die Wagenfedern in ihren eigenen Werkstätten zu erzeugen. Mit Rücksicht hieraus hat der Bund der ungarischen Fabrikindustriellen an den Handelsminister eine Eingabe gerichtet, worin ausgeführt wird, daß dieses Vorgehen nicht nur eine schwere Schädigung der Privatindustrie herbeiführen, sondern auch für die staatlichen Betriebe nachteilig sein würde.

— **Die Betriebseinnahmen und Ausgaben der ungarischen Staatseisenbahnen im Jahre 1904** im Vergleiche zu jenen des Vorjahres stellen wir im Folgenden zusammen:

	1904	1903
	Kronen	
Einnahmen:		
Personen- und Gepäckverkehr . .	56 122 879	53 264 658
Güterverkehr	163 297 657	157 215 318
Verschiedenes	21 823 944	20 184 517
insgesamt	241 244 480	230 664 493
Ausgaben:		
Persönliche (Personal-)	71 406 218	66 551 753
Sachliche	8 398 074	7 829 649
Ordentliche Erhaltungs- und Betriebsausgaben	66 690 366	64 268 913
Umgestaltungskosten	4 255 569	4 727 501
Feuer- und Elementarschäden . .	2 366 174	2 779 496
insgesamt	153 116 401	146 157 312
Betriebsüberschuß	88 128 079	84 507 181

Gegen das Vorjahr gestalteten sich somit die Einnahmen um 4,6 % günstiger, während sich die Ausgaben hauptsächlich infolge der Gehaltsregelung um 4,8 % erhöhten; der Betriebsüberschuß besserte sich um 4,3 %. Der Betriebskoeffizient, d. h. das Verhältnis der Gesamtausgaben zu den Gesamteinnahmen, betrug 63,47 gegen 63,36 % im Vorjahre. Im Staatsvoranschlage waren die Gesamteinnahmen mit 235 220 000 Kr., die Gesamtausgaben aber mit 150 089 400 Kr., somit der Überschuß mit 84 130 600 Kr. vorgesehen (Betriebskoeffizient 63,81 %).

In den Einnahmen sind die gezahlten Selbstkostenersätze der durch die ungarischen Staatseisenbahnen verwalteten Vizinalbahnen, in den Ausgaben hingegen die tatsächlichen Kosten des Betriebes der gedachten Vizinalbahnen inbegriffen, wobei bemerkt werden muß, daß die Ersätze die wirklichen Kosten keineswegs decken, sondern ein verhältnismäßig bedeutender Ausfall sich zeigt, welcher allerdings nicht als Verlust betrachtet werden kann.

Ohne die auf die verwalteten Lokalbahnen entfallenden Einnahmen und Ausgaben stellt sich der Betriebskoeffizient um ungefähr 2,5 % günstiger, d. h. der Betriebskoeffizient der eigenen Linien bewegt sich eigentlich zwischen 60—61 %.

— **Uniformierung der Eisenbahnkassiererinnen.** Die Dienstjacken, deren Tragen den Kassiererinnen der ungarischen Staatsbahnen zur Pflicht gemacht ist, finden im Zuschnitt und in der Ausstattung nicht den Beifall der Damen, die sie tragen sollen; diese suchen sich dem Tragen der Dienstjacke ganz zu entziehen oder sie tragen zum mindesten nicht vorschriftsgemäß zugeschnittene und ausgestattete Jacken. Mit Rücksicht hierauf hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen einen geharnischten Erlaß herausgegeben, in welchem das Tragen der Dienstjacken im Dienste in der vorgeschriebenen Form und Ausstattung den Kassiererinnen eingeschärft wird.

Übrige europäische Länder.

— **Das Kohlenbecken des französischen Departements Meurthe-et-Moselle.** Der Gedanke, die Fortsetzung des Saarbrücker Kohlenbeckens weiter nach Süden hin aufzusuchen, ist alt und hat bereits im Jahre 1859 zu vereinzelten Bohrungen Veranlassung gegeben; aber erst nachdem durch den Frankfurter Frieden vom Jahre 1871 die Kohlenzechen bei Forbach an Deutschland abgetreten worden waren, hat man ihn ernstlicher ins Auge gefaßt. Man stieß jedoch auf anscheinend unüberwindliche Schwierigkeiten, und erst die Kohlennot des Jahres 1899 spornte zu tatkräftigeren Versuchen an. Jetzt ist nun — wie „Génie Civil“ mitteilt — im März d. J. zu Pont-à-Mousson in einer Tiefe von 819 m eine Kohlenschicht von 70 cm Mächtigkeit erbohrt worden. Das Bohrloch ist von der Hochofen- und Gießereigesellschaft zu Pont-à-Mousson getrieben worden und befindet sich auf dem Fabrikhofe dieser Gesellschaft. Diese Bohrung gründete sich auf das Gutachten des Professors Nicklès von der Universität Nancy, welcher sich im Dezember 1900 dahin aussprach, daß ein damals bei St. Avold auf deutschem Gebiete erbohrtes Kohlenflötz von 4 m Mächtig-

keit sich höchstwahrscheinlich bis ins Moseltal erstrecke. Nachdem sodann zwei bei Eply und Les Menils auf dem rechten Moselufer getriebene Bohrlöcher das Vorhandensein kohlenführender Schichten, wenn auch von nicht bauwürdiger Beschaffenheit, bestätigt hatten, hat man jetzt Pont-à-Mousson gegenüber am linken Moselufer ein anscheinend abbauwürdiges Flötz erbohrt. Allerdings würden bei seiner tiefen Lage die Förderungskosten sich bedeutend höher stellen als in Saarbrücken, Westfalen und Belgien, woher die Industrie des Departements Meurthe-et-Moselle gegenwärtig den größten Teil ihres Feuerungsbedarfs bezieht. Aber nach dem Erachten der französischen Geschäftsleute und Ingenieure würden diese Mehrkosten reichlich ausgeglichen werden durch den Umstand, daß man jenes Industriegebiet dadurch vom Auslande unabhängig machen könnte. Der Betrag dieser Mehrkosten wird auf etwa 2,5 bis 4 Fr. für die Tonne veranschlagt.

— **Selbstfahrerbetrieb auf der sizilianischen Linie Palermo-Termini.** Das Königliche Generalinspektorat der Eisenbahnen hat den Vorschlag der Sizilianischen Bahnen genehmigt, nach dem 1. d. M. versuchsweise zwei Zugpaare auf der Strecke Palermo-Termini (37 km lang) mittels Dampfselbstfahrer System Purrey-Bordeaux zu führen. Diese mit Anhängewagen bieten insgesamt Raum für 112 Personen (darunter 100 Sitzplätze), haben ein Leergewicht von 21 t und ein Dienstgewicht von 24 t und zwei Abteile für Reisende sowie eins für Gepäck. Es sind Wagen mit ziemlich gleicher Bauart, wie solche schon seit einigen Monaten probeweise zufriedenstellend auf der Linie Rom-Viterbo verkehren.

— **Ein Eisenbahnerhaus in Rom.** Am 12. April d. J. fand in dem östlichen Teile Roms die Grundsteinlegung des Hauses statt, das die Korporation der Eisenbahner und Tramarbeiter errichtet. Auf einer Fläche von 36 000 qm, von denen 15 000 bebaut werden, sollen sich neun vierstöckige Häuser mit im ganzen 700 Wohnungen erheben. In den Räumen zu ebener Erde werden im Genossenschaftsbetrieb eine Bäckerei, eine Apotheke und Lebensmittelläden eingerichtet. Die Wohnungen sollen drei, zwei und ein Zimmer umfassen; jedes Stockwerk erhält eine Badeeinrichtung, jedes Haus eine Waschküche und andere Einrichtungen. Der Häuserblock soll elektrisches Licht aus eigenem Werke bekommen. Das zum Ankauf der Fläche und zum Beginn des Baues nötige Kapital ist durch Ausgabe von Aktien zu 25 L. das Stück unter den Eisenbahnern aufgebracht worden. Der Boden, der dem Staate gehört, ist von diesem zu dem Ausnahmepreis von 5 L. für das Quadratmeter abgelassen worden, während der übliche Bodenpreis in diesem im Umkreis der Stadt gelegenen Viertel etwa 29 bis 32 L. beträgt. Der Grundsteinlegung wohnten Vertreter aller Arbeiterorganisationen Roms und die Minister Mazorana, Rava und Ferraris bei.

— **Der Thames Conservancy Board** zieht den vor ungefähr fünf Jahren von einem Londoner Schiffseigentümer angeregten Plan in ernste Erwägung, an einem 18 engl. Meilen unterhalb Londons und bereits außer der Grafschaft gelegenen Punkte bei Long Reach, am Südufer der Themse, einen $1^1/_4$ engl. Meilen langen und 60′ breiten Landungskai mit 10 Lagergebäuden von je 300 Fuß Länge und 60 Fuß Breite zur zeitweiligen Unterbringung von Gütern herzustellen. Dort sollen zehn der größten Schiffe gleichzeitig und bei Ebbe wie Flut Ladung löschen oder einnehmen oder auch in die 100 zwischen den Lagergebäuden Raum findenden Boote mit Hilfe mächtiger Krane und aller neuzeitlichen Vorrichtungen überladen können. Die Kosten der Anlage werden auf 1 000 000 £ veranschlagt. Dieser Plan findet in Schifferkreisen vollen Beifall in der Erwartung, daß die Anlage mit der Zeit zum F r e i h a f e n ausgestaltet würde.

— **Staatsbahnen oder Privatbahnen in England?** In der englischen Presse ist diese Streitfrage neuerdings durch einen Aufsatz angeregt worden, den O. Eltzbacher in der „Contemporary Review" veröffentlicht hat. Der Verfasser, der sich trotz seines deutschklingenden Namens als britischen Staatsangehörigen bezeichnet, hat es im klassischen Lande der Privatbahnen gewagt, sich als überzeugten Anhänger des Staatsbahnbetriebes zu bekennen, und er hat dadurch wenigstens soviel erreicht, daß der berühmte Statistiker W. M. Acworth seinen Ausführungen im nämlichen Blatte mit einer eingehenden Widerlegung entgegengetreten ist. Dem englischen Fachblatte „Engineering", das, wie zu erwarten, mit aller Schärfe für Acworth Partei nimmt, wenngleich es den Eltzbacherschen Aufsatz als „gewandt geschrieben" anerkennt, entnehmen wir über die einzelnen streitigen Punkte die nachstehenden kurzen Angaben:

Anknüpfend an die Tatsache, daß im Jahre 1902 in Deutschland 51 964 km Eisenbahnen vorhanden und von diesen 47 228 km im Staatsbesitz waren, weist Eltzbacher darauf hin, daß seit dem Jahre 1880, seit welchem das Staatsbahnsystem in Preußen zur Herrschaft und Durchführung gebracht wurde, die Länge der deutschen Eisenbahnen sich von 33 411 km (20 761 engl. Meilen) auf 51 964 km (32 289 engl. Meilen) vermehrt hat, während in der gleichen Zeit die Bahnlänge in Großbritannien nur von 17 933 auf 22 152 engl. Meilen gewachsen ist. Es hat also in Deutschland der Zuwachs 55,5 %, in Großbritannien nur 23,6 % betragen, und auf diese Tatsache gestützt, glaubt er den Beweis geführt zu haben, daß den Leitern der Staatsbahnen in Deutschland eine größere Rührigkeit innewohne, als den Privatbahnmännern in England. Dem etwaigen Einwand, daß in dem dicht bevölkerten Großbritannien vielleicht kein genügender Raum mehr für eine Ausbreitung des Bahnnetzes gewesen sei, begegnet Eltzbacher dann durch den Hinweis, daß auf eine Bevölkerung von 10 000 Einwohner in England 8,6 km, in Deutschland aber 9,5 km Bahnlänge entfallen.

Gegen diese Art der Beweisführung, bei welcher das Verhältnis der Einwohnerzahl zur Bahnlänge als Gradmesser der „Eisenbahnentwicklung" eines Landes zugrunde gelegt wird, macht Acworth gewiß mit vollem Rechte geltend, daß danach Schweden, wo auf 10 000 Einwohner 23,9 km Eisenbahnen kommen, in Europa das im Eisenbahnwesen am weitesten vorgeschrittene Land sein würde. In der australischen Kolonie Queensland aber kämen auf 10 000 Einwohner sogar 92,9 km Bahn, also neunmal mehr als in Deutschland, und doch werde kein Queensländer behaupten wollen, daß seine Heimat dem Deutschen Reiche im Eisenbahnwesen überlegen sei. Wenn Deutschland aber auch ein reichlich 10 000 engl. Meilen längeres Bahnnetz besitze, als England, so sei dem entgegenzuhalten, daß die englischen Bahnen durchweg zweigleisig und zum Teil auch drei- und viergleisig seien, während in Deutschland die eingleisigen Bahnen allerdings in der Mehrzahl sind.

Als weiteren Beleg für die Überlegenheit des Staatsbahnsystems hat Eltzbacher dann die Tatsache herangezogen, daß auf 100 qkm in Belgien 22,5 km, in Sachsen 19,6 km, in Baden 13,8 km, in Elsaß-Lothringen 13 km Eisenbahn kommen, in Großbritannien aber nur 11,3 km. Aber auch dieser Tatsache ist Acworth mit dem Hinweis entgegengetreten, daß in ganz Deutschland die auf 100 qkm entfallende Durchschnittslänge nur 9,9 km Eisenbahn beträgt. Noch weniger erfolgreich mit seiner Beweisführung ist Eltzbacher, wenn er sich auf den gewaltigen Zuwachs an Betriebsmitteln beruft, den die deutschen Bahnen seit dem Jahre 1880 erfahren haben. Denn hier konnte ihn Acworth auf die Tatsache hinweisen, daß trotz dieser großen Fortschritte am Schlusse des Jahres 1901 die englischen Bahnen über 21 823 Lokomotiven, 49 094 Personenwagen und 702 83[illegible] Güter- und Gepäckwagen verfügten, während sich die betreffenden Bestände der deutschen Bahnen insgesamt auf 13 267 Lokomotiven, 24 225 Personenwagen und 303 364 Güter- und Gepäckwagen stellten.

Vom deutschen Standpunkte aus hat man gewiß Ursache, die von Eltzbacher dem Staatsbahnsystem gewidmete Anerkennung als eine erfreuliche Erscheinung zu begrüßen. Was aber den betreffenden Erörterungen u. E. noch ein besonderes Interesse verleiht, ist der Umstand, daß auch ein dem Privatbahnsystem so unbedingt ergebenes Blatt, wie „Engineering" seine Mitteilungen mit folgenden Worten begleitet: „Wir wollen gern zugeben, daß die Deutschen in ihren eigenen Angelegenheiten am besten wissen, was ihnen gut ist. Aber wenn für sie der Staatsbahnbetrieb das Beste ist, so folgt daraus noch keineswegs mit Notwendigkeit, daß das gleiche nun auch für England der Fall sein müßte." — Dies ist im ganzen auch unsere Meinung.

— **Bahnbauten in Bulgarien.** Das bulgarische Bauten- und Kommunikationsministerium in Sofia hat bereits den Bau der beiden neuen Eisenbahnlinien Tirnowo-Trevna-Boruschitza und Radomir-Küstendil-türkische Grenze ausgeschrieben. Die Verhandlung über die Angebote für die erstgenannte Linie findet am 20. Mai/2. Juni statt (Kaution 700 000 Franken) und für die zweite am 27. Mai/9. Juni (Kaution 600 000 Franken). Wie die Bulgarische Handelszeitung meldet, ist von der Bauabteilung des genannten Ministeriums für jede Linie besonders erhältlich das Bedingungsheft für 20 Fr., der Lageplan und die Profile für 60 Fr. sowie die Typen und Projekte für 40 Fr.

— **Eine Konferenz der Vertreter von sechs russischen Wagenfabriken** (Putilowsche, Russisch-Baltische, „Phönix", Moskauer, Kolomnaer und Beshezker Fabrik) hat nach Mitteilung der „Torg.-Prom. Gaseta" am 12./25. März im Ministerium der Verkehrsanstalten zu St. Petersburg stattgefunden zwecks Verteilung der Bestellung von 2400 Güterwagen zu 2000 Pud (= 32 760 kg) Tragfähigkeit. Die Fabriken haben die Bestellung gleichmäßig unter sich verteilt und sich bereit erklärt, den Auftrag in der vom Ministerium dafür festgesetzten Frist zu erledigen, und zwar vom 1./14. August d. J. ab je 100 Güterwagen monatlich zu liefern. Weil Wagen von so großer Tragfähigkeit bisher in Rußland nicht gebaut worden sind und der

Termin für die Erledigung des Auftrages nur kurz ist, hat das Ministerium den Fabriken gestattet, alle gestanzten Eisenteile aus dem Auslande zu beziehen.

Fremde Weltteile.

— **Von der Mekkabahn.** Der Köln. Ztg. wird aus Konstantinopel, 28. April, geschrieben: Es scheint, daß in der Durchführung des großen Unternehmens, das in letzter Linie die mohammedanischen Wallfahrtsorte mit dem Mittelmeer durch eine Bahn verbinden soll, Störungen eingetreten sind. Der Weiterbau über Maan hinaus vollzieht sich sehr langsam, die wichtige Strecke Dera-Haifa, die eigentliche Ausgangslinie zum Mittelmeer, hat durch Überschwemmungen gelitten und konnte nicht so, wie man es gehofft hatte, gefördert werden, und schließlich soll der Plan, von Maan eine Seitenlinie nach Akba (Akaba) am Roten Meer zu bauen, aufgegeben sein. Es gibt im türkischen Heer jetzt eine große Anzahl jüngerer, strebsamer Offiziere, die namentlich das Aufgeben dieses Planes bedauern. Die Wirren in Jemen haben ihnen deutlich gezeigt, wie großen Wert eine Bahn haben würde, die von Damaskus südlich bis ans Rote Meer führen und die Zufuhr von Truppen des syrischen Armeekorps nach Arabien erleichtern kann. Anstatt zeitraubender Wüstenmärsche, wobei regelmäßig die Mängel der türkischen Wirtschaft in unregelmäßiger Verpflegung und schlaffer Manneszucht zutage treten, könnte man die Truppen in Damaskus einschiffen und in Akba sofort auf Dampfer schaffen, die in wenigen Tagen nach Hodeida gelangen. Dabei würden auch die Kosten der Durchfahrt durch den Suezkanal gespart werden. In der Türkei liegen die Dinge immer so, daß das Einfachste und Klarste am wenigsten Aussicht zur Verwirklichung hat, weil sich hinter den Kulissen Einflüsse geltend machen können, denen der Wunsch, die Türkei gekräftigt zu sehen, ganz fern liegt. Das ist wahrscheinlich auch hier der Fall gewesen.

— **Abessinische Bahnen.** Wie der „Morning Post" aus Paris gemeldet wird, soll sich die französische Regierung jetzt entschlossen haben, der Einrichtung einer internationalen Verwaltung für die künftige abessinische Zentralbahn von der Hauptstadt Addis=Abeba bis zum Weißen Nil zuzustimmen, während für die Bahn durch das französische Somaliland von Dschibuti bis Addis=Abeba der rein französische Charakter beibehalten werden soll. Die Verhandlungen sollen in Europa mit England und Italien geführt werden.

— **Eisenbahnprojekt Kilwa-Nyassasee.** Über den Plan dieser nach dem Nordende des Nyassasees zu führenden Bahn haben nach Mitteilung der „N. Hamb. Börsenhalle" die Herren Fuchs und Booth, welche vom kolonialwirtschaftlichen Komitee in Berlin nach Ostafrika entsendet waren, diesem am 13. April dieses Jahres mündlichen Bericht erstattet. Als wünschenswerten Ausgangspunkt der Bahn bezeichnen sie den Hafen von Kikoni gegenüber der Insel Kilwa=Kisiwani, als Endpunkt wäre die Bucht von Bongo am Nyassasee, etwas nördlich von Wiedhafen, in Aussicht zu nehmen. Zu wählen wäre die kürzeste Strecke, um damit einem englischen Wettbewerb, der auf den Bau einer Bahn vom Südende des Nyassasees zum Zambesi hinziele, von vornherein entgegenzuwirken. Was die durch den Bahnbau zu berührenden Gegenden betrifft, so wurde hervorgehoben, daß die Anfangsstrecke Kilwa-Siwali wirtschaftlich gute Aussichten habe, weil sich in ihrer Nachbarschaft guter Baumwollboden in großer Ausdehnung finde und Baumwolle schon jetzt bei Siwali mit Erfolg gezogen werde, ferner weil diese Bahnstrecke das an Wachs und Kautschuk außerordentlich reiche Dondegebiet erschließe und überall in dem durchschnittenen Gebiet die Eingeborenen Ölfrüchte, Reis und Mais gewinnen können. Die zweite Strecke bis Songea eröffne die Landschaft Ungoni, die auch bei den Eingeborenen von jeher in dem Rufe besonderer Fruchtbarkeit stehe, für landwirtschaftliche Ausfuhrerzeugnisse. Auch hier werde sich zweifellos Baumwolle im großen Maßstabe anbauen lassen. Die letzte Strecke führe durch das von dem Randgebirge des Nyassa gebildete Hochland, wo die Schwierigkeiten des Bahnbaues unter Benutzung eines bei Wiedhafen mündenden Flußtales vermutlich ziemlich leicht überwunden werden können. Hier werde auch das von Bergrat Bornhardt entdeckte Kohlenvorkommen berührt. Für die Eisenbahn selbst werde wegen des außerordentlichen Holzreichtums an der ganzen Strecke die Kohle als Feuerungsmaterial zunächst noch nicht in Betracht kommen; Sachverständige hätten jedoch berechnet, daß sich aus dem Nyassagebiet mit Vorteil Kohle mit der Bahn nach Kilwa verladen lasse.

— **Zum internationalen Eisenbahnkongreß** sind in Washington am 3. d. M. 500 Teilnehmer aus Newyork und Philadelphia eingetroffen. Für den 13. d. M. wird ein Empfang der Kongreßteilnehmer durch den Präsidenten Roosevelt, der dabei eine Ansprache halten wird, vorbereitet.

Wie aus Washington gemeldet wird, wies am 3. d. M. der Präsident der amerikanischen Abteilung des Eisenbahnkongresses, Fish, in einer Ansprache darauf hin, daß auf dem Kongreß zum erstenmal Deutschland und Cuba durch Abgeordnete vertreten seien. George Westinghouse hob hervor, daß ein neues Zeitalter für die Eisenbahnen bevorstehe infolge Ersetzung des Dampfes durch die Elektrizität.

Nach einer weiteren Meldung aus Washington vom gleichen Tage hat der Marinesekretär Morton, der früher Vizepräsident der Atchinson-Topeka-Santa Fé-Eisenbahn war, die Ausstellung von Eisenbahnmaterialien eröffnet, die gelegentlich des Eisenbahnkongresses stattfindet. Morton gab in einer Ansprache seiner Befriedigung darüber Ausdruck, daß so viele hervorragende fremde Fachleute erschienen seien, und sprach die Hoffnung aus, daß diese internationalen Zusammenkünfte reiche Früchte tragen werden, die eine billigere, sicherere und bessere Beförderung der Reisenden und der Frachtstücke in der ganzen Welt herbeiführen werden. Er betonte, daß die Frachtsätze in Amerika im Durchschnitt etwa 40 % niedriger, die Löhne dagegen 50 % höher als in anderen Ländern sind, obgleich die Materialpreise die anderer Länder überschreiten, und bezeichnete dies als einen Triumph des Verkehrswesens.

— **Festsetzung der Eisenbahntarife in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Einer Meldung aus Washington zufolge ist am 18. April der Ausschuß des Senats für zwischenstaatlichen Verkehr zusammengetreten und hat die Verhandlungen über den Gesetzentwurf betr. die Erweiterung der Machtbefugnisse des Bundesverkehrsamts in bezug auf die Festsetzung der Eisenbahntarife begonnen.

In einer Ansprache bei einem von den amerikanischen Eisenbahngesellschaften am 3. d. M. aus Anlaß des in Washington stattfindenden internationalen Eisenbahnkongresses gegebenen Festessen, bei welchem viele auswärtige Vertreter von Eisenbahnen anwesend waren, sagte Marinesekretär Morton, Präsident Roosevelt wünsche ebenso dringend, daß den Eisenbahngesellschaften kein Unrecht geschehe, als daß dem Publikum sein Recht werde. Es beständen hier immer noch die Vorzugssätze, die bestimmten großen Transportgesellschaften besondere Vorzüge einräumen, und dies sei ein Zustand, dem ein Ende zu machen der Präsident mit allen Kräften bemüht sein werde.

— **Elektrische Bahn Valparaiso-Santiago (Chile).** Der Bau einer elektrischen Eisenbahn von Valparaiso durch das Casablanca- und Curacavi-Tal nach Santiago mit einer Zweiglinie nach der Stadt Melivilla ist vom chilenischen Senat genehmigt worden. Für die Einfuhr der benötigten Bau- und Betriebsmaterialien wird Zollfreiheit zugestanden. Die Entfernung zwischen Valparaiso und Santiago beträgt 143 km.

Allgemeines.

— **Über die Verwendung der Oberurseler Spiritus-Benzinlokomotive** ist in Glasers „Annalen für Gewerbe und Bauwesen" ein längerer Aufsatz veröffentlicht, der zunächst darauf hinweist, wie eine von der Motorenfabrik Oberursel gelieferte Lokomotive von 5 PS sich beim Bau der Kochertalbahn in Württemberg sehr bewährt hat. Es handelte sich dort um zahlreiche neu zu schüttende Dämme, die anfänglich, besonders bei schlechter Jahreszeit, das Gewicht einer Dampflokomotive nicht hätten tragen können. Das Gewicht einer solchen kleinen Oberurseler Lokomotive ist mit rund 2500 kg nicht wesentlich größer als das eines beladenen Rollwagens von 1 cbm Rauminhalt, und da ihr Schwerpunkt sehr tief liegt, so fährt sie auch auf wenig tragfähigen Strecken mit großer Sicherheit.

Gegenwärtig sind beim Bau des 8 km langen Karawankentunnels in Krain nicht weniger als neun Spiritus-Benzinlokomotiven von je 20 bis 25 PS im Gebrauch und zwar mit durchaus zufriedenstellendem Erfolge. Die Kraftübertragung vom Motor auf die Treibachse erfolgt durch Stahlzahnräder, während die Treibachsen unter sich entweder durch Rollenketten oder durch Treibstangen verbunden sind. Ein in der Nähe des Führerstandes angebrachtes Gefäß dient als Behälter für den Brennstoff und ist der Stärke der Lokomotive entsprechend für den vollen täglichen Bedarf ausreichend bemessen. Die Zündung des Brennstoffgemisches im Motor erfolgt unter Vermeidung jeder äußeren Beheizung behufs Ausschluß von Feuergefahr durch eine magnet-elektrische Vorrichtung.

Der Karawankentunnel ist bekanntlich von beiden Seiten in Angriff genommen und wird doppelgleisig mit einer Licht-

höhe von 6,2 m und einer Lichtweite von 8,2 m ausgeführt. Die Ausbruchmassen, welche durchschnittlich 60 cbm auf das laufende Meter betragen, wurden anfänglich auf Gleisen von 76 cm Spurweite durch Arbeiter nach den Schutthalden verfahren. Seitdem aber die Beförderungsstrecken eine Länge von 1,2 bis 1,5 km erlangt hatten, erwies sich diese Transportart als zu kostspielig. Eine Verwendung von Dampflokomotiven mußte der Rauchentwicklung wegen vermieden werden. Für elektrische Lokomotiven mit Stromzuführung konnten die Leitungen in den Arbeitsstrecken des Tunnels nicht untergebracht werden; Lokomotiven mit Sammlern waren zu schwer und ihre Erhaltung zu kostspielig. Auch war die Verwendung von Druckluftlokomotiven, die im Simplontunnel so gute Dienste geleistet haben, der hohen Kosten wegen ausgeschlossen. Man entschied sich daher für die Beschaffung von Spirituslokomotiven. In 24 Stunden werden jetzt zwei Schichten von je 8 Stunden verfahren. In jeder Schicht werden von jeder Lokomotive 5 bis 6 Züge von 27 t Nutzlast an Baumaterialien mit 3 ‰ Steigung in die Arbeitsstrecke und ebenso viele Züge mit 55 t Nutzlast an Schutt abwärts zur vorderen Tunnelstation geschleppt. Zu dieser Förderung waren früher in jeder Schicht 150 Schlepper erforderlich.

Neuerdings hat auch das preußische Ministerium für Landwirtschaft, Domänen und Forsten eine Spiritus-Benzinlokomotive von 40 bis 50 PS für die Waldbahn bei Hubertusstock bestellt.

Bücherschau.

— **Die elektromagnetische Wellentelegraphie.** Von Theodor Kittl, Oberingenieur der k. k. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 165 Abbildungen. Zürich, Verlag von Albert Raustein, vorm. Meyer und Zellers Verlag. 1905. Ladenpreis 6 ℳ.

Das vorliegende Buch trägt dem neuesten Stande der Wissenschaft der elektromagnetischen Wellen und der Praxis in bezug auf deren Anwendung Rechnung. Die Wissenschaft baut sich auf auf den Hertzschen Versuchen, die den Nachweis für die Richtigkeit der elektromagnetischen Lichttheorie geliefert haben, wonach Licht und strahlende Wärme lediglich Äußerungen elektromagnetischer Wellen sind. Die Geschwindigkeit der Lichtwellen und der elektromagnetischen Wellen ist die gleiche, sie zeigen beide gleichartige Erscheinungen, wie sie aus der Optik bekannt sind. Unterschieden sind sie jedoch hinsichtlich der Wellenlänge, die beim Licht nach Zehntausendsteln eines Millimeters gemessen wird, während die Länge elektromagnetischer Wellen zwischen mehreren Millimetern und Hunderten von Metern und darüber schwankt.

Das Buch zerfällt in drei Abschnitte. Die wissenschaftlichen Grundlagen der elektromagnetischen Wellentheorie — die elektrischen Schwingungen, Resonanz, Hertzschen Versuche sowie die Entstehung und Fortpflanzung elektromagnetischer Wellen — sind im ersten Teil, die Theorie der Wellentelegraphie im zweiten Teil dargestellt, der im einzelnen das Prinzip der Wellentelegraphie, die Schwingungen in geradlinigen Drähten, das Kraftfeld, die Schwingungen in geschlossenen Bahnen, in abgezweigten und gekuppelten Systemen und die Indikatoren der elektromagnetischen Wellen behandelt. Der dritte Abschnitt bringt die verschiedenen Systeme der Wellentelegraphie und ihre Entwicklung zu ausführlicher Darstellung.

Sowohl im wissenschaftlichen, als in dem praktischen Teile ist die Behandlung des Stoffes durchaus klar und auch dem Verständnis weiterer technischer Kreise angepaßt. Das Buch gewährt einen vollständigen Einblick in die Welt der hochinteressanten Erscheinungen, die durch die moderne Forschung klargelegt und in ihrer Gesetzmäßigkeit erkannt worden sind. Das Buch wird daher weiten Kreisen recht willkommen sein. Wenn ein Wunsch ausgesprochen werden darf, so ist es nur der, daß bei einer etwaigen weiteren Herausgabe des Buches an einigen Stellen etwas mehr Gewicht auf bessere Lesbarkeit der Abbildungen gelegt werden möchte.

— **Elektrische Bahnen und Betriebe.** Zeitschrift für Verkehrs- und Transportwesen. Herausgeber: Wilhelm Kübler, Professor an der Königl. Technischen Hochschule zu Dresden. Verlagsbuchhandlung R. Oldenbourg, München.

Die Zeitschrift, welche eine fühlbare Lücke in der elektrotechnischen Literatur ausgefüllt hat, insoweit sich der Herausgeber neben der theoretischen Behandlung des Beförderungswesens auch deren praktischen Ergebnissen und Zielen in weiterem Umfange zuwendet, als dies in den bisher erschienenen ernsthaft zu nehmenden Zeitschriften geschehen ist, ist mit dem Beginn 1905 in das dritte Jahr ihres Bestehens eingetreten. In dieser kurzen Zeit hat sie sich in überraschender Weise ausgestaltet. Zunächst umfänglich, indem jetzt jährlich 36 Hefte zu 20 Seiten ausgegeben werden, während sie mit nur einem Drittel dieser Zahl von Jahresheften ihr Erscheinen begann. Trotzdem ist der ursprüngliche Preis von 16 ℳ für das Jahr ungeändert geblieben. Der Inhalt der Zeitschrift trägt in seiner Vielseitigkeit allen für das elektrische Beförderungswesen in Betracht kommenden Vorgängen nnd Erscheinungen Rechnung. Die „Elektrischen Bahnen und Betriebe“ bringen kurze aber möglichst erschöpfende und durch Linienzeichnungen und Schaubilder ausgiebig erläuterte Beschreibungen ausgeführter Anlagen und bedeutender Entwürfe sowohl von Beförderungsanlagen, als den dazugehörigen Kraftwerken, Mitteilungen von Betriebsergebnissen und Erfahrungen, Ausführungen über wirtschaftliche Fragen unter Berücksichtigung der Betriebsführung und des Rechnungswesens, Berichte über die neuesten Vorgänge im In- und Auslande, aus der Zeitschriften- und Bücherliteratur, der Statistik, Angaben über die neuesten Patente und Gebrauchsmuster; sie legen vor allen Dingen auch Gewicht auf die Wahrung voller Unparteilichkeit, die man von einem Organ der vorliegenden Art erwarten darf.

Die uns vorliegenden Hefte der Zeitschrift lassen erkennen, daß die Aufgabe, welche sich der Verfasser gestellt hat, in glücklichster Weise in Angriff genommen und auf dem Wege der weiteren Ausgestaltung der Zeitschrift zur Durchführung gebracht ist. Wir sind so in den Stand gesetzt, nach und nach die englische Zeitschriftenliteratur auf diesem Gebiete mehr und mehr entbehren zu können, was um so wichtiger ist, als die nötige Kenntnis der fremden Sprachen, insbesondere des Englischen, mit ihrer besonderen Fachsprache in Deutschland bei weitem nicht Allgemeingut ist. Der Herausgeber hat mit seinem Unternehmen in dankenswertester Weise eine tief empfundene Lücke in der einschlägigen Literatur ausgefüllt. Die Verlagsbuchhandlung hat keine Mittel gescheut, die Zeitschrift auch äußerlich trefflich auszugestalten.

K.

— **Dr. Kochs Ortsverzeichnis.** II. Teil des Handbuch für den Eisenbahn-Güterverkehr. Alphabetisch geordnetes Verzeichnis von Orten, deren Güter-Ab- und -Anfuhr von und nach deutschen, österreichischen und ungarischen Eisenbahnstationen erfolgt, unter Angabe ihrer politisch-geographischen Lage, ihre Bedeutung für den Verkehr, ihrer Abstoßstationen mit deren Bahngebiet und unter Hinzufügung von Quadratziffern zu den Stationsnamen zum Auffinden auf der dem Werke beigegebene Karte. Herausgegeben von den Dr. Kochschen Erben und in deren Auftrag nach amtlichen Quellen bearbeitet. Durchgesehen von v. Mühlenfels, Eisenbahn-Direktionspräsident a. D., Schriftleiter der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen. 11. Auflage. Berlin 1905. Verlag von Barthol & Cie. (W. Lobeck) SW., Wilhelmstraße 33. Preis 10 ℳ.

Den Inhalt der vollständig umgearbeiteten und vermehrten Auflage bildet ein umfangreiches Verzeichnis der Orte des Deutschen Reiches und der österreichisch-ungarischen Monarchie, welche, abseits von den Stationen liegend, diese ihre Güter zuführen oder solche von ihnen empfangen. Es sind unter Benutzung der von den betreffenden Bahnverwaltungen mitgeteilten umfangreichen Notizen die für den Eisenbahngüterverkehr wichtigen Orte alphabetisch zusammengestellt, unter Angabe ihrer politischen und geographischen Lage (Richtung und Entfernung des betreffenden Ortes von der Eisenbahnstation), so daß durch das Nachschlagen des Ortsverzeichnisses möglichst jeder Zweifel darüber beseitigt wird, nach welcher Station die für einen solchen abseits von der Bahn gelegenen Ort bestimmten Güter abzufertigen sind.

Zur Lösung der an jeden Güterversender und Güterexpedienten täglich herantretenden Frage, ob der im Frachtbrief angegebene Adreßort eine Eisenbahnstation ist oder nicht und weiter im ersteren Falle, in welchem Bahngebiete die Station liegt, im letzteren Falle, auf welche dem Adreßorte zunächst liegende Station das Gut am vorteilhaftesten abzufertigen ist, enthält das Werk ein möglichst vollständiges, systematisch geordnetes Material. Dabei ist die neue Auflage des Werkes erheblich vermehrt und infolgedessen zwei Bogen stärker als die vorige im Jahre 1902 erschienene 10. Auflage.

Mittels der zum Werke gehörigen Übersichtskarte der Abstoßstationen, welche in kleine Quadrate (15 km Seitenlänge darstellend) geteilt ist, kann man sich über die geographische Lage eines jeden im Verzeichnis vorkommenden Ortes leicht vergewissern, da im Werke selbst bei jedem Stationsorte angegeben ist, in welchem der durch Zahlen und Buchstaben genau bezeichneten Quadrate die Abstoßstationen liegen. Gleichzeitig ist durch die Karte ein sehr einfaches Mittel gegeben, um die Luftlinienentfernungen zwischen zwei beliebigen auf der Karte verzeichneten Stationen in Kilometern festzustellen.

Das Werk, welches den Eisenbahndienststellen sowohl als auch den Speditions- und größeren kaufmännischen Geschäften zu einem unentbehrlichen Nachschlagebuch geworden ist, bedarf wohl keiner weiteren besonderen Empfehlung.

Um den Eisenbahnbeamten die Beschaffung des Ortsverzeichnisses zu erleichtern, gewähren ihnen die Dr. Kochschen Erben (Berlin W., Landgrafenstraße 16) bei direkter Bestellung dieselben Vorzugspreise wie den Bahnverwaltungen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Ab- und Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 40,62 km lange Strecke Benau-Christianstadt-Grünberg i. Schl. ist am 1. April d. J. aus dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau in den Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Posen übergegangen. Demgemäß ist die vorgenannte Strecke den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ab- und den Vereinsbahnstrecken der Königlichen Eisenbahndirektion Posen zugerechnet worden. Ferner ist die am 1. Mai d. J. für den öffentlichen Güterverkehr eröffnete 3,30 km lange Strecke Nürnberg Nordbahnhof-Nürnberg Nordostbahnhof der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Mai d. J. ist der zwischen den Stationen Tempel und Obergörzig an der Strecke Reppen-Meseritz gelegene Haltepunkt Kurzig — bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr dienend — auch für die Abfertigung von Stückgut, Wagenladungen, Leichen und lebenden Tieren eröffnet worden. Die Abfertigung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. An demselben Tage ist die zwischen den Stationen Großgraben-Festenberg und Kraschnitz an der Strecke Öls-Krotoschin gelegene, bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen und Kleinvieh in einzelnen Stücken eingerichtete Station Frauenwaldau auch für die Abfertigung von Fahrzeugen und Gegenständen, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie für den allgemeinen Tierverkehr — mit Ausnahme von Tiersendungen in mehrbödigen Wagen — eröffnet worden. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist auch ferner bis auf weiteres ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 33 [Inser.-Nr. 1070] bezw. Nr. 34 [Inser.-Nr. 1141] d. Ztg.)

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Szatmár-Németi-Nagybánya zwischen den Stationen Szinyér-Váralja und Sikarló gelegene Halte- und Verladestelle Iloba, welche bisher nur für den Personen- und Gepäckverkehr diente, ist am 28. März d. J. auch für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr eröffnet worden. Lebende Tiere und solche Güter, zu deren Ein- oder Ausladung besondere Einrichtungen erforderlich sind, können in Iloba weder aufgegeben noch ausgefolgt werden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Vom 1. Mai d. J. ab ist die Namensbezeichnung der an der Strecke Posen-Kreuz gelegenen Haltestelle Mokrz in Antonswald abgeändert worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Die bisherigen Stationen Buer, Gladbeck und Lünen haben vom 1. Mai d. J. ab die Bezeichnungen Buer Süd, Gladbeck Ost und Lünen Nord erhalten.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Strecke Rakonitz-Laun gelegenen Halte- und Verladestelle Semich ist vom 1. Mai d. J. ab in Semich-Imling abgeändert worden.

Verlegung des Direktionssitzes einer Verwaltung.

Die Mecklenburgische Friedrich Wilhelm-Eisenbahngesellschaft hat ihren Sitz (Direktion, Verkehrskontrolle, Hauptkasse und Bahnmeisterei) am 1. Mai d. J. — nicht, wie in Nr. 26 der Zeitung an gleicher Stelle mitgeteilt worden, ist am 1. April d. J. — nach Neustrelitz verlegt.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 110 vom 20. April d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend Verschiebung der Eröffnung der der Firma Lubin genehmigten Ausgabestelle in Lyon (abgesandt am 30. April d. J.).

Nr. I 112 vom 27. April d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 80 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs (abgesandt am 2. Mai d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 19. September d. J. in Ems stattfinden.)

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 4. Mai d. J. wurde das Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin, der

Königliche Regierungsrat Herr **Ernst Schmidt**

durch den Tod von einem schweren Nervenleiden sanft und friedlich erlöst.

In dem Dahingeschiedenen verlieren wir einen hochgeschätzten Kollegen, der, mit einer unermüdlichen Arbeitskraft ausgestattet, überall sein Bestes für die Erfüllung der ihm obliegenden Berufspflichten hergegeben hat und der die Sache immer über die Person stellte. Wir werden das Andenken des liebenswürdigen und tüchtigen Mannes stets in Ehren halten.

Berlin, den 5. Mai 1905. (1168a)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Berichtigungen.

Staatsbahn-Gütertarif, Gruppen I/II.

In der unterm 22. April 1905 erlassenen Bekanntmachung — Seite 507 (Inseratnummer 1071) dieser Zeitung — betreffend Einführung direkter Frachtsätze für Lichtenberg-Friedrichsfelde im Ausnahmetarif 13 b für Zink ist versehentlich die Überschrift

Staatsbahn-Gütertarif, Gruppen I/II,

weggelassen worden.

Berlin, den 3. Mai 1905. (1169)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 15. Mai 1905 wird der an der Bahnstrecke Rheine-Quakenbrück zwischen den Stationen Rheine und Spelle neu angelegte Bahnhof Altenrheine für den Güter- und Viehverkehr eröffnet. Der neue Bahnhof ist nur für den Übergangsverkehr von und nach der Kleinbahn Piesberg-Rheine eingerichtet.

Die Entfernung von Altenrheine nach Rheine beträgt 3,5 km und nach Spelle 6,9 km.

Münster, den 27. April 1905. (1170)

Königliche Eisenbahndirektion.

4. Änderung von Stationsnamen.

Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn

Die Station Ilfeld-Wiegersdorf erhält fortab nur die Bezeichnung „Ilfeld".

Nordhausen, den 1. Mai 1905. (1171)

Die Direktion.

5. Güterverkehr.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die an der Strecke Kreuzburg O/S.-Tarnowitz zwischen den Stationen Bankau und Rosenberg O/S. gelegene Haltestelle Alt-Rosenberg für den gesamten Viehverkehr eröffnet.

Kattowitz, den 1. Mai 1905. (1172)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband tritt am 10. Mai 1905 Nachtrag II zum Tarifheft 3 in Kraft. Er enthält bereits im Bekanntmachungswege eingeführte, sowie geänderte Entfernungen für die Stationen der Selztalbahn.

Dresden, am 3. Mai 1905. (1173

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen als geschäftsführende Verwaltung.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Am 4. Juni d. J. treten unter Einrechnung deutscher normaler Anteile nachstehende ermäßigte direkte Frachtsätze der Ausnahmetarife A und B für Holz usw. unter den in diesen Ausnahmetarifen enthaltenen Bedingungen in Kraft.

Zwischen
Vinkovci U. St. B.
und
Berlin (Görl., Schles. u. Anhalt-Dresd. Bhf.)
Ausnahmetarif A für Holz usw.
292 ₰ für 100 kg.
Ausnahmetarif B für Holz usw.
255 ₰ für 100 kg.

Breslau, den 2. Mai 1905. (1174)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

K. württemb. Staatseisenbahnen.

Der mit unserer Bekanntmachung vom 22. Juni 1904 veröffentlichte Übernahmetarif für die Beförderung von Baumwolle, roher, Baumwollabfällen, sowie Abfällen von Baumwollgarn und von Twisten von norddeutschen Hafenstationen nach tirol-vorarlberger Stationen vom 15. Juni 1904 wird mit Wirkung vom 1. Juli 1905 ohne Ersatz aufgehoben.

Stuttgart, den 27. April 1905. (1175)
K. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Württ.-elsaß-lothringisch-luxemburgischer Tier- usw. Verkehr.

Mit Wirkung vom 15. Mai d. J. an wird die lothringische Station Augny (bei Metz) in den Tarif für den vorgenannten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Gepäckstellen.

Stuttgart, den 28. April 1905. (1176)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Übergangstarif mit der Kleinbahn Trier-Bullay.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 werden im Verkehr zwischen den Stationen der Kleinbahn Trier-Bullay einerseits und den Stationen der preußisch-hessischen Staatsbahnen sowie der Reichsbahnen, der badischen, württembergischen und bayerischen Staatsbahnen, der Pfalzbahn, der Prinz Heinrichbahn, der holländischen Eisenbahnen, der belgischen Staatsbahnen und der französischen Ostbahn anderseits die Frachtsätze der Staatsbahnstation Ruwer im Wagenladungsverkehr von mindestens 5 t in den ordentlichen Tarifklassen und bei einigen Ausnahmetarifen um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt. Weitere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen. Nach Eröffnung der Reststrecke von Bernkastel nach Bullay werden auch die Frachtsätze der Staatsbahnstation Bullay in gleicher Weise ermäßigt werden. (1177)

St. Johann-Saarbrücken, 30. April 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Norddeutsch-bayerischer Seehafenverkehr.

Schwabach wird zum 10. k. M. in die Tarifklasse 7 (Reis etc.) aufgenommen. Auskunft erteilen die Tarifstationen.

Hannover, den 28. April 1905. (1178)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. werden die Stationen: Roßleben und Stützerbach des Direktionsbezirks Erfurt, Bitterfeld, Eilenburg, Gräfenhainichen, Lindenberg-Glienicke, Oegeln, Scharmützelsee, Zahna und Zörbig des Direktionsbezirks Halle und Ehmen der Braunschweigischen Landes-Eisenbahn mit direkten Entfernungen und Frachtsätzen in den obenbezeichneten Verband (Tarifhefte 1 und 2) aufgenommen. Ferner gelangen von dem genannten Zeitpunkte ab für die Station Rastede der oldenburgischen Staatsbahnen, welche bisher nur mit Sätzen des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife 8 (Holz) und 9 (Düngemittel usw.) versehen war, auch Frachtsätze der übrigen ordentlichen Tarifklassen, der allgemeinen Ausnahmetarife 1 bis 5 und des Ausnahmetarifs 7 (Heringe) zur Einführung. Nähere Auskunft über die zur Einführung kommenden Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 29. April 1905. (1179)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 10. Mai d. J. treten für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb die nachbezeichneten Ausnahmesätze in Kraft:

von Milspe Tal nach Dorstfeld . 0,14 ℳ,
„ Neheim-Hüsten nach Esch . 0,57 „
für 100 kg.

Essen, den 29. April 1905. (1180)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österr.-ungar.-bayerischer Gütertarif.
Teil V, Heft 1 vom 1. Mai 1901.

Mit Wirksamkeit vom 15. Mai lfd. J. tritt eine Ermäßigung der für Wilten vorgesehenen Frachtsätze in Kraft.

München, den 30. April 1905. (1181)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif I und Gruppenwechseltarif I/II.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai d. J. wird die Station Lichtenau i/Schl. als Versandstation in den Ausnahmetarif 5k für rohe Steine (Bruchsteine, Findlinge, Feldsteine) und Pflastersteine (zur Herstellung von Reihenpflaster nicht verwendbar) einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Breslau, den 2. Mai 1905. (1182)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 25. Mai 1905 treten im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr für die Beförderung von Sendungen nach den Stationen Lichtenau in Thür., Porzellanfabrik Brattendorf, Rother Haag und Unterneubrunn der schmalspurigen Eisfeld-Unterneubrunner und nach Station Stadt-Lengsfeld der schmalspurigen Feldabahn des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt direkte Frachtsätze in Kraft, die bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen zu erfahren sind.

Dresden, den 2. Mai 1905. (1183)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897.

Am 15. Mai d. J. tritt der Nachtrag XV in Kraft. Er enthält neben Änderungen von Schnittsätzen für mehrere bayerische Stationen Frachtsätze für die Station Traunstein für die Abfertigung von lebenden Tieren aller Art in Wagenladungen sowie Frachtsätze für die Station Bärwalde N.-M. für die Abfertigung von Großvieh (ausschließlich Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen.

Ferner werden Frachtsätze für die Abfertigung von Großvieh (ausschließlich Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen im Verkehr zwischen der Station Marktredwitz einerseits und den Stationen Bernstein, Golzow (Oderbruch), Pyritz und Soldin anderseits eingeführt. Die durch die Änderung von Schnittsätzen eintretenden Frachterhöhungen gelten jedoch erst vom 1. Juli d. J. ab.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen.

Erfurt, den 2. Mai 1905. (1184)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Güterverkehr.

Am 15. d. M. tritt der Nachtrag XVIII zum Tarif in Kraft. Er enthält Bestimmungen und Entfernungen für eine Reihe neu aufgenommener Stationen der schmalspurigen Nabenbahnen Eisfeld-Unterneubrunn, Hildburghausen - Friedrichshall und Salzungen-Vacha-Kaltennordheim.

Nähere Auskunft erteilen die Anschlußstationen Eisfeld, Hildburghausen und Salzungen.

Erfurt, den 1. Mai 1905. (1185)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 20. Mai 1905 sind im Tarifteil II folgende Frachtsätze nachzutragen:

auf Seite 9, 13, 14 und 17			Franken für 100 kg
bei Bad Tölz . . .	im Sp.-T.	I	2,73
„ Brannenburg . .	„ „	I	2,32
„ Markt Wolnzach	„ „	I	3,11
„ Neuötting . . .	„ „	I	2,82
„ Pfaffenhofen . .	„ „	I	3,01
„ Wolnzach Bhf. .	„ „	I	3,07

Auf Seite 118 ist nachzutragen:
die Station Zörbig mit einer Entfernung von 1216 km

	Franken für 100 kg
und in der Stückgutklasse II	9,41
in der Wagenladungsklasse A 1	6,96
und in der Wagenladungsklasse B	5,53

München, den 30. April 1905. (1186)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 15. Mai 1905 wird die Station Rheinau Hafen mit den um 0,01 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Rheinau für den Wagenladungsverkehr in das Heft 2 des Tirol-Vorarlberg-süddeutschen Güterverkehrs einbezogen.

Karlsruhe, den 29. April 1905. (1187)
Namens der am Tirol-Vorarlberg-süddeutschen Güterverkehr beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 15. Mai d. J. gelangt zum Gütertarif der Nachtrag IV zur Einführung. Er enthält Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr mit den Stationen Dorndorf, Heldburg, Porzellanfabrik Brattendorf, Unterneubrunn und Vacha des Direktionsbezirks Erfurt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. Mai 1905. (1188)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Gütertarif Gruppe II.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 wird die Station Wünsdorf des Direktionsbezirks Halle als Versandstation in den Ausnahmetarif 2 a für Kies aufgenommen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, sowie das Auskunftsbureau, hier, Bahnhof Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 3. Mai 1905. (1189)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Süddeutschland.
Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem am 1. Mai 1905 in Kraft tretenden Nachtrage II zum Tarife Teil II, Heft 1 sind nachstehend bezeichnete Frachtsätze zu berichtigen:

1. Mit sofortiger Gültigkeit:

auf Seite 10: bei Chitila, A.-T. 3, B c, Schnitt III, von 168 auf 134 Cts.;

„ „ 11: bei Giurgiu, A.-T. 3, A a und B a, Schnitt III, von 282 auf 268 Cts., bei Leorda, A.-T. 3, Schnitt I, sämtliche Frachtsätze zu streichen und durch nachstehende zu ersetzen: 62—48—44—33—62—53—52—42;

„ „ 12: bei Turn Severin, A.-T. 3 A c, Schnitt V, von 19 auf 18 Cts.;

„ „ 16: bei Frătesti, A.-T. 4, B d, Schnitt III, von 188 auf 174 Cts., bei Galati, A.-T. 4, A a, Schnitt I, von 919 auf 419 Cts., bei Giurgiu, A.-T. 4, B a, Schnitt III, von 282 auf 268 Cts.;

„ „ 17: bei Targovistea, A.-T. 4, B d, Schnitt V, von 299 auf 297 Cts.

2. Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905:

auf Seite 10: bei Darmanesti, A.-T. 3, B c, Schnitt II, von 40 auf 49 Cts.;

„ „ 11: bei Ghergani, A.-T. 3, B c, Schnitt V, von 293 auf 316 Cts.;

„ „ 15: bei Calarasi, A.-T. 4, A c, Schnitt I, von 412 auf 413 Cts.;

„ „ 17: bei Slatina, A.-T. 4, B d, Schnitt V, von 63 auf 159 Cts.

Wien, am 29. April 1905. (1190)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-Nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Januar 1901.
Tarif Teil II, Heft 3, gültig vom 1. Januar 1903.
Außerkraftsetzung von Frachtsätzen.

Mit dem Tage des Inkrafttretens des im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt Nr. 45 vom 18. April 1905 ab fortlfd. Nr. 459 verlautbarten neuen Tarifes Teil II, Heft 6 (für Horn- und Borstenvieh) obgenannten Verbandes, d. i. am 1. Mai 1905 und, insoweit Frachterhöhungen eintreten, ab 1. Juni 1905 werden der Tarif 2 des vom 1. Januar 1903 gültigen Heftes 3, sowie die im Tarifhefte 2 vom 1. Januar 1901 enthaltenen Frachtsätze der Klasse II für Transporte von lebenden Tieren außer Wirksamkeit gesetzt.

Wien, am 29. April 1905. (1191)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Tarif-Teil II, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 bis auf Widerruf treten zu dem auf Seite 73 des obbezeichneten Tarifes enthaltenen Ausnahmetarif 13, für die Beförderung von lebendem Geflügel von Rußland, nachstehende Bestimmungen in Kraft:

1. Eine Fütterung bezw. Tränkung des Geflügels wird während der Durchfuhr durch Galizien und Bukowina bahnseits nicht übernommen. Es wird daher Sache der Versender sein, das Geflügel unmittelbar vor der Aufgabe gehörig zu füttern und zu tränken, sowie die bezüglichen Wagen bezw. Käfige mit ausreichendem Futter und Wasser zu versehen.

2. Die Aufgabe hat in Quantitäten von mindestens 1500 kg pro Frachtbrief und Wagen bezw. bei Frachtzahlung für dieses Quantum zu erfolgen.

Wien, am 28. April 1905. (1192)

K. k. österr. Staatsbahnen, auch namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.
(Einführung von Frachtsätzen für Güter aller Art in Wagenladungen des Ausnahmetarifs Nr. 1 A im Verkehre mit Eisenstein und Salzburg.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Güter aller Art in Wagenladungen des Ausnahmetarifs Nr. 1 A folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von oder nach	Eigentumsbahn	Schönpriesen= Umschlag		Laube u. Tetschen/ Bodenbach= Landungsplatz		Schleppbahngebühr, nur gültig für Schönpriesen= Umschlag, Laube und Tetschen/ Bodenbach= Landungsplatz	Aussig= Landungsplatz		Dresden= Elbkai	
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr und sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens					Frachtsätze einschl. Schleppbahngebühr bei Bezahlung der Fracht für mindestens			
		5000	10 000	5000	10 000		5000	10 000	5000	10 000
		Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief					Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief			
		für 100 kg in Pfennigen								
Eisenstein .	k. k. Stb.	170	160	179	167	10	169	159	233	214
Salzburg .	„	263	243	268	248	10	270	251	322	295

Hierdurch treten mit 15. Juni 1905 die im Ausnahmetarif Nr. 1 A für Güter aller Art in Wagenladungen bei den Stationen Eisenstein und Salzburg auf Seite 74 des Elbeumschlagtarifes für Westösterreich enthaltenen Frachtsätze außer Wirksamkeit.

Wien, am 2. Mai 1905. (1193)

K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Bilanzen.

Pfälzische Eisenbahnen. Bilanz per 31. Dezember 1904.

Aktiva.

		ℳ	ℳ
I	Bahnbaukonto der Ludwigsbahn	130 286 742,49	
	Lokalbahn Biebermühle - Waldfischbach	766 359,80	
	„ Speyer-Geinsheim .	473 592,57	
	Linie Homburg-Scheidt . . .	6 147 653,20	137 674 348,06
II	„ der Maximiliansbahn	—	38 052 081,22
III	„ „ Nordbahnen	62 776 988,39	
	Lokalbahn Grünstadt - Altleiningen	735 654,70	
	„ Alsenz-Obermoschel	264 446,84	
	Linie Münster a/St.-Homburg .	18 905 790,09	82 682 880,02
IV	Disponible Mittel:		
	Kassakonto	93 140,27	
	Wechselkonto	24 142,18	
	Guthaben bei Bankiers	3 255 443,76	
	„ für Frachten	1 193 167,17	
	„ aus Verkehrsabrechnungen . .	1 853 855,14	
	„ für Bauvorschüsse etc.	160 459,61	6 580 208,13
V	Materialvorräte	—	1 739 588,61
VI	Verschiedene Ausstände	—	362 796,06
VII	Depositenkonto	—	10 125,—
VIII	Passivreste des Betriebes	—	10 556 860,61
			277 658 887,71

Passiva.

		ℳ	ℳ	ℳ
I	Ludwigsbahn: Aktienkapital . . .	—	19 986 857,14	
	Prioritätskapital, abz. der Amortisation	—	91 281 700,—	
	Amortisation bis inkl. 1903	20 507 877,04		
	„ pro 1904	1 313 200,—	21 821 077,04	133 089 634,18
II	Maximiliansbahn: Aktienkapital . .	—	11 614 285,71	
	Prioritätskapital, abz. der Amortisation	—	22 404 500,—	
	Amortisation bis inkl. 1903	3 979 614,48		
	„ pro 1904	284 000,—	4 263 614,48	38 282 400,19
III	Nordbahnen: Aktienkapital	—	18 668 571,43	
	Prioritätskapital, abz. der Amortisation	—	40 058 200,—	
	Amortisation bis inkl. 1903	6 792 714,32		
	„ pro 1904	487 500,—	7 280 214,32	66 006 985,75
IV	Reichszuschüsse:	33 364 905,84		
	für Linie Homburg-Scheidt . . .	—	5 252 400,—	
	„ „ Münster a/St.-Homburg	—	16 994 340,—	22 246 740,—
V	Versicherungsfonds	—	—	667 606,97
VI	Verschiedene Kreditoren:			
	aus Verkehrsabrechnungen etc. .	—	2 170 753,38	
	Amortisationsrückstände	—	109 400,—	
	rückständige Zinscoupons . . .	—	1 463 946,87	
	„ Dividenden	—	33 138,68	
	gekündigte Obligationen (Konvertierung)	—	7 714,30	
	rückständige Aktienzinscoupons (Cto. Spto.)	—	1 034 359,22	4 819 312,45
VII	Barkautionen	—	—	38 640,—
VIII	Krankenkassen	—	—	24 910,05
IX	Reservefonds	—	—	153 687,67
X	Reserve zur Verfügung der Verwaltung: Bar	—	233 898,19	
	Wertpapieredepot . . .	—	10 125,—	244 023,19
XI	Staatszinszuschüsse	—	—	10 556 860,61
XII	Saldo der Betriebsrechnung pro 1904	—	—	1 528 086,65
				277 658 887,71

Gewinn- und Verlustrechnung für das Betriebsjahr 1904.

Soll.

	ℳ	ℳ
An Betriebsausgaben:		
Persönliche Ausgaben	12 296 238,59	
Sachliche Ausgaben	11 905 241,26	24 201 479,85
An Verzinsung des Prioritätskapitals	—	6 898 482,01
„ Amortisation „ „	—	2 084 700,—
„ Verzinsung des Aktienkapitals	—	2 068 718,44
„ Aktivrest des Betriebes pro 1904	—	1 528 086,65
		36 781 466,95

Haben.

	ℳ	ℳ
Per Betriebseinnahmen:		
Personentransporte	8 391 882,88	
Gütertransporte	18 406 316,90	
Kohlentransporte	5 344 328,26	
Sonstige Einnahmen	4 638 938,91	36 781 466,95

Vorstehende Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung sind unterm Heutigen durch die Generalversammlung genehmigt worden. Es kommen demnach (außer den bereits bezogenen Aktienzinsen von 4 % bezw. $4^1/_2$ %) als Dividende für das Jahr 1904 zur Auszahlung:

für die Pfälzische Ludwigsbahn pro Aktie $5^1/_3$ % = 45,72 ℳ,
„ „ Maximiliansbahn „ „ $1^1/_3$ % = 11,43 „ und
„ „ Pfälzischen Nordbahnen „ „ $^1/_3$ % = 2,86 „

gegen Einlieferung der Dividendencoupons pro 1904.

Diese Dividenden können sofort bei den nachstehenden Bankhäusern und der Direktionshauptkasse in Ludwigshafen a/Rh. bezogen werden:

in Frankfurt a/M. bei Phil. Nik. Schmidt,
„ „ „ der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Mannheim „ „ Süddeutschen Diskontogesellschaft A.-G.,
„ „ „ „ Rheinischen Kreditbank,
„ München „ „ Bayerischen Vereinsbank,
„ Nürnberg „ „ Kgl. Hauptbank (und deren Filialen),
„ Berlin „ „ Direktion der Diskontogesellschaft,
„ „ „ S. Bleichröder.

Ludwigshafen a/Rh., den 1. Mai 1905. (1194)

Die Direktion.
v. Lavale.

Österreichischer Grenzverkehr.
(Berichtigung von Frachtsätzen.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 werden die nachstehenden Frachtsätze des Tarifes, Teil II, vom 1. Januar 1903 wie folgt berichtigt, und zwar:

der Frachtsatz des A.-T. 26 Georgswalde - Ebersbach - Mittelwalde von 77 auf 88;
der Frachtsatz des A.-T. 26 Georgswalde - Ebersbach - Wichstadtl - Lichtenau von 75 auf 90;
der Frachtsatz des A.-T. 26 Mittelwalde-Warnsdorf von 71 auf 85;
der Frachtsatz des A.-T. 26 Warnsdorf-Wichstadtl-Lichtenau von 69 auf 84 und
der Frachtsatz des A.-T. 27 Warnsdorf - Wichstadtl - Lichtenau von 66 auf 68.

Wien, am 24. April 1905. (1195)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Verkauf von Altmaterialien.

Die ausgesonderten Altpapiere sollen teils zum Einstampfen, teils zur freien Verwendung verkauft werden.

Angebote sind unter Benutzung der von unserem Zentralbureau gegen 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) zu beziehenden Bedingungen bis zum 10. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, an unser Rechnungsbureau hier, Bahnhofstraße 23, versiegelt und mit der Aufschrift:

„Angebot auf Altpapier"

einzureichen.

Wegen der Eigenartigkeit der Bereithaltung und Verladeweise der Altpapiere wird noch besonders auf die Bedingungen — §§ 3—5 — hingewiesen. Ferner wird besonders hervorgehoben, daß der Käufer ungefähr 20000 kg Korbpapier vor der Abfuhr auf eigene Kosten zu sacken hat, und daß er während der ungefähr 3 Wochen währenden Abnahme jederzeit hier anwesend sein muß.

Die Öffnung der Angebote findet am 10. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, in unserem Rechnungsbureau statt.

Erfurt, den 20. April 1905. (1196)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Öls i/Schlesien stehen 76 Stück ausgemusterte Güterwagen zum Verkauf.

Vollzogene Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf alte Eisenbahnwagen" postfrei an uns hierselbst, Gartenstraße Nr. 106, bis zum 16. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am genannten Tage vorm. $11\frac{1}{2}$ Uhr im Sitzungssaal des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.

Formulare zu den Angeboten sowie die Verkaufsbedingungen können in unserem Verwaltungsgebäude, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.

Breslau, im April 1905. (1197)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Mai vorm. gemeldet.

Nummer 13. | Berlin, am 6. Mai 1905. | Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B	6175	1	Ballen	baumwoll. Gewebe	61	1	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	Augsburg 4/4.
2	A B C	5973	1	Bund	eis. Schaufeln	24	2	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
3	A E G	551879	1	Verschlag	Modelle	13	3	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	Mülheim Ruhr 8/4.
4	A F C	0460	1	Bund	12 Spaten	13	4	Coesfeld	K. E.-D. Münster	
5	A G A / Z / G W	—	1	Kiste	—	52	5	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Lüdenscheid 19/4.
6	A H	30181	1	Ballen	Kleiderstoffe	14	6	Stallupönen	K. E.-D. Königsberg	
7	A K	73	1	Kiste	braune Papphülsen	37	7	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
8	A K	2904	1	„	leer	30	8	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
9	A M	2423	1	„	Eisenwaren	17,5	9	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Cöln=G. 10/4.
10	A O P	8420	1	„	gefüllt	11	10	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Berlin H. u. L.
11	A S / AL (im Dreieck)	9946	1	—	eis. Kammrad	9	11	Roda S.-A. Eilgut	K. E.-D. Erfurt	[1])
12	A St	50	1	Karton	Briefumschläge	23	12	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
13	A T	894	1	Ballen	Tapeten	12	13	Reichenbach i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	[2])
14	A W	—	1	Verschlag	Kaffeekanne mit Honig	35	14	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Lübeck 11/4.
15	A Z	174	1	Kiste	gefüllt	26	15	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
16	B	—	1	—	Stahlrohr	15	16	Garßen	K. E.-D. Hannover	
17	B	1	1	—	Tür	18	17	Duisburg	K. E.-D. Essen	
18	B	5	1	Faß	leer	12	18	Soest	K. E.-D. Cassel	
19	B	10	1	Sack	Betten	11	19	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
20	B	23	1	Stück	Holztrog	11	20	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
21	B	34	1	—	gabelf. Maschinenteil	3	21	Posen	K. E.-D. Posen	65 cm lg.
22	B	238	1	Kiste	l. Weinflaschen	60	22	Bullay	St. Johann=Saarbr.	Coblenz 23/3.
23	B	8438	1	—	Sofa	?	23	Gusow	K. E.-D. Bromberg	
24	B A	530	1	Kiste	Kabel	16	24	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	auch KW 51958.
25	B C	2	1	—	Schraubenzwinge	28	25	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
26	B & C	6	1	Verschlag	Papier	158	26	Harburg H.	K. E.-D. Altona	Hamb. H. 18/4.
27	B & C	587	1	Ballen	Flanell	12	27	Bingerbrück	Direktion Mainz	
28	B E	3410	1	„	—	42	28	Altona	K. E.-D. Altona	Altona=Ottensen.
29	B F	3214	1	—	eis. Walze m. Löchern	45,5	29	Mörs	K. E.-D. Cöln	
30	B F	67440	1	Kiste	graues Garn	127	30	Rochlitz i/S.	Sächsische Stsb.	
31	B J	1073	1	—	Blumenstäbe	11	31	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
32	B K	45639	1	Kiste	gefüllt	24	32	Mosbach	Badische Stsb.	
33	Bsl	11	1	Bund	50 Saugflaschen f. Kinder	17	33	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
34	B P	250450	1	Kiste	Pottlot	14	34	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
35	B S	I	1	Korb	Kleider	24	35	Markranstädt	K. E.-D. Halle a/S.	
36	B S	207	1	Verschlag	leer	72	36	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
37	B S	176	1	Bund	2 Rohrstühle	10,5	37	Sangerhausen	K. E.-D. Cassel	
38	B S	913/921	2	Ballen	graues Leinen	97	38	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
39	B S	5389	1	Kiste	Manufakturwaren	55	39	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
40	B S & Co	12810	1	„	?	8	40	Blankenese	K. E.-D. Altona	
41	C	—	1	Sack	Rohkaffee	62	41	Mülheim a/Rh.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf=Der. 10/4.
42	C	VI	1	Kübel	gelbes Wagenfett	32	42	Leobschütz	K. E.-D. Kattowitz	
43	C A	900/3	4	—	Glasflaschen, leer	28	43	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
44	C B	5861	1	Stange	Rundeisen	9,5	44	Bunnen	Oldenburgische Stsb.	
45	C E & C	4185	1	Kiste	Ansichtskarten	100	45	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	oder 4285.
46	C E R	580	1	Ballen	Teppiche	32	46	Berlin Anh. B.	„	Erfurt 14/4.
47	C F	16039	1	Kiste	Erbsen, Bilder, Kasten mit Griffeln	10	47	Mahlwinkel	K. E.-D. Magdeburg	
48	C F	6347	1	„	?	38	48	Zimmersrode	K. E.-D. Cassel	

[1]) Versender: Aug. Laue, Halle a/S.; Gotha.
[2]) Absender: Anhalter Tapetenfabrik in Dessau.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
49	C F S	6795	1	Kiste	Zucker —	19	49	M.=Styrum	K. E.-D. Essen	Stuttgart H. 8/4.
50	C H	6609	1	„	? —	39	50	Suderode	K. E.-D. Magdeburg	
51	C J	200	1	Ballon	gefüllt —	60	51	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
52	C K	175	1	Kiste	Glas —	22	52	Fürth	Bayerische Stsb.	München H.
53	C N	1	1	Koffer	leer —	12	53	Gera	K. E.-D. Erfurt	[1]
55	C P	6975	1	Stab	Rundstahl —	50	55	Lohra	K. E.-D. Elberfeld	
56	C S	6	2	—	Treppengeländer —	30	56	Barmen=R.	„	
57	C W	60	1	Bund	2 Rohrstühle —	9,5	57	Düsseldorf=Der.	„	
58	C W P	198	1	Ballen	Putzwolle —	55	58	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
59	D	—	2	Stück	Träger —	310	59	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
60	D	6662	1	Kiste	Wollgarn —	250	60	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
61	D A P G P G	3	1	Eisenfaß	leer —	55	61	Plagwitz=L.	Sächsische Stsb.	
62	D C B	5572	1	Verschlag	Gußteil —	111	62	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
63	D J K H	—	1	Kiste	ansch. Käse —	18	63	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
64	D N	5 11	2	Säcke	gebrauchte Säcke —	45	64	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
65	D R N J G	172	1	eis. Faß	Benzin —	218	65	Plauen i/V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	
66	E	2188	1	—	Korbblechkanne, gefüllt	20	66	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	von Mainz 14/4.
67	E	3128	1	Ballen	Tabak —	74	67	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	von Berlin
68	E A	967	1	—	Maschinenteil —	21	68	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Abg. 20/3.
69	E A L	3113	1	Ölfaß	leer —	35	69	Gera	K. E.-D. Erfurt	bezettelt.
70	E B	555	1	Kiste	gefüllt —	45	70	Würzburg	Bayerische Stsb.	
71	E & C	1619	1	Ballen	Juteleinen —	12	71	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
72	E F	691/2	1 1	Karton Sack	Samen — Kartoffeln —	13	72	Lüdersdorf B. St.	K. E.-D. Stettin	
73	E G	—	1	Korb	Damenschürzen, Stickerei etc.	14	73	Wilhelmsfelde=Fiddichow	„	
74	E G & L	13	1	Kiste	leer —	42	74	Haselbach	Bayerische Stsb.	
75	E M	640/41	2	Fässer	Petroleum —	370	75	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
76	E M	850	1	—	Maschine aus Eisen	600	76	Ohligs	K. E.-D. Elberfeld	
77	E O	—	1	Kiste	Käse —	6	77	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
78	E S	82	1	Faß	leer —	129	78	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
79	E S	2279	1	Kiste	Fahrradteile —	60	79	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt Ohligs.
80	E W	3272	1	„	Tabakpfeifen —	53	80	Schwerin Eilg.	Grbzl. Meckl. Stsb.	
81	F	15	10	Kisten	Mainzer Käse —	47	81	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
82	F	938	1	Ballen	Gewebe —	61	82	Luxemburg	Reichsbahn	
83	F A	—	1	—	eis. Rohr —	22	83	Strelitz Alt	K. E.-D. Stettin	
84	F G	1352	1	Kiste	Zuckermasse —	14	84	Luxemburg	Reichsbahn	Cöln Eilg.
85	*F C*	86	2	—	Gußrahmen —	8	85	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	F. Felderhoff & Co., Wülfrath.
86	F K	952	1	Weinfaß	leer —	22	86	Kreuzn n	Direktion Mainz	
87	F P	—	1	Kiste	Würfelzucker —	5	87	Bo	K. E.-D. Cöln	
88	F P	132	1	„	leer —	30	88	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
89	F R	10	1	Rolle	Linoleum —	5	89	Neumühl	K. E.-D. Essen	
90	F S	—	3	Pakete	Stifte —	15	90	Ötting.=Rümeling.	Reichsbahn	
91	F S	II	1	Sack	56 Paar Kinderschuhe	22	91	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
92	F S	8411	1	Pack	Bretter —	25	92	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
94	F S	8412	1	Verschlag	Schrank —	103	94	„	„	
95	F W	—	1	Schließkorb	1 kl. Schließkb. Pantoffel	10	95	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
96	F W	4	1	Ölfaß	leer —	30	96	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
97	G	—	1	Rolle	Zinkblech —	34	97	Eberbach	Badische Stsb.	
98	G	43	1	Kiste	Maltakartoffeln —	25	98	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Hamburg B.
99	G	1116	1	„	ansch. Zigarren —	55	99	Dommeldingen	Reichsbahn	Esch 10/4.
100	G	1506	1	Sack	Kaffee —	64	100	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
101	G	99, 9911	2	—	Leiterwagen —	17	101	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	56 cm hoch,
102	G B	687	1	—	eis. Ständer —	4	102	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Fuß 22 cm lg.,
103	G B C	782	1	Kiste	Farbkasten mit Malerartikeln	16	103	„	„	12 cm breit.
104	G D K	100 501/3	1 3	Bund „	Rohre —	114	104	Emmerich	K. E.-D. Essen	
105	Gebr. L.	58	1	Kiste	Gipswaren —	32	105	Duisburg	„	
106	Gebr. N.	6449 7092 6826	3	Weinfässer	leer —	132	106	Bingen	Direktion Mainz	
107	Gebr. R.	25692	1	—	Sportwagen —	20	107	Dresden	Sächsische Stsb.	
108	Gebr. R.	47875 47878/9	3	Stück	Kinderwagen —	53	108	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
109	G F	677	1	Stange	Stahl —	10	109	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
110	G H	5706	1	Kiste	Wein —	20	110	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
111	G K	22	1	Sack	Kartoffelsäcke —	16	111	Düsseldorf=Der.	„	
112	G K	63270	1	Kiste	Kaffee —	40	112	Homburg Pfalz	Pfälzische E.	Düssld.=B. 31/3.
113	G K & C	—	1	Ballen	Kaffee —	66	113	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	Rotterdam.
114	G M	I	1	Sack	gebr. Gerste —	52	114	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
115	G M	449	1	Ballen	? —	18	115	Eil-A. Saarbrück.	St. Johann=Saarbr.	
116	G M	4314	1	Korb	eis. Harken —	102	116	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
117	G R	11198	1	Ballen	weiße Gummidecke	8	117	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
118	G R C	4126	1	„	Kleiderstoffe —	29	118	Schalke	K. E.-D. Essen	
119	G S	760	1	Weinfaß	leer —	17	119	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Rotbraun angestrichen, an den Kanten mit Blech beschlagen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
120	G S	1889	1	Kiste	gefüllt	66	120	Straßberg i/H.	Württemberg. Stsb.	
121	G S	5450	1	"	Schokolade	30	121	Bamberg	Bayerische Stsb.	Cöln B. 17/4.
122	G Z & F	1429	1	Paket	Peitschenstecken	35	122	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
123	H	—	10	—	Kupferrohre	380	123	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
124	H	28	23	Stäbe	Flacheisen	1400	124	Hamburg H.	"	
125	H	519	1	Ballen	Tapeten	10	125	Aachen	K. E.-D. Cöln	
126	H	604	1	in Papier	Ofenklappen	8	126	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
127	H B	215	1	Verschlag	Papier	19	127	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
128	H C	36218	1	Kiste	leere Gläser etc.	5	128	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	Sondershausen 15/4.
129	H C	7869	1	"	Packmaterial	44	129	Eckernförde	K. E.-D. Altona	
130	H C K	675	1	"	Blasebälge	25	130	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
131	H F	204/6	3	Kisten	Lampenteile	64	131	Herne	K. E.-D. Essen	
132	H F	5297	1	Faß	gefüllt	30	132	Pirna	Sächsische Stsb.	
133	H H	112/13	1	Bund	12 Stb. Fassoneisen	148	133	Hamm i/W.	K. E.-D. Essen	
134	H H	200	1	Kiste	Lack	68	134	Weener	Oldenburgische Stsb.	
135	H & H W	4857	1	"	l. Papierhülsen	53	135	Mülhausen Nord	Reichsbahn	und 8085.
136	H K & Co	13520	1	Ballen	Wollwaren	—	136	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
137	H L	761	1	Faß	Teer	250	137	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	
138	H M	—	1	Kiste	Holzwolle	85	138	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
139	H P	297	1	Sack	alte Säcke	40	139	Berlin H. u. L.	"	
140	H & P	377	1	Kiste	leer	27	140	Berlin Schl.	"	
141	H P M	1097	1	"	Markierzeichen für Bahnmeister	130	141	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
142	H S	—	10 / 10	Stück / "	Winkeleisen / Flacheisen	350 / 153	142	Recklinghausen S.	K. E.-D. Essen	
143	H S	—	1	Stab	Eisen	19	143	Strullendorf	Bayerische Stsb.	
144	H S C	27	1	Sack	ger. Fleischwaren	52	144	Köslin	K. E.-D. Danzig	
145	H v B	1387	1	"	Chicorei	26	145	Reuver	Niederländ. Stsb.	
146	H W	1845 / 1846	1 / 1	Korbkanne / Korb	Terpentinöl / 2 Blechkannen Lack	73 / 25	146	Aachen	K. E.-D. Cöln	v. Düsseldorf-D. 11/4
147	J	616	1	Sack	Bettfedern	53	147	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
148	J	57	1	Blecheimer	Senf	13,5	148	Kempten	Bayerische Stsb.	
149	J B	23	1	Ballen	Drucksachen	12	149	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
150	J H	12	1	Pack	3 Bretter (Budenteile)	14	150	Stolp	K. E.-D. Danzig	
151	J K	—	1	—	Herdplatte u. 1 Bd. Ringe	7	151	Illingen Rhpr.	St. Johann-Saarbr.	
152	J K	—	1 / 1	— / —	Feuertopf m. Rost / Aschkästchen	7	152	Baal	K. E.-D. Cöln	
153	J K	3913	1	Faß	Karbolineum	262	153	Düdelingen	Reichsbahn	
154	J L	1598	1	—	eis. Tafel	25	154	Plauen o/B.	Sächsische Stsb.	
155	J M	—	1	Sack	grüne Erbsen	100	155	Wriezen	K. E.-D. Stettin	Berlin Pog. 13/4.
156	J R R	—	1	—	Welle, 6,77 m : 5,5 cm	126	156	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
157	J U	2	1	Sack	Kartoffeln	76	157	Kochlowitz	K. E.-D. Kattowitz	
158	J V	4518	1	Verschlag	2 Betthäupter	32	158	Heidelberg	Badische Stsb.	Höchst a/M. 5/4.
159	K	1/2	2	—	gebog. Bleche	322	159	Neumühl	K. E.-D. Essen	
160	K	24	1	Bund	Bandeisen	23	160	Grifte	K. E.-D. Cassel	
161	K B	211	1	Faß	ansch. Schmieröl oder Karbolineum	177	161	Trebbin	K. E.-D. Halle a/S.	
162	K E	5999	1	Kiste	Hoffmanns Stärke	37	162	Bullay	St. Johann-Saarbr.	Coblenz 31/3.
163	K G	50	1	Ballen	alte Putzlappen	116	163	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
164	K H	122	1	Verschlag	Schreibtischuntersatz	55	164	Bochum N.	K. E.-D. Essen	Berlin Pog. 7/4.
165	K K	1736	1	Korbglasbl.	Chemikalien	33	165	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
166	K K G	13	1	Kiste	Kandis	28	166	Eberbach Eilg.	Badische Stsb.	
167	K & Ko	1189	1	"	gefüllt	58	167	Zittau	Sächsische Stsb.	Posen 15/4.
168	K L	–	1	Bund	l. Körbe	12	168	Oberndorf	K. E.-D. Elberfeld	
169	K L	2654	1	Kiste	Holzwolle	33	169	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
170	K M	—	1	Sack	Betten	6	170	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
171	252 K 3 A	147	1	—	Stahlschnepper	3	171	Lübeck	Lübeck-Büchener	Hagen i/W. 14/4.
172	K & O	2263	1	Kiste	Herrenanzüge	30	172	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
173	L	—	1	"	Ofenbeschlagteile	16	173	Heilsberg	K. E.-D. Königsberg	
174	L	17151	1	Ballen	gefüllt	12	174	Freiburg	Badische Stsb.	
175	L & B	6337	1	"	woll. Damenkleiderstoff	18	175	Reichenbach i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	Berlin Anh. B 8/4.
176	L P	260	1	—	doppelte Wagenfeder	15	176	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
177	L R X	758	1	Kiste	Stampfzucker	28	177	Remscheid	"	
178	L S	422	1	"	eis. Schrauben	27	178	Landsberg	Bayerische Stsb.	
179	L — S & C	113055	1	—	Kinderwagen m. Verd.	20	179	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
180	L W	4017	1	Kiste	Wein	42	180	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
181	M	—	1	—	priv. Plan	—	181	Cüstrin N.	K. E.-D. Bromberg	
182	M	4	1	Bund	3 Körbe	20	182	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
183	M	29 468	1	Sack	10 neue Saatsäcke	9	183	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
184	M	454	15	Bund	60 Stück Bettstollen	184	184	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
185	M C	37	1	—	Amboß	110	185	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
186	M F & Co	2782	1	Kiste	Kreissägen	47	186	Düsseldorf-Der.	"	
187	M H	?	3	—	Pflugschare	9	187	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
188	M L B	927	1	Kiste	Indigo	140	188	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
189	M N	4	1	—	eis. Kette	78	189	Gera	Sächsische Stsb.	
190	M S	690	1	Kiste	Webwaren	23	190	Essen West	K. E.-D. Essen	
191	M W	1001	1	—	Kleiderschrank	74	191	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
192	M W	4156	1	Sack	Kartoffeln	35	192	Steinhelle	K. E.-D. Cassel	
193	M W	31078	1	Ballen	Tuch	—	193	Wongrowitz	K. E.-D. Bromberg	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
194	N C R C	420709	1	Kiste	Registerkasse	57	194	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	Berlin H. u. L. 17/4.
195	N G	590/1	2	Kisten	leer	108	195	Berlin Ost	„	
196	N H	5769	1	Kiste	leere Kisten	89	196	Pankow=Schönh.	„	Hannover N. 27/3.
197	O E	2100	1	„	gefüllt	69	197	Plauen i/V. unt. Bhf.	Sächsische Stsb.	Hamb. B. 19/4.
198	O H C O	271	1	Ballen	Bettfedern	31	198	Winschoten	Niederländ. Stsb.	1)
199	O J	5049	1	Kiste	Kopierbücher	30	199	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
200	O S	141	1	„	Glas und Blech	42	200	Söflingen	Württemberg. Stsb.	
201	O W	10	1	—	Stuhl	4	201	Mühlhausen i/Ostpr.	K. E.-D. Königsberg	
202	O W	10	1	in Leinen	Rohrstuhl	4	202	„	„	
203	P	4	1	Kiste	Feigen	12	203	Mülheim Rhein	K. E.-D. Elberfeld	Hamburg H. 14/4.
204	P	55/8	1	„	ger. Speck u. Wurst	80	204	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
205	P	3380	1	Ballen	Tapeten	25	205	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	Hildesheim.
206	P A	5695	1	Eimer	Marmelade	?	206	Husum	K. E.-D. Altona	
207	P A M	—	2	„	Preißelbeeren	29	207	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
208	P B	—	1	Harraß	leer	50	208	Düren	K. E.-D. Cöln	
209	P C	III	1	Gestell	Fahrrad	34	209	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
210	P F	5	1	Kiste	Eier	27	210	Altona	K. E.-D. Altona	Hamb. H. 13/4.
211	P F B	4565, 4567	2	Pakete	gefüllt	25	211	Schiltigheim	Reichsbahn	Hannover N.
212	P H	117	1	Block	Blei	62	212	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
213	P H	350	1	Verschlag	Holzwaren	26	213	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
214	Ph H	1887, 5101	1	Sack	Fruchtsäcke	40	214	Ulm	Württemberg. Stsb.	
215	P K	30	1	Kiste	?	5	215	Crefeld Eilg.	K. E.-D. Cöln	
216	P M	7785	1	—	Kutschwagenfeder	4	216	Chemnitz	Sächsische Stsb.	4 Lagen.
217	P S	66	1	Stück	Spiegelaufsatz	17	217	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
218	P V	—	1	Kiste	Käse	4	218	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
219	R	—	18	—	Ofenrohre	20	219	Heimbach Nahe	St. Johann=Saarbr.	
220	R	7	1	Sack	Soda	92	220	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
221	R B	6	1	Eisenfaß	gefüllt	345	221	Posen	K. E.-D. Posen	
222	R M	4232	1	Kiste	Margarine	14,5	222	Kiel Eilg.	K. E.-D. Altona	Frankf. a/M. 15/4.
223	R R	2479	1	Faß	ausch. Petroleum	233	223	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
224	R S	2477	1	Kiste	leer	42	224	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
225	R S	7263	1	„	Flasche Mattlack	21,5	225	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
226	R S	29155	1	„	leer	48	226	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
227	R V	2595	1	Korb	ausch. 1 Kanne Lack	13	227	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
228	R W D	12248	1	Ballen	Leinen	29	228	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
229	R Z	1175	1	Kiste	leere Flaschen	74	229	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
230	S	—	1	Sack	Gerbholz	118	230	Dobrilugk=Kirchh.	K. E.-D. Halle a/S.	Hamburg B. 11/4.
231	S	—	1	Bund	Messingrohre	62	231	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
232	S	30	1	Kiste	Eisenwaren	33	232	Werden	K. E.-D. Essen	
233	S	1852	1	„	6 Kopfkissen, 6 Deckbetten usw.	30	233	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	Cöln=G. 11/4.
234	S	28069	1	„	Feuerzeug	95	234	Emmerich	K. E.-D. Essen	Utrecht.
235	S B	3491	1	Faß	Feuergut	132	235	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
236	S & C	2389	1	Ballen	Barchent	52	236	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
237	S & Co	656	1	Kiste	?	50	237	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Cöln=D. 18/4.
238	S & Co	1761	1	„	?	30	238	Zoppot	K. E.-D. Danzig	Dt.=Eylau 14/4.
239	S Co	2215	1	„	Gaskocher	1200	239	„		
240	S & Co	2420	1	„	Blechkannen	31	240	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
241	S G	8536	1	„	Adhäsionsriemenfett	23	241	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
242	S H	277	1	Faß	leer	11	242	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
243	S J N H	5327	1	Ballen	Manufakturwaren	18	243	Amsterdam D. L.	Niederländ. Stsb.	von Greiz.
244	S M	1912	1	„	?	42	244	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	Frankf. a/M.
245	S M P	—	1	Sack	Elfenbein in Stücken oder Zelluloid	95	245	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
246	S P	234	1	Kiste	leere Blechflaschen	28	246	Bopfingen	Württemberg. Stsb.	
247	S S Co	65051, 65057	2	Kisten	leer	84	247	Moabit	K. E.-D. Berlin	
		63058/60	3	Körbe	leer					
248	T	51254/6	2	in Stroh	eis. Gartengeräte zum Aufwickeln v. Schläuchen	14	248	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
			1	—	eis. Meßtisch	6				
249	T E	3	1	Milchkanne	leer	6	249	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
250	[illegible]	—	1	Kiste	Harzkäse	4,5	250	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
251	T J R	342	1	Faß	Petroleum	171	251	Oppenheim	Direktion Mainz	
252	U	16	1	—	Rostkorb	14	252	Altona	K. E.-D. Altona	aus Eisen.
253	V	704	1	—	Herdplatte	12	253	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
254	V & C	6604	1	Beutel	phosphorsaurer Kalk	12	254	Mückenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
255	V D N	5215	1	Ballen	Wollw.	99	255	Halle a/S.	„	
256	V S	893	1	Kiste	Zollgut	81	256	Neuulm	Bayerische Stsb.	Kufstein-Prag 19/4.
257	W	XIII	1	Bund	Bettstellteile	17	257	Praust	K. E.-D. Danzig	
258	W	33 *)	9	„	Buchenspäne	35	258	Fürth	Bayerische Stsb.	*) 83, 85 usw.
259	W	894	1	Ballen	3 Pakete Biberstoff	33	259	Hamm	K. E.-D. Essen	
260	W	2246	1	Kiste	leer	29	260	Laasphe	K. E.-D. Elberfeld	

1) Adresse: Wortelboer, Oude Pekela; von Güstrow.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
261	W A	6502	1	Ballen	Papier	13	261	Remagen	K. E.-D. Cöln	
262	W A M	55442/3	1	Bund	landwirtschaftliche Geräte (1 Holzgabel, Stiel, Schaufel)	4	262	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	Berlin Schl.
263	W A S	3028	1	Korb	gestauchte Stifte	22	263	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
264	W B	6	1	Faß	leer	120	264	Wöllstein	Süddeutsche E.-G.	
265	W C	7432	1	Kiste	Feilen	53	265	Königshofen	Reichsbahn	
266	W & D	86	1	Stück	Sofagestell	19	266	Suhl	K. E.-D. Erfurt	Sesselform.
267	W D S	—	1	Korb	eis. Schloßschrauben	55	267	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
268	W H	7703	1	Kiste	Rosinen	24	268	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
269	W J	657	1	„	Stärke	27	269	Essen H. B.	„	
270	W J	13	10	Bund	Handleisteneisen	470	270	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
271	W K	2	1	—	gebr. Tisch (ohne Schubladen)	15	271	Essen H.	K. E.-D. Essen	
272	W K	55	1	Kiste	Eier	45	272	Crefeld Eilg.	K. E.-D. Cöln	Zwischenahn 19/4.
273	W L	100	7	Körbe	leer	112	273	Barmen=Rittersh.	K. E.-D. Elberfeld	
274	W S & Co	8258	1	Ballen	Baumwollwaren	35	274	Elmshorn	K. E.-D. Altona	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
275	A. J. Bergh	14 u. 13	2	—	Flaschenkasten, leer	36	275	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
276	Gtr.-Abf. Bln. Schg.	—	1	Kiste	3 Gasregulatoren	60	276	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	
277	Th. Horn	—	1	Holzkoffer	—	38	277	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
278	W. Koop	—	1	Blechkanne	leer	—	278	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
279	Theod. Krah	—	1	Sack	Kartoffeln	94	279	Niederdreisbach	K. E.-D. Frankf. a/M.	
280	Mathauer	100	1	Faß	leer	22	280	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
281	Minden	—	10	—	Roststäbe	10	281	Minden i/W.	K. E.-D. Hannover	22 cm lang.
282	Niederbrauerei	5680	1	Bierfaß	leer	32	282	Cöln=Ehrenf.	K. E.-D. Cöln	
283	Patscheid	—	1	Verschlag	Salonspiegel	73	283	Pattscheid	K. E.-D. Elberfeld	
284	Pommersche Asphaltfabr.	—	3	Rollen	Dachpappe	83	284	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	W. Meisser, Stargard i/P.
285	W. Potthof	177	1	Faß	leer	28	285	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
286	Rositzky & Witts	7014	1	Kiste	Fahrradteile	8	286	Altenvoerde	K. E.-D. Elberfeld	
287	D. Roth	—	1	„	hebr. Schriften	51	287	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
288	Sagebiel	—	1	—	priv. Viehgitter	—	288	Siddinghausen	K. E.-D. Cassel	
289	Senking	3798	1	Bund	Herdringe	8	289	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
290	V. N. Stern	—	1	Sack	Zwiebeln	50	290	Neunkirchen Saar	St. Johann=Saarbr.	
291	Swifts Purclard	—	1	Faß	Schmalz	57	291	Hamm	K. E.-D. Essen	
292	Trainor	—	2	Koffer	Kleider	104	292	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	von Leipzig.
293	Triumpfwerke	—	1	Verschlag	leer	26	293	Nürnberg=Doos	Bayerische Stsb.	
294	Union d. Spediteure	223	1	—	Decke	104	294	Pirna	Sächsische Stsb.	
295	Wickingsche Zementfabr.	—	1	Ballen	Zementsäcke	30	295	Porz=Urbach	K. E.-D. Cöln	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
296	—	2/3	2	Bund	hölz. Latten	97	296	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
297	—	3/5	2	Ballen	rohe Häute	?	297	Pößneck u. Bhf.	K. E.-D. Erfurt	
298	—	11	1	Korb	eis. Kleiderhaken	11	298	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
299	—	19	1	Koffer	Kleider etc.	52	299	Berlin Schg.	K. E.-D. Berlin	Oberbrauer Richard Horn.
300	—	77	1	Verschlag	leer	33	300	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
301	—	101	1	Eisenfaß	leer	77	301	Canth	K. E.-D. Breslau	
302	—	185	1	Korb	1 Bluse, 1 Schürze, Strümpfe	9	302	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
303	—	189	1	Sack	Zelluloidabfälle	17	303	Ürdingen	K. E.-D. Cöln	
304	—	250	1	Kiste	25 Pack Griffel	45	304	Dritschmin	K. E.-D. Danzig	Danzig l. T.
305	mit Kreide	953	1	Bund	2 Wagenfedern	26	305	Verden	K. E.-D. Hannover	
306	—	1735	1	—	eis. Rohr	22	306	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
307	—	1852/3	2	—	eis. Stangen	12	307	Lübeck	Grhzl. Meckl. Stsb.	
308	—	2003	2	—	Eisentüren	10	308	„	Lübeck-Büchener	
309	—	3507 u. 37	1	Petr.-Faß	leer	36	309	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
310	—	4597	1	Gestell	Fahrrad „Deutschland“	32	310	Stadt Kirchberg Bhf.	Sächsische Stsb.	Stuckenbrock Einbeck.
311	—	4947	1	Sack	Lumpen	25	311	Ulm	Württemberg. Stsb.	
312	—	7429 *)	4	—	Kohlensäurezylinder, l.	111	312	Stettin	K. E.-D. Stettin	*) 46986, 39215, 40108.
313	[illegible] 7/25	10067	1	S.	Weinflaschen	97	313	Ulm	Württemberg. Stsb.	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
314	S	—	1	—	Separator	102	314	Lengfeld	Direktion Mainz	Kühlapparat.
316	roter —	—	154	—	Roststäbe	308	316	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseld.=Der.
317	weiß =	—	4	—	radförmige Spulen aus Eisen	53	317	Angerburg	K. E.-D. Königsberg	f. Häckselmaschine.
318	weiß	—	2	Stangen	Flacheisen	50	318	Mgd.=Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	
319	Solo	6308	1	Kiste	Margarine	18	319	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
320	Union	—	—	—	lose Briketts —	407	320	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	2 Hämmer.
321	„Sturmvogel“	7	1	—	Fahrrad —	20	321	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
322	„Edelweiß“	98023	1	—	Fahrrad —	—	322	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
233	„Britannia“	—	1	—	Fahrrad —	20	323	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
324	„Juxel“	34819	1	—	Fahrrad —	20	324	Saargemünd	Reichsbahn	Gepäck.
325	„Parcival“	19700	1	—	Damenfahrrad —	13	325	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
326	Zeitner	—	1	Reisekorb	leer, neu —	7	326	Berlin Stett.	„	

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
327	—	—	1	—	Achslager —	150	327	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	aus Messing.
328	—	—	1	Bund	20 Achsringe —	12	328	Recklinghausen	„	
329	—	—	1	„	10 eis. Anker —	16	329	Essen H. B.	„	Brüggen Rhl.
330	—	—	1	Sack	ansch. Badesalz —	50	330	Alzey	Direktion Mainz	
331	—	—	1	Bund	verz. Bandeisen —	55	331	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	u. 1 Bd. Gas-
332	—	—	1	Blechflasch.	Benzin —	22,5	332	Saalfeld a/S.	K. E.-D. Erfurt	rohre, 39 kg.
333	—	—	1	Eisenfaß	ansch. Benzin —	243	333	Herne	K. E.-D. Essen	
334	—	—	1	Sack	Betten —	10	334	Schwetz	K. E.-D. Danzig	
335	—	—	1	Bund	2 Bettrahmen —	19	335	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	Berlin Ostbhf.
336	—	—	1	Gestell	2 h. Bettseitenteile —	10	336	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	15/4.
337	—	—	1	—	eis. Bettstelle —	50	337	Bochum S.	K. E.-D. Essen	Gußstück mit
338	—	—	1	Kiste	hölz Böttcherschlägel	7,5	338	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	3 Zinken.
339	—	—	1	—	h. verstellb. Brett m. 3 Füßen	24	339	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
340	—	—	12	—	Bretter, 6 m lg. —	—	340	Friedheim	K. E.-D. Bromberg	
341	—	—	1	Bund	Bügelbolzen —	13	341	Dillingen S.	St. Johann-Saarbr.	Oberbrügge.
342	—	—	1	Schließkorb	Damenkleider (Gepäck)	25	342	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Sackenheim.
343	—	—	1	Ld.-Mappe	Damenstoffmuster —	6	343	„	„	Gepäck.
344	—	—	1	Sack	Deckbett, Frauenkleider	13	344	Mainz	Direktion Mainz	
345	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	25	345	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
346	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	43	346	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
347	—	—	1	Paket	Drahtgewebe —	12	347	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	Cassel O.
348	—	—	1	Rolle	Drahtgewebe —	12	348	„	„	in Papier.
349	—	—	1	„	Drahtgewebe —	263	349	Schalke	K. E.-D. Essen	
350	—	—	1	Papier	Drucksachen —	9	350	Reppen	K. E.-D. Posen	Gepäck.
351	—	—	2	—	eis. Eimer —	18	351	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
352	—	—	1	Ballen	Einwickelpapier —	15	352	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Ratingen O.
353	—	—	2	Stäbe	gel. Eisen, 120:5:1 cm	10	353	Köppeldorf-Oberl.	K. E.-D. Erfurt	7 Löcher.
353	—	—	1	Bund	4 Stäbe Eisen —	15	353	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	3 kant.
354	—	—	1	Stange	Eisen —	23	354	Niemegk	Brandenb. Städteb.	
355	—	—	2	Körbe	Eisen u. Maschinenteile	28	355	Oberlangenbielau	K. E.-D. Breslau	
356	—	—	1	Ring	Eisendraht —	27	356	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
357	—	—	1	Paket	Eisendraht —	32	357	Dillenburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
358	—	—	2	Bund	je 2 Eisenplatten —	7	358	Berlin Ahg.	K. E.-D Berlin	
359	—	—	1	Paket	Eisenstäbe —	6	359	Weißensee	„	
360	—	—	1	Sack	Eisenwaren —	88	360	Hamm	K. E.-D. Essen	
361	—	—	1	Faß	leer —	20	361	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
362	—	—	1	„	leer —	32	362	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
363	—	—	1	Wagen	Fässer —	—	363	Wahren	K. E.-D. Halle a/S.	E L. T B 36 105.
364	—	—	1	Sack	hölz. Faßdeckel —	17	364	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
365	—	—	1	„	Federbetten —	15	365	Gera	K. E.-D. Erfurt	
366	—	—	1	Bund	Fenstereisen —	40	366	Emden	K. E.-D. Münster	
367	—	—	1	Kiste	Fenstergriffe —	50	367	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
368	—	—	15	Bund	hölz. Fensterrahmen —	95	368	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
369	—	—	1	„	10 Fensterstangen —	6	369	Lauterbach Ob.	K. E.-D. Altona	
370	—	—	1	Stange	Flacheisen —	13	370	Nortorf	„	
371	—	—	1	Bund	4 Stg. Flacheisen —	47	371	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
372	—	—	1	Sack	Flanell —	10	372	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	lagert in
373	—	—	1	Ballen	Forstpflanzen —	32,5	373	Landau	Pfälzische E.	Offenbach.
374	—	—	1	Sack	Futterkalk —	12	374	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
375	—	—	1	Bund	eis. Gardinenstangen	20	375	Lautenburg i/W.	K. E.-D. Danzig	1,5 u. 1 m lg.
376	—	—	1	„	7 Gasröhren —	36	376	Barop	K. E.-D. Essen	
377	—	—	2	—	Gasrohre —	87	377	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
378	—	—	1	Sack	Gerste —	51	378	Quierschied	St. Johann-Saarbr.	
379	—	—	2	—	Gestelle —	10	379	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
380	—	—	1	Sack	Gips —	100	380	Wetzlar	K. E.-D. Frankf. a/M.	
381	—	—	1	Korb	Gitterspitzen —	40	381	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
382	—	—	1	—	neue Göpelstange —	16	382	M.-Gladbach	K.-E.-D. Cöln	6 m lang, 1 Zoll
383	—	—	1	Rolle	Gummiplatte —	18	383	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	stark.
384	—	—	1	Bund	10 Stg. Gußstahl —	40	384	Tegel	K. E.-D. Berlin	
385	—	—	1	—	eis. Gußwalze, 23:10 cm	7	385	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
386	—	—	1	Paket	Hammerstiele —	5	386	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	Berlin Ahg.
387	—	—	1	Handtasche	leer —	—	387	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Gepäck.
388	—	—	1	Korb	eis. Handwerkzeug —	25	388	Flensburg	K. E.-D. Altona	
389	—	—	1	Holzkoffer	Kld., Handwerkz. —	25	389	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
390	—	—	1	Pack	ges. Haut —	15	390	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
391	—	—	1 1	schw. Hdkff. Karton	Herrenkld. —	7 3	391	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
392	—	—	1	Korb	Herrenkleider —	15	392	Hamm	K. E.-D. Essen	
393	—	—	1	Karton	Herrenwäsche —	—	393	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
394	—	—	1	—	eis. Hebelschiene —	13	394	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	1,75 m lg.; 2 Griffe.
395	—	—	1	Kiste	Holzkohle —	18	395	Langelsheim	K. E.-D. Magdeburg	
396	—	—	1	Sack	Holzwaren (Spitzenverzierungen)	27	396	Chemnitz-Altendorf	Sächsische Stsb.	
397	—	—	2	Säcke	Hornspitzen —	10	397	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
398	—	—	1	Karton	1 Hose, 1 P. Stiefel	4	398	Breslau H.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
399	—	—	1	Ballen	leb. Tannenpflanzen	50	399	Raumland-Berleburg	K. E.-D. Elberfeld	
400	—	—	1	Verschlag	Isolierrohre mit Messingüberzug	21	400	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
401	—	—	2	Musterkoff.	Kämme, Manschetten	25	401	Cöln H	„	Gepäck.
402	—	—	1	—	Kammrad —	27	402	Kaiserslautern	Pfälzische E.	
403	—	—	1	Korb	2 Kannen Öl —	10	403	Metz	Reichsbahn	
404	—	—	1	Ballen	Kapok —	25	404	Bretten	Badische Stsb.	
405	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	44	405	Cloppenburg	Oldenburgische Stsb.	
406	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	406	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
407	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	407	Zwingenberg	Direktion Mainz	
408	—	—	1	„	Kartoffeln —	43	408	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
409	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	409	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
410	—	—	1	„	Kartoffeln —	74	410	Reinickendorf-D.	K. E.-D. Berlin	
411	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	411	Saargemünd	Reichsbahn	
412	—	—	1	„	Kartoffeln —	50	412	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
413	—	—	1	„	8 Kartoffelsäcke —	4	413	Soest	K. E.-D. Cassel	
414	—	—	1	„	Kartoffelsäcke —	18	414	Oebisfelde	K. E.-D. Hannover	
415	—	—	1	Paket	Kartonpappe —	36	415	Heringsdorf	K. E.-D. Stettin	
416	—	—	1	Korb	Käse —	40	416	Wanne	K. E.-D. Essen	1 = 2,15, 1 = 3,15, 1 = 2,10, 2 = 2,45 m l.
417	—	—	1	Bund	6 priv. Ketten —	—	417	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
418	—	—	1	—	eis. Kette —	30	418	Osnabrück	K. E.-D. Münster	
419	—	—	1	Ballen	Keilkissen —	12	419	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
420	—	—	1	—	h. Klappstuhl —	5	420	Werdau	Sächsische Stsb.	
421	—	—	1	Bund	Klappstühle —	18	421	Lauenförde	K. E.-D. Cassel	
422	—	—	1	Sack	Kleesaat —	101	422	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
423	—	—	1	Korb	ansch. Kleider —	35	423	Halle Eil-A.	K. E.-D. Halle a/S.	
424	—	—	2	Kartons	Kleider —	22	424	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
425	—	—	1	Korb	Kleider —	11	425	„	„	Gepäck.
426	—	—	1	„	Kleider —	15	426	Breslau Odertor	K. E.-D. Breslau	
427	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	22	427	Wanne	K. E.-D. Essen	
428	—	—	1	Karton	Kleider —	8	428	Wilmersdorf-Fr.	K. E.-D. Berlin	
429	—	—	1	brauner Holzkoff.	Kleider —	43	429	Zella-St. Bl.	K. E.-D. Erfurt	Berlin Ahg. 17/4.
430	—	—	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	28	430	Cüstrin Altst.	K. E.-D. Bromberg	
431	—	—	2	„	Kleie —	100	431	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
432	—	—	1	„	Kleie —	50	432	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
433	—	—	1	Paket	156 Kleiesäcke —	42	433	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
434	—	—	1	Sack	38 Kleie- u. Getreidesäcke	33	434	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
435	—	—	1	Korb	eis. Kniestücke —	64	435	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
436	—	—	1	—	neuer Kochherd —	79	436	Mörs	K. E.-D. Cöln	
437	—	—	1	Verschlag	Kommode —	44	437	Warburg	K. E.-D. Cassel	nußbaum.
438	—	—	1	Ballen	Kordel —	26	438	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
439	—	—	1	—	Krankenfahrstuhl —	—	439	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
440	—	—	1	Eimer	Kraut —	13	440	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
441	—	—	1	Pack	leere Kübel —	19	441	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
442	—	—	1	Sack	Kunstdünger —	79	442	Wiehl	K. E.-D. Elberfeld	Kalk Nord.
443	—	—	1	Bund	Kupplungsteile —	14,5	443	Dortmund	K. E.-D. Essen	beschädigt.
444	—	—	1 1	— —	Ladebrücke — Sackkarre —	—	444	Altona	K. E.-D. Altona	
445	—	—	13	—	kief. Lagerhölzer —	220	445	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
446	—	—	2	—	Latierbäume —	20	446	Düren	K. E.-D. Cöln	schwarz; 2,60 m l.
447	—	—	5	—	Lattengitter —	275	447	Mülhausen N.	Reichsbahn	
448	—	—	1	Ballen	Leder —	38	448	Niederhone	K. E.-D. Cassel	Bochum N.
449	—	—	1	„	Leder —	43	449	Wittstock	Prignitzer E.	
450	—	—	1	Rolle	Leder —	31	450	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
451	—	—	1	Kiste	lyrische Flugblätter	70,5	451	Wiesbaden	Direktion Mainz	Bonn 25/3.; Bardenhofer.
452	—	—	1	Paket	3 Marmorplatten —	10	452	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
453	—	—	1	—	Maschinenteil (f. Göpel?)	23	453	Dahmsdorf-M.	K. E.-D. Bromberg	70 cm lang.
454	—	—	1	Ballen	Matratze —	17	454	Sommerfeld	K. E.-D. Breslau	Cöln-D.
455	—	—	1	—	zusammengel. Matratze	27	455	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
456	—	—	1	Bund	10 eis. Matten —	15	456	Barmen-U.	K. E.-D. Elberfeld	
457	—	—	1	Paket	Mauerhaken —	12	457	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
458	—	—	1	Wagen	Mauersteine —	—	458	Wahren	K. E.-D. Halle a/S.	Bresl. 34 141.
459	—	—	1	Sack	Maurerwerkzeug —	10	459	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
460	—	—	1	„	Mehl u. Bohnen —	31	460	Posen	K. E.-D. Posen	
461	—	—	1	„	28 Mehlsäcke —	28	461	Bergneustadt	K. E.-D. Elberfeld	
462	—	—	1	Ballen	Messingbleche —	21	462	Riesa	Sächsische Stsb.	in Leinen.
463	—	—	1	Paket	2 sechskant. Messingstäbe	41	463	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
464	—	—	1	in Leinen	Messingpumpenkolben	9,5	464	Weißenhöhe	K. E.-D. Bromberg	
465	—	—	1	Musterkoff.	— —	38	465	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
466	—	—	1	„	Musterschuhe —	12	466	Werdau	Sächsische Stsb.	Gepäck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
467	—	—	1	Paket	eiserne Nieten —	8	467	Hoyerschleuse	K. E.-D. Altona	
468	—	—	1	Ballen	Packleinen —	40	468	Düren	K. E.-D. Cöln	
469	—	—	1	Blechbüchs.	ansch. Palmin —	16	469	Herford	K. E.-D. Hannover	
470	—	—	1	Ballen	leb. Pflanzen —	12	470	Ritschenhausen	K. E.-D. Erfurt	Makonia.
471	—	—	1	„	3 Zwergobststräucher, Ziersträucher usw.	18	471	Fröttstädt	„	
472	—	—	4	—	Pflugschare —	12	472	Duisburg	K. E.-D. Essen	
473	—	—	1	—	eisern. Pumpenrohr mit Ventil	13,5	473	Hvidding	K. E.-D. Altona	1,60 m lang, 7 cm stark.
474	—	—	1	Ballen	neue Putzlumpen —	8	474	Bretten	Badische Stsb.	
475	—	—	1	„	Putzwolle —	24	475	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
476	—	—	1	Paket	eis. Radehackenteile	7,5	476	Steinbach-Hall.	K. E.-D. Erfurt	gest. O. B.
477	—	—	1	Korb	eis. Rechen —	74	477	Adorf	Sächsische Stsb.	Hagen 14/4.
478	—	—	1	Reisekorb	— —	13	478	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
479	—	—	1	—	Ringelwalze (landw. Maschine)	235	479	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
480	—	—	1	Bund	72 Rinndeckeleisen —	45	480	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Verb.-Stück
481	—	—	1	—	gußeis. Rohr —	20	481	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	mit Ansatz,
482	—	—	1	—	eis. Rohr —	33	482	Grimmenthal	„	65 cm lang.
483	—	—	1	—	eis. Rohr —	30	483	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
484	—	—	1	in Leinen	eis. Rohre —	55	484	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	Bund	eis. Rohre —	26	485	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
486	—	—	13	—	gußeis. Röhren —	853	486	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
487	—	—	1	Bund	2 Rohrstühle —	11	487	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
488	—	—	1	Korb	eis. Rollen u. Sparteln	25	488	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
489	—	—	1	Bund	8 Rosensträucher —	7	489	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
490	—	—	1	Stange	Rundeisen —	23	490	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
491	—	—	1	Bund	Rundeisen —	25	491	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
492	—	—	1	Stange	Rundeisen —	22,5	492	Luxemburg	Reichsbahn	
493	—	—	2	Bund	15 Stg. Rundeisen —	44	493	Brunsbüttelkoog	K. E.-D. Altona	
494	—	—	1	„	3 Stg. Rundeisen —	50	494	Türkheim	Bayerische Stsb.	
495	—	—	1	„	18 Stb. Rundeisen —	53	495	Olpe	K. E.-D. Elberfeld	1,20 m lang;
496	—	—	2	„	7 Rundeisenstangen —	38	496	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	mit Gewinden
497	—	—	1	„	3 Stg. Rundstahl —	46	497	Königshuld	K. E.-D. Kattowitz	und Muttern.
498	—	—	1	Stange	Rundstahl —	6	498	Klingenthal	Sächsische Stsb.	
499	—	—	1	Bund	2 Stg. Rundstahl —	20	499	Saalfeld	K. E.-D. Erfurt	
500	—	—	1	„	4 Stg. Rundstahl —	9	500	Aalen	Württemberg. Stsb.	
501	—	—	1	Sack	Säcke —	11	501	Wapno	K. E.-D. Bromberg	
502	—	—	1	„	Säcke —	14	502	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
503	—	—	1	Paket	25 Säcke —	20	503	Homberg a/Rh.	K. E.-D. Cöln	
504	—	—	9	Säcke	202 Säcke —	216	504	Hamburg B.	K. E-D. Altona	
505	—	—	1	—	eis. Sackkarre —	22	505	Ulm	Württemberg. Stsb.	
506	—	—	1	Paket	Schaubudenpläne —	17	506	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
507	—	—	1	„	eis. Schaufeln ohne Stiel	19	507	Posen	K. E.-D. Posen	
508	—	—	1	Bund	12 eis. Schaufeln —	34	508	Wehbach	K. E.-D. Elberfeld	
509	—	—	1	„	18 Scheuerleisten —	21	509	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
510	—	—	1	—	eis. Schiene —	20	510	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
511	—	—	1	Ballen i. L.	Schinken —	20	511	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
512	—	—	1	Sack	Schlafdecke, Kissen etc.	6	512	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck;
513	—	—	1	Schließkorb	Effekten —	20	513	Metz	Reichsbahn	Bernh.
514	—	—	1	Kiste	eis. Schlösser, Schlüssel	66	514	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	Clement.
515	—	—	1	Korb	Schlösser, Türketten etc.	36	515	Altona	K. E.-D. Altona	
516	—	—	1	Kiste	Schneidevorrichtung	40,5	516	Empel	K. E.-D. Essen	f. Mähmasch.
517	—	—	1	Paket	6 eis. Schrauben —	5	517	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
518	—	—	1	Korb	Schraubenbolzen —	58,5	518	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Hagen 16/3.
519	—	—	1	—	Schraubengewinde —	16	519	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	m.Radu.Kurbel
520	—	—	1	Korb	eis. Schraubenschlüssel	80	520	Derschlag	K. E.-D. Elberfeld	
521	—	—	1	Bund	2 Schraubenschlüssel	7	521	Freiberg i/S.	Sächsische Stsb.	Schneidemühl.
522	—	—	3	—	Schraubenkupplg. —	57	522	Gera	K. E.-D. Erfurt	
523	—	—	1	—	Schreibtisch —	102	523	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
524	—	—	1	Sack	bearb. Schrubberholz	33	524	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
525	—	—	1	Bund	25 eis. Schippenblätter	35	525	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
526	—	—	2	Verschläge	Schutzbleche —	80	526	Remscheid	„	für Fahrräder.
527	—	—	1	Bund	10 Sensen —	14	527	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
528	—	—	1	Sack	Soda —	100	528	Schneidemühl	„	
529	—	—	1	Bund	25 Spatenstiele —	19	529	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
530	—	—	1	Korb	Spirituosen —	25	530	Barmen-Rittersh.	„	
531	—	—	1	—	Sprungrahmen —	37	531	Düsseldorf	„	
532	—	—	1	Rolle	Stacheldraht —	25	532	Herdecke N.	„	
533	—	—	1	Bund	Stacheldraht —	26	533	Hauenstein	Württemberg. Stsb.	
534	—	—	2	Stangen	rd. Stahl —	33	534	Dülmen	K. E.-D. Münster	in Stroh.
535	—	—	1	Bund	24 Stg. Stahl —	49	535	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
536	—	—	1	Rolle	Stahldraht —	10	536	Aurich	K. E.-D. Münster	
537	—	—	4	Pakete	Stahlschlaufen —	5	537	Flensburg	K. E.-D. Altona	m. Schrauben;
538	—	—	1	Bund	5 Stellringe —	10	538	Landau	Pfälzische E.	zur Trans-
539	—	—	1	„	8 Stopfhacken —	25	539	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	mission.
540	—	—	1	Ballen	neue Stricke —	38	540	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
541	—	—	1	Sack	Talgstücke —	10	541	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
542	—	—	13	Teerfässer	leer —	400	542	Gronau i/W.	K. E.-D. Münster	
543	—	—	1	—	Teigschneidemaschine	14	543	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	Düsseldorf-D.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
544	—	—	1	Sack	Thomasmehl	—	75	544	Wertheim	Badische Stsb.	
545	—	—	1	Paket	9 eis. Tiegel	—	10	545	Stettin	K. E.-D. Stettin	
546	—	—	1	Sack	Timothee	—	25	546	Hochstüblau	K. E.-D. Danzig	
547	—	—	1	—	runder Tisch o. Platte		37	547	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
548	—	—	1	—	Tragfeder	—	90	548	Eil-A. Cöln	K. E.-D. Cöln	
549	—	—	1	—	eis. Trommel	—	18	549	Neumühl	K. E.-D. Essen	
550	—	—	2	Pakete	Uhrgewichte usw.	—	4	550	Gemünden	Bayerische Stsb.	
551	—	—	1	Karton	Umhang, Jacketts	—	—	551	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
552	—	—	1	Holzkübel	Umzugsgut (alte Schuhe, Flaschen, emaill. Geschirr, Blechlampe etc.)		17	552	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
553	—	—	1	Sack	Unterbett	—	4	553	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	
554	—	—	1	—	priv. Viehgitter	—	37	554	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
555	—	—	1	—	eis. Vorlegebaum	—	—	555	Grätz	K. E.-D. Posen	
556	—	—	1	—	Vorsatzgitter	—	30	556	Cöln-Bonntor	K. E.-D. Cöln	
557	—	—	1	—	Wagenachse	—	28	557	Neumünster	K. E.-D. Altona	von Kiel.
558	—	—	1	—	Wagendecke	—	46	558	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
559	—	—	1	Bund	Weidenkörbe	—	7	559	Cöln-D.	K. E.-D. Cöln	
560	—	—	1	Kiste	leere Weinflaschen	—	26	560	Herford	K. E.-D. Hannover	
561	—	—	1	—	eis. Welle	—	22,5	561	Luxemburg	Reichsbahn	1,50 m lang, 6 cm stark.
562	—	—	1 / 1	— / —	gebr. Werktisch (Gestell) / rohe Schutzplatte	—	13,5 / 4,5	562	Muldau	Sächsische Stsb.	
563	—	—	1	Bund	8 Winkeleisen	—	56	563	Goch	K. E.-D. Cöln	
564	—	—	1	—	eis. Zahnrad	—	78,5	564	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
565	—	—	2	Bund	Zeltstöcke und Zelttuch		30	565	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
566	—	—	1	„	8 Zinkeimer	—	14	566	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
567	—	—	1	„	3 Zinkrohre	—	34	567	Tegel	K. E.-D. Berlin	
568	—	—	1	Kiste	Zuckerwaren	—	72	568	Lohne	Oldenburgische Stsb.	
569	—	—	1	Sack	Zwiebeln	—	24	569	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 36. | 10. Mai 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Das Reisen auf den Eisenbahnen Javas.

Vom Regierungsbaumeister E. Giese.

1. Vorbemerkungen.

Java, mit Recht der „Garten des Ostens" genannt, ist zwar die kleinste, aber die wichtigste und reichste der vier Großen Sunda-Inseln. Sie ist am frühesten europäischer Kultur erschlossen worden und daher jetzt vollständig „beruhigt". Die Erschließung der Insel begann im Jahre 1522 durch die Portugiesen, die aber schon 1596 durch die Holländer abgelöst wurden. Die vollständige Unterjochung ist seit Mitte des 18. Jahrhunderts durch die berüchtigte niederländisch-ostindische Kompagnie ausgeführt worden, die infolge ihrer Mißwirtschaft im Jahre 1798 aufgelöst wurde. Nachdem zu Beginn des vorigen Jahrhunderts die Herrschaft über die Insel zwischen den Engländern und Holländern geschwankt hatte, sind letztere seit 1814 die Herren des Landes geblieben.

Java ist außerordentlich dicht bevölkert; es hat über 24 Millionen Einwohner, von denen 250 000 Chinesen und 45 000 Europäer sind. Die große Dichtigkeit der Bevölkerung, die im Durchschnitt etwa 190 Einwohner für das Quadratkilometer beträgt, aber für einzelne Provinzen sogar auf 400 steigt, ist nur durch die ungeheure Fruchtbarkeit des Landes zu erklären. Die größten Städte sind Batavia mit 110 000, Soerabaja mit 150 000 und Soerakarta mit 100 000 Einwohnern.

Abb. 1. Das Eisenbahn- und Kleinbahnnetz von Java.

Wenn man einen Blick auf die langgestreckte Insel (Abb. 1) mit ihrer reichen Küstengliederung wirft, wird der Gedanke auftauchen, daß Java sehr günstige Verkehrsverhältnisse habe, da alle Punkte von der Küstenschiffahrt bequem zu erreichen und die Entfernungen von der Küste in das Innere des Landes sehr kurz sind. Java hat aber in Wirklichkeit unter beträcht-

lichen Verkehrsschwierigkeiten zu leiden. Zunächst hat die Insel trotz vieler Vorgebirge und Buchten nur vier Häfen, von denen Batavia, Samarang und Soerabaja an der Nord-, Tjilatjap an der Südseite der Insel liegen. Den besten Hafen der ganzen Insel besitzt Soerabaja, und es ist hierdurch und durch die größere Fruchtbarkeit des östlichen Teiles der Insel zur größten Stadt und zum wichtigsten Handelsplatz aufgestiegen. Soerabaja hat auch Batavia überflügelt, das sich von der im Jahre 1699 durch den Ausbruch eines Vulkans erfolgten Zerstörung seines früheren Hafens trotz der Schaffung eines neuen künstlichen Hafens nicht ganz erholt hat. Ebenso wie die Küsten bietet auch das Innere des Landes dem Verkehr große Hindernisse. Die ganze Insel ist vulkanischen Ursprungs und wird daher von vielen zerrissenen Bergketten durchzogen; Ebenen sind nur wenige vorhanden, und die Urwälder mit ihrem Dickicht und ungesunden Sümpfen bieten im Verein mit den vielen kurzen Flußläufen dem Bahn- und Straßenbau große Schwierigkeiten.

Die planmäßige Aufschließung des Innern des Landes mit Straßen begann im ersten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, in dem hauptsächlich aus militärischen Gründen eine die ganze Insel in der Längsrichtung durchziehende Straße geschaffen wurde, die lange Zeit die wichtigste Verkehrsader blieb. Von hier verzweigten sich eine Unmenge kürzerer Seitenlinien, die im Gegensatz zu manchen anderen öffentlichen Anlagen von der Regierung vorzüglich ausgebaut und unterhalten werden, so daß Java über ein sehr dichtes Netz von Straßen verfügt, die sich alle durch Breite und gute Befestigung auszeichnen und von Tamarindenbäumen dicht beschattet sind (was in dem heißen Klima sehr wesentlich ist); überdies sind sie in kurzen Entfernungen mit Unterständen ausgerüstet, in denen man Schutz gegen die ungeheuren tropischen Regen finden kann.

Die erste E i s e n b a h n war die 1867 eröffnete 79 km lange Linie von Samarang nach Tangveng, der 1873 die Linie Batavia-Buitenzorg folgte. Während diese Bahnen Privatgesellschaften gehörten, sind fast alle weiteren Linien vom Staat gebaut worden, der 1894 das letzte Bindeglied in der durchgehenden Linie Batavia-Soerabaja schloß und jetzt die Schienenwege bis in die äußerste Ost- und Westspitze der Insel vorgetrieben hat. Die Spurweite der Bahnen beträgt 1,067 m; nur die im Privatbesitz befindlichen Strecken Samarang- und Djokjakarta-Soerakarta (oder in den gebräuchlichen Abkürzungen Djokja-Solo) haben die Spurweite von 1,435 m. Die Staatsbahnen werden dadurch in ein westliches und ein östliches Netz geteilt, und der durchgehende Wagenverkehr zwischen dem Osten und Westen ist unmöglich gemacht. Man beabsichtigt, die Zwischenstrecke Djokja-Solo mit einer dritten Schiene zu versehen; diese langgeplante Arbeit ist aber bisher noch nicht durchgeführt.

Die Eisenbahnen sind, wenn sie auch nach ihrer verkehrspolitischen Bedeutung für Java Hauptbahnen sind, in ihrer ganzen baulichen Anlage unseren Nebenbahnen gleichzustellen. Die Linien sind außer auf kurzen Strecken in der Nähe der Hauptstädte eingleisig, die Geschwindigkeit der Züge ist gering, die Sicherungsanlagen sind noch nicht besonders durchgebildet. Die Steigungen sind teilweise recht bedeutend; solche von 1 : 40 sind häufig, es kommen aber auch lange durchgehende Steigungen von 1 : 25 vor; die Halbmesser sind in der Regel nicht kleiner als 300 m, sie sind aber im Gebirge bis zu 150 m ermäßigt.

Neben den Eisenbahnen spielen die Kleinbahnen im Verkehrsleben Javas eine so große Rolle, daß wir sie hier nicht unerwähnt lassen dürfen. Sie sind meist auf den Straßen geführt und werden mit Dampf betrieben; ihre Länge ist teilweise recht bedeutend. So kann man z. B. von Kadipata nach Soerabaja mittels einer 610 km langen durchgehenden Überlandstraßenbahn und dann auf der Insel Madoera noch 210 km weiter bis Kalianget reisen. Diese Kleinbahnen dienen neben dem Personen- auch dem Güterverkehr und verzweigen sich in ungewöhnlich vielen Anschlüssen in die Pflanzungen und Zuckerfabriken, deren Erzeugnisse sie an den zahlreichen Übergangsstationen den Eisenbahnen zuführen. Für den Güterverkehr besteht auch Wagenübergang zwischen Eisen- und Kleinbahnen, dagegen nicht für den Personenverkehr.

2. D e r Z u g v e r k e h r.

Die G e s c h w i n d i g k e i t der Züge ist der schwierigen Geländegestaltung und dem ganzen Charakter der Bahnen entsprechend nicht groß. Die Schnellzüge erreichen Reisegeschwindigkeiten bis höchstens 50 km/Std., die Personenzüge bis etwa 35 km; die Züge der Kleinbahnen haben meist keine größere Reisegeschwindigkeit als 17 bis 18 km, doch verkehren auf einzelnen Überlandstraßenbahnen auch Schnellzüge, deren Geschwindigkeit auf längere Strecken bis auf 25 km/Std. steigt.

Die geringen Geschwindigkeiten werden von den ansässigen Holländern und den Eingeborenen kaum als Mängel empfunden, da beide von dem Wert der Zeit wenig überzeugt sind. Störend wirken sie nur bei längeren Fahrten und zwar um so schlimmer, als in ganz Java kein Nachtbetrieb besteht. Im Vergleich zu anderen tropischen Ländern ist dies sehr auffallend, da das Reisen am Tage in glühender Sonnenhitze wenn auch nicht für die Eingeborenen, so doch für die Europäer sehr anstrengend und oft geradezu gefährlich ist.*) Die Verwaltungen der javanischen Eisenbahnen glauben aber ihren eingeborenen Beamten noch nicht das erhöhte Pflichtgefühl zutrauen zu dürfen, das für den Nachtbetrieb erforderlich ist. Für die 906 km lange Reise von Soerabaja nach Batavia braucht man zur Zeit immer noch zwei Tage; die durchgehenden Schnellzüge übernachten hierbei in der Station Maos, die zur Unterkunft der Reisenden mit einem in Besitz der Staatsbahnverwaltung befindlichen Gasthof verbunden ist. In diesem wird aber nach der in Java so oft zu verspürenden Schwerfälligkeit auf die Reisenden bezüglich der Zeiteinteilung recht wenig Rücksicht genommen, denn obwohl die Züge abends um 6.^{26} und 7.^{00} ankommen und man am anderen Morgen schon gegen 4 Uhr aufstehen muß, wird das Abendessen erst um 8.^{30} aufgetragen. Zu einer Reise von der Ost- zur Westspitze, von Banjoewangi nach Anjerkidul, braucht man vier Tage, muß dabei in Soerabaja, Maos und Batavia übernachten und im ganzen fünfmal den Wagen wechseln (in den drei eben genannten Orten und außerdem wegen des Wechsels der Spurweite in Solo und Djokja). K u r s w a g e n gibt es auf Java nicht; bei den vielen Neben- und Kleinbahnen spielen aber die Anschlüsse eine große Rolle und sie werden gut eingehalten.

3. D i e P e r s o n e n w a g e n.

Die Wagen der javanischen Bahnen machen keinen besonders günstigen Eindruck und sind dem heißen Klima nicht so zweckmäßig angepaßt, wie etwa in Indien und Ceylon. Die älteren Wagen, die auch noch in Schnellzügen laufen, sind fast sämtlich zweiachsig, die neueren sind dagegen vierachsig mit zwei Drehgestellen. Auf den Bahnen mit 1,067 m Spurweite ist

III Kl. III Kl.

3 ACHSIG.

Abb. 2.

das Einpuffersystem mit selbsttätiger Kupplung eingeführt, aber nicht nach amerikanischer Bauart, sondern nach der bei uns für Kleinbahnen üblichen Bauweise, bei der ein im Puffer sitzender, schräg abgeschnittener Haken hinter einen im Puffer des anderen Wagens befestigten Stift einschlägt. Die Zugstange geht nicht durch; der Kupplungshaken ist am Wagenkasten mit

*) In Indien reisen Europäer fast nur nachts, und auf vielen Bahnen sind die guten Schnellzüge auf die Nachtstunden gelegt.

Spiralfedern befestigt. Auf den vollspurigen Strecken herrscht das Zweipuffersystem.

Es gibt den Bestimmungen gemäß drei Wagenklassen, man kann aber tatsächlich vier Klassen unterscheiden. Die I. Klasse findet nur geringen Zuspruch, denn die Mehrzahl der Europäer benutzen im Gegensatz zu anderen Kolonien die II. Klasse und sehr häufig auch die III. Klasse. Von dieser gibt es aber besondere Wagen mit niedrigeren Fahrpreisen für Eingeborene, so daß hierdurch eine Art IV. Klasse entsteht. Im Verkehr zwischen Batavia und seinem Hafen Tandjong-Priok gibt es für die Beförderung der eingeborenen Hafenarbeiter besondere Wagen IV. Klasse.

Die Grundrißanordnung der Personenwagen zeigt besonders auf den Bahnen mit 1,067 m Spurweite große Mannigfaltigkeit; sie stimmen aber alle darin überein, daß sie Durchgangswagen mit Eingängen von den beiden an den Stirnseiten liegenden Plattformen sind. Für die III. Klasse sind Wagen mit drei verschiedenen Grundrissen in Gebrauch. Die vierachsigen Wagen haben meist zwei Längsbänke an den Fenstern und eine mittlere Längsbank mit Lehne. Diese Wagen sind in drei Abteile geteilt, von denen das mittlere fehlerhafterweise nicht unmittelbar zugänglich ist. Wenn die drei Längsbänke schon sehr geringe Abmessungen für den einzelnen Sitzplatz ergeben, so ist dies noch mehr der Fall bei den in Gebrauch befindlichen dreiachsigen Wagen mit zwei mittleren Längsbänken bei gemeinsamer Rückenlehne (Abb. 2). Hier bleibt für den Platz nur eine Gesamttiefe von 55 cm, da die innere Breite der Wagen 2,20 m beträgt. Eine zweckmäßigere und bequemere Sitzanordnung haben die Wagen mit einer Längsbank und Quersitzen; bei neueren Wagen für schmalspurige Bahnen wird diese Grundrißanordnung sehr häufig gewählt und scheint sich gut zu bewähren. Die I. und II. Klasse sind meist in einem Wagen vereinigt, die II. kommt auch viel in Verbindung mit der III. Klasse vor. Bei einigen Grundrißanordnungen führt die Verbindung zwischen den beiden Abteilen durch den Abort. Auch gibt es Wagen mit einem mittleren Abteil III. oder II. Klasse, das selbstverständlich unmittelbar durch Seitentüren zugänglich ist (Abb. 3). Die Abteile I. Klasse haben meist

III Kl. II Kl. III Kl.
4 ACHSIG.

Abb. 3.

Längsbänke wie unsere Straßenbahnwagen; da diese Form aber wenig bequem ist und auf längeren Fahrten wegen des Mangels von Armlehnen sehr ermüdend wirkt, sind für die durchgehenden Schnellzüge Abteile I. Klasse mit Einzelsitzen eingeführt worden, die ziemlich viel Platz beanspruchen (Abb. 4 und 5). Einige solcher Wagen haben runde Lehnsessel, in denen man in der Diagonale sitzt; sie sind besonders bequem und erleichtern die Aussicht in die Umgebung. — Die Wagen der vollspurigen Bahnen haben meist Querabteile mit Seitentüren, wie unsere gewöhnlichen Personenwagen. Nichtraucherabteile gibt es auf den javanischen Bahnen nicht, dagegen reichlich Frauenabteile.

II Kl. II Kl. I Kl. I Kl.
4 ACHSIG.

Abb. 4.

Die Einrichtung und Ausstattung der Wagen ist recht einfach. Die I. und II. Klasse hat gepolsterte und mit Leder bezogene Sitze und Rücklehnen, oft aber auch nur Strohgeflechtsitze; die Rücklehnen reichen vielfach nur bis zur Schulterhöhe, so daß man den Kopf nicht anlehnen kann. Die Fenster sind nicht in so großer Zahl vorhanden, wie dies sonst auf Tropenbahnen üblich und auch notwendig ist; für die geringe Zahl entschädigt einigermaßen der Umstand, daß alle Fenster zu öffnen sind. In den Abteilen I. und II. Klasse ist der Verschluß der Fensteröffnungen bei neueren Wagen ein

II Kl. I Kl. Klappsitz
4 ACHSIG.

Abb. 5.

dreifacher: durch Glas, durch Holzjalousien gegen die glühenden Sonnenstrahlen und durch feinmaschige Drahtnetze gegen Staub und Ruß, der bei der schlechten zur Lokomotivfeuerung verwandten Kohle sehr stark auftritt. Über den Fenstern sind Schieber zur Lüftung angeordnet. Die Gepäcknetze sind meist zu klein, es kann aber der Raum unter den Sitzen, da die Wagen keine Heizung haben, voll zur Unterbringung des Reisegepäcks ausgenutzt werden; doch genügt dies meist nicht, da die Reisenden, wenigstens die Europäer, wegen der hohen Gepäcküberfracht selbst große Koffer mit in die Wagen nehmen. Von den eingeborenen Beamten können sie hieran nicht gehindert werden, da der Weiße ein „höheres Wesen" ist, gegen das ein Eingeborener nicht vorzugehen wagt. Aborte mit Waschgelegenheit sind in der I. und II. Klasse meist, in der III. dagegen nur selten vorhanden; sie liegen stets in der Mitte der Wagen, so daß sie in der Regel von allen Abteilen zugänglich sind. Eine künstliche Beleuchtung haben die Wagen, da der Betrieb nachts vollständig ruht, bisher nicht; es ist aber auf den etwaigen späteren Einbau von Beleuchtungskörpern Rücksicht genommen.

Jeder Personenwagen ist an der einen Plattform mit einer Spindelbremse ausgerüstet; durchgehende Bremsen gab es bisher noch nicht, doch sind die Schnellzüge in letzter Zeit mit der selbsttätigen Luftsaugebremse versehen worden.

4. Die Beförderungspreise.

Die Tarife der Eisenbahnen Javas zeigen eine Reihe von Eigenarten, von denen zunächst die merkwürdige Bestimmung auffällt, daß in der dritten Klasse die Eingeborenen nur 1 Cent/km*) = 1,7 ₰/km zu zahlen haben, während die Europäer und alle, die sich ihnen gleich rechnen und dies in ihrer Kleidung zum Ausdruck bringen, 1,5 Cent = 2,55 ₰/km zu zahlen haben. Da die Eingeborenen in besonders für sie bestimmten und dementsprechend bezeichneten Wagen befördert werden, so ergibt sich hieraus auch für die weniger wohlhabenden Europäer eine Absonderung von den Eingeborenen, die in jeder Kolonie zur Aufrechterhaltung der Ehrfurcht vor dem Weißen sehr nötig ist, in Java aber zum Schaden des Landes an manchen anderen Stellen und im krassen Gegensatz zu dem erprobten englischen System nicht genügend beobachtet wird.

Die Tarife der ersten und zweiten Klasse fallen mit der Entfernung und zeigen außerdem eine gewisse Abstufung nach Zonen. Sie sind nämlich nur von 25 zu 25 Cents = 42 ₰, bei größeren Entfernungen von 50 zu 50 Cents = 85 ₰ und sogar von 100 zu 100 Cents = 170 ₰ abgestuft, so daß oft für verschieden weit entfernte Stationen derselbe Fahrpreis gilt. Die mit den Entfernungen fallenden Einheitspreise ergeben sich aus folgender Zusammenstellung:

*) In ganz Niederländisch-Indien herrscht die Gold-Guldenwährung des Mutterlandes, jedoch mit besonderen Geldstücken für die kleineren Beträge und mit besonderen Banknoten.

Es beträgt der Einheitspreis in Pfennigen für 1 km

	bei einer kilometrischen Entfernung bis							
	150	200	250	300	500	700	900	1000
I. Klasse .	10,2	9,4	8,8	8,5	7,8	7,5	7,4	7,3
II. „ .	6,0	5,9	5,8	5,7	5,3	5,3	5,3	5,3

Die Fahrpreise sind also, besonders da es keine Rückfahrkarten zu ermäßigten Sätzen gibt, und da die Klassen in ihren Einrichtungen nicht mit unseren verglichen werden können, auch die ganze Beförderung nicht so schnell und bequem ist, wesentlich höher als bei uns.

Die Stationseinrichtungen.

Die Empfangsgebäude machen einen einfachen Eindruck; es sind einstöckige, aber selbst in kleinen Stationen massive Gebäude. Da die Europäer über das ganze Land zerstreut sind und selbst in den kleinsten Orten oder in deren Nähe auf Pflanzungen und Zuckerfabriken wohnen, so ist stets ein Warteraum I. und II. Klasse vorhanden. Dagegen beginnt man erst in neuerer Zeit und auch nur auf verkehrsreicheren Bahnhöfen mit der Anlage von Warteräumen III. Klasse; die Eingeborenen hat man bisher im Freien ohne Schutz gegen Sonne und Regen warten lassen und ihnen höchstens eine offene Halle mit Bänken gegeben. Hierin steht Java in einem sonderbaren Widerspruch zu Vorderindien, wo stets Warteräume oder wenigstens Wartehallen III. Klasse für die Eingeborenen vorhanden sind, solche I. und II. Klasse dagegen an allen kleineren Stationen fehlen. Begründet ist dies darin, daß Indien noch weniger erschlossen ist als Java und daß daher die Europäer in Indien sich mehr in den wenigen größeren Städten sammeln, aber nur sehr selten in abgelegenen kleinen Orten wohnen.

In allen größeren Empfangsgebäuden sind Bahnhofswirtschaften vorhanden, die meist an Chinesen verpachtet sind. Außer einer Unmenge der verschiedensten Getränke gibt es hier immer prachtvolles Obst und auch einfache kalte Speisen; Eier und Obst werden außerdem an jeder Station von „fliegenden Händlern" ausgeboten. — Da Speisewagen noch nicht eingeführt sind, bestehen viele Mittagstationen, an denen die Züge 20—30 Minuten halten. Auf Vorausbestellung beim Schaffner kann man hier die beiden immer wiederkehrenden Gänge: das Beefsteak und die „Reistafel", einnehmen. Die Reistafel ist die ständige holländisch-javanische Mittagsmahlzeit, die aus gekochtem Reis und einer Unmenge von Zutaten besteht und in der Art, wie sie gegessen wird, den unbestrittenen Ruhm hat, die unschönste Mahlzeit für den Europäer zu sein.

Die Bahnsteige sind niedrig und häufig zu kurz; auf Länge des Empfangsgebäudes ist der Hauptbahnsteig mit einer meist bis zum zweiten Gleis reichenden, gut Schatten spendenden Halle überdacht. Schienenfreie Zugänge vom Hauptbahnsteig zu dem Zwischen- oder Gegenbahnsteig von Stationen mit mehr als einem Hauptgleis sind nicht vorhanden, wenn auf dem ersten Gleis ein Zug steht, klettern die Reisenden, die zum zweiten Gleis gelangen wollen, vielfach über die Plattformen des ersten Zuges; der Sicherheit wird damit nicht gerade gedient. Die Bahnsteigsperre ist nicht eingeführt, die Fahrkartenprüfung geschieht während der Fahrt; auf den vollspurigen Linien, deren Wagen meist Querabteile haben, müssen die Beamten zu diesem Zweck während der Fahrt am Zuge entlang klettern.

Aborte sind getrennt für Europäer und für Eingeborene an allen Stationen vorhanden; Waschgelegenheit findet sich für die Reisenden I. und II. Klasse in den größeren Bahnhöfen.

Ein Schlußurteil über das Reisen auf den Eisenbahnen Javas kann man dahin zusammenfassen, daß die ganze Art der Beförderung etwa der entspricht, die wir auf Nebenbahnen zu finden gewohnt sind. Aber auch im Eisenbahnwesen verspürt man auf Java eine gewisse Schwerfälligkeit; die Bahnen werden den eigenartigen Anforderungen des Klimas nicht so gut gerecht, wie z. B. die englischen Bahnen in Indien.

Über die Zollabfertigung des Gutes unterwegs.

Der in Nr. 17 d. Ztg. unter dieser Überschrift enthaltene Aufsatz bietet zu folgenden Bemerkungen Anlaß: Der Verfasser ist der Ansicht, daß die Verzollung des Gutes beim Mangel eines zuständigen Zollamtes am Bestimmungsorte in allen Fällen beim Grenzeingangsamt erfolgen möchte, vorausgesetzt, daß Frachtbriefvorschriften nicht entgegenstehen. Er erblickt in dem von den Abfertigungsstellen beobachteten Verfahren, die Güter mit Begleitschein auf das letzte vor der Bestimmungsstation gelegene Zollamt anzuweisen, eine Verletzung der Bestimmung in Art. 10[3] des Internationalen Übereinkommens, wonach die Zollvorschriften von der Eisenbahn zu erfüllen sind, so lange sich das Gut auf dem Wege befindet. Insbesondere bezeichnet es der Verfasser als einen Fehler, daß die Abfertigungsstelle auf der vor der Bestimmungsstation gelegenen Verzollungsstation den Empfänger zur Erteilung einer Anweisung wegen der Verzollung auffordert, wozu dieser gar nicht berechtigt sei. Gegen die Abfertigung beim Grenzeingangsamte könne der Empfänger keinen berechtigten Einspruch erheben; wolle er sich das Recht sichern, die Zollerledigung selbst zu besorgen, so müsse er den Absender beauftragen, im Frachtbrief eine Station mit befugtem Zollamte vorzuschreiben, in welchem Falle er von der Ankunft des Gutes daselbst benachrichtigt werden würde.

Es unterliegt zunächst keinem Zweifel, daß die Eisenbahn berechtigt ist, mangels entgegenstehender Frachtbriefvorschriften die Verzollung unterwegs da zu bewirken, wo es ihr am zweckmäßigsten erscheint. Es fragt sich nur, ob es sowohl im Interesse der Partei, als auch der Eisenbahn liegen würde, die vom Verfasser empfohlene Abfertigungsweise grundsätzlich einzuführen. Die Ansicht, daß der Empfänger gegen die Verzollung an der Grenze keinen berechtigten Einspruch erheben kann, ist an sich zwar zutreffend, in der Praxis kommen aber noch wesentlich andere Gesichtspunkte in Betracht. Da nämlich der Zoll nach Handelsgebrauch in den weitaus meisten Fällen vom Empfänger getragen wird, hat der Absender begreiflicherweise an der Zollerledigung wenig Interesse und verzichtet in der Regel darauf, im Frachtbriefe eine Verzollungsvorschrift zu erteilen. In solchen Fällen tritt das Interesse des Empfängers in den Vordergrund, und die Eisenbahn darf sich der Verpflichtung nicht entziehen, bei Ausübung der ihr vertragsmäßig zustehenden Befugnis als Warenführer auch die Interessen des Empfängers nach Möglichkeit zu berücksichtigen. Übrigens ist die Grenzeingangsstation oft gar nicht in der Lage, sicher zu beurteilen, ob die alsbaldige Verzollung zweckmäßig ist. Sie wird sich ferner in vielen Fällen mangels ausreichender Unterlagen in die Notwendigkeit versetzt sehen, gemäß § 27 des Vereinszollgesetzes die spezielle Revision zu beantragen, womit Mehrarbeiten und Verzögerungen verbunden sind. Im allgemeinen ist es daher zur Entlastung der Grenzabfertigungsstellen und zur Wahrung der berechtigten Interessen des Empfängers sehr erwünscht, wenn von der Überweisung von zollpflichtigen Gütern auf ein Amt im Innern möglichst ausgiebig Gebrauch gemacht wird. Diese Auffassung hat auch der Deutsche Eisenbahn-Verkehrsverband vertreten, denn nach § 13 II b im Abschnitt I der Kundmachung 11, I. Teil, hat die Verzollung nur dann zu erfolgen, wenn hinsichtlich der Bestimmung und der Art des Gutes und des anzuwendenden Zollsatzes keinerlei Zweifel besteht und die Verzollung im Interesse des Empfängers (z. B. weil an der Bestimmungsstation kein zuständiges Zollamt sich befindet) zweckmäßig erscheint. Diese Bestimmung ist richtigerweise so allgemein gehalten, daß sie dem pflichtmäßigen Ermessen der Abfertigungsstelle einen weiten Spielraum gewährt. Dem verantwortlichen Zolldeklaranten muß es auch überlassen bleiben, zu beurteilen, ob er im einzelnen Falle die Verzollung ohne Benachteiligung der Partei beantragen kann. Oft genug nötigt Mangel an Platz und Zeit in der Grenzstation zur Überweisung der Güter auf ein Amt im Innern (z. B. bei Verzollungen von Holz nach Festmetern). Namentlich aber in Fällen, in denen über den anzuwendenden Zollsatz irgend welche Zweifel bestehen, ist es von großem Vor-

teil, wenn durch Überweisung auf das der Empfangsstation zunächst gelegene Zollamt die Verständigung mit dem Empfänger erleichtert wird. In dieser Beziehung schreibt § 16 Zus. III a. a. O. ausdrücklich vor, daß zunächst der Empfänger um alsbaldige Erklärung über die gewünschte Art der Zollerledigung anzugehen ist. Diese Aufforderung an den Empfänger ist demnach nicht als Fehler zu bezeichnen, sie verstößt auch nicht gegen Art. 10 Int. Üb., denn es wird dabei dem Empfänger kein Recht eingeräumt, das Gut unterwegs in Besitz zu nehmen oder die Zollbehandlung selbst vorzunehmen. M. F.

Ursprungsmarken als Mittel zur Vereinfachung des Reklamationsverfahrens bei den Eisenbahnen.

Zu nachfolgender Anregung veranlassen mich die von mir während meiner mehrjährigen Tätigkeit im Reklamationsbureau gesammelten Erfahrungen. Tausende von abgängigen Gütern werden alljährlich bei den Eisenbahnen in den Listen aufgeführt, die trotz nahezu ebenso vieler Überschüsse in der Regel nach mühsamen und kostspieligen Erhebungen durch Ersatzleistung an die Parteien geordnet werden, während die Überschüsse um einen ganz geringen Erlös an den Mann gebracht werden. Würden die überzähligen Güter ihrer eigentlichen Bestimmung zugeführt werden können, so würde dies die rasche Ordnung von mindestens 80 % der Abgänge mit sich bringen, da wohl 15 bis 20 % auf Diebstähle und Fehlausfolgungen entfallen.

Die Anklebzettel genügen nicht, was die Unzahl der Überschüsse beweist. Auch die in Deutschland im Jahre 1901 eröffnete Güterausgleichstelle, der nunmehr eine solche in Österreich folgen soll, hat den erwarteten Erfolg nicht gehabt, was aus dem Umfang des Anzeigers überzähliger Güter, der als Beilage dieser Zeitung erscheint, sowie aus mehreren in ihr veröffentlichten Aufsätzen nur zu deutlich hervorgeht.

Um die Anzahl der ungeordnet bleibenden Überschüsse und Abgänge möglichst zu ermäßigen, die Erhebungen und die Ordnung dieser Anstände verläßlicher und einfacher zu gestalten, würde ich die Einführung von Ursprungsmarken in nachstehender Art und Weise in Vorschlag bringen:

Das Stückgut mit harter Packung, wie Kisten, Koffer usw., wird nebst dem bisherigen Anklebzettel noch mit einer dauerhaften gelben Metallmarke versehen, auf welcher der Name der Aufgabestation und der Monat der Aufgabe deutlich eingeprägt sind. Die Marke soll an der meist geschonten Stelle, etwa in der Nähe des Anklebzettels, angebracht werden und einem Reißnagel in der Größe eines Zehnpfennigstücks gleichen. Mit einem leichten Hammer wird sie in die Verpackung getrieben, so daß ihr Rand mit der Fläche der Kiste ganz eben verläuft.

Bei weicher Verpackung, wie Ballen, Säcke u. ähnl., würden sich Marken in der Form von länglichen, an beiden Enden stumpf zugespitzten schmalen Blechstreifen in der Länge von etwa 5 cm empfehlen, auf welchen die gleichen Vermerke wie oben eingeprägt sind.

Dieser Blechstreifen wird an einer geeigneten Stelle in die Leinwand oder das Geflecht eingeschoben und es werden sodann die Enden des Streifens aufeinander gedrückt. Die an dem überzähligen Gute vorgefundene Marke muß zur sofortigen Ordnung des Anstandes führen. Die Anbringung ist sehr einfach und dauert einen Augenblick. Statt der Blechstreifen ließen sich auch Plomben verwenden, welche bei Ballen, Säcken usw. an der Leinwand mit der Plombierzange befestigt werden. Eisenstäbe und Eisenteile können mit Rücksicht auf ihren unveränderlichen Wert unberücksichtigt bleiben.

Es ist anzunehmen, daß bei diesem Verfahren zumindest 80 % der Überschüsse ihrer Bestimmung raschestens zugeführt werden.

Die Anzahl der sodann noch umherirrenden Güter würde bei diesem Verfahren so gering werden, daß die Einrichtung der mit nicht unbedeutenden Kosten verbundenen Güterausgleichstellen überflüssig werden würde.

Wird nun noch der Umstand erwogen, daß die Auslagen für Marken derart gering sind, daß sie sich für die dem österreichisch-ungarischen Transport-Übereinkommen angehörenden Bahnen mit jährlich durchschnittlich 20 Millionen Stückgütern auf rund 50 000 Kr., hiervon beispielsweise bei den k. k. Staatsbahnen auf 5000 Kr. jährlich, bei der Österreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn auf etwa 3000 Kr. jährlich belaufen dürften, so muß zugestanden werden, daß die Kostenfrage angesichts der bedeutenden Vorteile, die die Vereinfachung der Nachforschungen, Entlastung der Stationen und Reklamationsabteilungen und der Rückgang der Ersatzleistungen auf etwa 20 bis 25 % mit sich bringt, gewiß nicht nennenswert erscheint.

Ich erlaube mir mit dem Wunsche zu schließen, es möge der von mir angeregte Gedanke von den zuständigen Kreisen einer wohlwollenden Prüfung unterzogen und das Ursprungsmarkensystem zunächst einmal probeweise zur Einführung gebracht werden.

Dr. Moriz Hand,
Sekretär der Österreichischen Nordwestbahn.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Personentarifreform.** Die in Berlin am 6. d. M. von Vertretern der Bundesregierungen unter Beteiligung des Staatsministers v. Budde geführten Verhandlungen über eine Reform der Personen- und Gepäcktarife wurden am folgenden Tage mittags abgeschlossen. Sie hatten, wie die Köln. Ztg. erfährt, einen glatten Verlauf und führten zu einem sehr befriedigenden Einverständnis über die wesentlichsten Punkte der Reform. Näheres über die Verhandlungen soll vorerst nicht in der Öffentlichkeit verlauten, da die Vorschläge der Konferenz zunächst den beteiligten Regierungen zur Genehmigung zu unterbreiten sind.

— **Betriebsmittelgemeinschafts-Konferenz.** Über die Konferenz des engeren Ausschusses zur Vorbereitung der Betriebsmittelgemeinschaft, die vom 29. April bis 1. d. M. in Freiburg stattfand, wird den „M. N. N." noch geschrieben: Es waren hierzu abgeordnet von Preußen für das Ministerium der öffentlichen Arbeiten die Geh. Oberregierungsräte Hoff und Schmidt, für das preußische Finanzministerium Geh. Oberregierungsrat Ottendorf, für Bayern und die Pfalz die Oberregierungsräte Lindermayer und Dr. Graßmann, von Sachsen Finanzrat Schreiner, von Württemberg Ministerialrat Stierlin, von Baden Ministerialdirektor Dr. Kühn und Oberregierungsrat Schulz, von Mecklenburg Generaldirektor Ehlers und von Oldenburg Oberregierungsrat Graepel. Die Beratungen haben sich mit einer nochmaligen Prüfung des Vertrages befaßt. Die Verwaltungsnorm für die Gemeinschaft, z. B. Ausnutzung des Wagenparks usw., wurde besonderen Unterausschüssen zur technischen Prüfung überwiesen. Die finanzielle und organisatorische Frage wurde zur Durchberatung für weitere eingehende Sitzungen des Ausschusses vorbehalten. Diese Fragen werden Ende Mai und Anfang Juni in neuen Ausschußsitzungen, die in Berlin abgehalten werden, wieder geprüft. Vorerst handelt es sich um unverbindliche Verhandlungen der hierzu berufenen Fachleute, wobei die Stellungnahme der einzelnen Regierungen vollständig vorbehalten wird. — Die nächste Verhandlung über die Betriebsmittelgemeinschaft wird am 23. d. M. in Berlin stattfinden. Sie wird sich im wesentlichen mit dem finanziellen Aufbau der Betriebsmittelgemeinschaft beschäftigen. Eine weitere Konferenz ist der Köln. Ztg. zufolge für den 14. Juni in einem noch näher zu bestimmenden Orte Thüringens in Aussicht genommen und soll als Hauptgegenstand der Beratung die Organisation des Gemeinschaftsamtes haben.

— **Fahrten ohne Lokomotivwechsel.** Während noch im Winterfahrplan die längste auf deutschen Bahnen ohne Aufenthalt und also auch ohne Lokomotivwechsel durchfahrene Strecke die der bayerischen Staatsbahnen zwischen München und Nürnberg (198 km) war, gebührt nach dem Sommerfahrplan in diesem Punkt den D-Zügen 22 und 21 auf der Strecke Berlin-Hannover die Palme. Von diesen legt ersterer die Strecke zwischen dem Berliner Bahnhof Zoologischer Garten und Hannover (253,8 km), letzterer die Strecke zwischen Hannover und Bahnhof Charlottenburg (251,5 km) ohne Aufenthalt zurück. Weiter ist mit der Einführung des Sommerfahrplanes im Verkehre zwischen Berlin und Dresden eine wichtige Änderung dadurch eingetreten, daß bei mehreren Schnell- und Personenzügen ein Wechsel der Zuglokomotiven in den preußisch-sächsischen Grenzstationen Röderau und Elsterwerda nicht mehr erfolgt, die Züge vielmehr auf der ganzen Strecke nur von ein und derselben preußischen oder sächsischen Lokomotive befördert werden. Damit ist dann auch der Aufenthalt auf der Grenzstation Röderau bei einigen Zügen, den D-Zügen 56 und 55 zwischen Berlin und Dresden, weggefallen. Wie die Dresd. Ztg. meldet, läuft bei den Berlin-Dresden-Karlsbader D-Zügen die Lokomotive ohne Wechsel sogar von Berlin bis Boden-

bach und umgekehrt. Auch bei den Dresden-Breslauer Schnellzügen haben die beteiligten Eisenbahnverwaltungen, um eine bessere Ausnutzung der Lokomotiven herbeizuführen, deren Durchlauf zwischen Dresden und Kohlfurt vereinbart.

— **Die gewerbepolizeiliche Aufsicht in den Reparaturwerkstätten der Eisenbahnen** wurde bislang an manchen Orten von den Gewerbeaufsichtsbeamten als ihnen zustehend in Anspruch genommen. Nachdem jetzt durch verschiedene neuere Urteile der Oberlandesgerichte entschieden worden ist, daß der § 6 der deutschen Reichsgewerbeordnung, wonach dies Gesetz auf den Gewerbebetrieb der Eisenbahnen keine Anwendung findet, auch auf die den Zwecken dieser Unternehmungen dienenden Nebenbetriebe zu beziehen ist, hat der preußische Handelsminister die ihm unterstellten Gewerbeaufsichtsbeamten angewiesen, in den Reparaturwerkstätten der Eisenbahnen Aufsichtsbefugnisse fernerhin nicht mehr in Anspruch zu nehmen. Aus diesem Anlasse hat jetzt der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten unter dem 1. d. M. die Eisenbahnkommissare darauf aufmerksam gemacht, daß sie die ihnen obliegende Aufsicht über die Privatbahnen auch auf die Werkstätten und sonstigen Betriebe dieser Unternehmungen zu erstrecken und auf Abstellung der vorgefundenen Mängel hinzuwirken haben. — Hinsichtlich der Kleinbahnen und ihrer fabrikartigen Zubehörungen sind durch einen zweiten Erlaß vom selben Tage die Königlichen Regierungspräsidenten und Eisenbahndirektionen in gleichem Sinne angewiesen worden. Dabei werden für den Arbeitsbetrieb und die Unfallverhütung die Bestimmungen des Titels VII der Gewerbeordnung sowie die für die Staatsbahnverwaltung getroffenen Anordnungen als Anhalt zu dienen haben.

— **Eisenbahnwünsche im Siegerland.** Aus Weidenau a. d. Sieg schreibt man der Köln. Ztg.: In einer Versammlung von Siegerländer Industriellen, die sich zum Ziel genommen haben, angesichts der schlechten Lage der hiesigen Industrie auf eine bessere Ausgestaltung der Bahnverbindungen von und zum Siegerlande zu wirken, wurde allgemein als dringend notwendig bezeichnet, daß kürzere Verbindungen vom östlichen Kohlenrevier nach dem oberen Lennetal und von der oberen Sieg nach Süddeutschland geschaffen werden. Insbesondere war man sich darüber einig, daß das alte Projekt einer Vollbahn von Weidenau nach Haiger unbedingt bald zur Ausführung kommen müsse. Angesichts der Lage des Siegerlandes, das seine reichen Bodenschätze an Eisenstein und den seit Jahrhunderten auf das Eisengewerbe gerichteten Sinn seiner Bewohner nur nutzbringend verwerten kann, wenn gute Bahnverbindungen bestehen, dürfte sich der Staat diesen Forderungen nicht länger entziehen. Die kürzlich bewilligte Ermäßigung der Brennstoffrachten wurde dankbar anerkannt und die Hoffnung daran geknüpft, daß der Staat bei seiner Bemühung, die hiesige Industrie konkurrenzfähig zu machen, nicht auf halbem Wege stehen bleiben werde. Die geforderten Linien würden gleichzeitig dem gesamten Verkehr von Nordwesten nach dem Süden Deutschlands zugute kommen.

— **Ergebnisse des Heilverfahrens der Pensionskasse für die Arbeiter der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1904.** Im Jahre 1904 wurden bei dem Vorstande der Arbeiterpensionskasse 1330 Anträge auf Einleitung eines Heilverfahrens gestellt, darunter 16 von weiblichen Mitgliedern. Abgelehnt wurden 212 Anträge. Genehmigt und durchgeführt bis zum Schlusse des Jahres wurde das Heilverfahren für 716 Lungenkranke (darunter 7 Frauen) und 402 mit anderen Krankheiten behaftete Kranke (darunter 7 Frauen). Von den 716 Lungenkranken sind 504 in den im April 1904 in Betrieb genommenen eigenen Lungenheilstätten der Pensionskasse, Stadtwald bei Melsungen und Moltkefels in Nieder-Schreiberhau im Riesengebirge, 212 in anderen Heilstätten behandelt worden. Die Gesamtzahl der Verpflegungstage betrug 52 595, so daß durchschnittlich auf einen Lungenkranken 73,5 Verpflegungstage entfielen. An Familienunterstützung wurden insgesamt 87 087,34 ℳ gezahlt. Die Kosten für 212 in fremden Heilstätten behandelte Kranke betrugen 74 477,72 ℳ, so daß auf einen Kranken durchschnittlich 351,28 ℳ entfielen. Die Kosten für einen Verpflegungstag stellten sich auf 4,38 ℳ. Die Kosten der in den eigenen Heilstätten behandelten Kranken können für dieses Jahr des genaueren nicht angegeben werden, da die Kosten der Inbetriebnahme nicht allein auf die Kranken dieses Jahres verrechnet werden können und da eine Trennung der Kosten nach den einzelnen abgeschlossenen Heilfällen nicht stattfindet. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden insgesamt 93 089,90 ℳ erstattet.

Die Kosten für die mit anderen Krankheiten als Lungentuberkulose behafteten 402 Kranken betrugen bei 14 338 Verpflegungstagen 89 828,02 ℳ, in welchem Betrage 27 366,39 ℳ Familienunterstützung enthalten sind. Von den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen wurden 27 202,70 ℳ anteilig erstattet. Die verbleibenden Selbstkosten für andere Kranke betrugen demnach 62 625,32 ℳ. Auf einen solchen Kranken entfielen durchschnittlich 35,67 Verpflegungstage zu durchschnittlich 4,36 ℳ (ausschließlich der Familienunterstützung). Die Familienunterstützung betrug durchschnittlich für jeden der 355 verheirateten Kranken 77,09 ℳ. Durchschnittlich betrugen die Verpflegungskosten einschließlich der Familienunterstützung für einen Kranken 223,45 ℳ, die Krankenkassen erstatteten durchschnittlich 67,67 ℳ, so daß von der Pensionskasse allein für einen Kranken durchschnittlich 155,78 ℳ zu tragen waren. Außerdem sind für nichtständige Heilbehandlung (hauptsächlich Zahnersatz) 3393,55 ℳ gezahlt worden.

Es sind behandelt worden wegen

	Personen	mit Verpflegungstagen
a) Rheumatismus	145	4 886
b) Nervenkrankheiten . . .	55	2 336
c) Herzkrankheiten	22	1 013
d) Magen- u. Darmkrankheiten	32	581
e) anderer Krankheiten . . .	148	5 522
insgesamt	402	14 338

Über die erzielten Heilerfolge geben nachstehende Zahlen Aufschluß:

A. Lungentuberkulose.

Ein Heilverfahren wurde durchgeführt		Es waren nach Ablauf des Jahres, in welchem das Heilverfahren durchgeführt wurde, noch voll erwerbsfähig:						
im Jahre	Zahl der Kranken	im folgenden Jahre	im zweiten Jahre	im dritten Jahre	im vierten Jahre	im fünften Jahre	im sechsten Jahre	im siebenten Jahre
1898	217	172 = 79,26 %	137 = 63,13 %	118 = 54,38 %	98 = 45,16 %	95 = 43,78 %	87 = 40,09 %	81 = 37,33 %
1899	354	296 = 83,62 „	258 = 72,88 „	216 = 61,02 „	194 = 54,80 „	176 = 49,75 „	160 = 45,20 „	
1900	429	365 = 84,11 „	309 = 72,03 „	273 = 63,64 „	246 = 57,34 „	230 = 53,61 „		
1901	532	449 = 84,40 „	383 = 71,99 „	336 = 63,16 „	310 = 58,27 „			
1902	540	467 = 86,48 „	409 = 75,74 „	360 = 66,67 „				
1903	632	521 = 82,44 „	431 = 68,20 „					
1904	716	585 = 81,70 „						

B. Andere Krankheiten als Lungentuberkulose.

Ein Heilverfahren wurde durchgeführt		Es waren nach Ablauf des Jahres, in welchem das Heilverfahren durchgeführt wurde, noch voll erwerbsfähig:						
im Jahre	Zahl der Kranken	im folgenden Jahre	im zweiten Jahre	im dritten Jahre	im vierten Jahre	im fünften Jahre	im sechsten Jahre	im siebenten Jahre
1898	109	87 = 79,82 %	78 = 71,56 %	66 = 60,55 %	63 = 57,71 %	61 = 55,96 %	55 = 50,46 %	50 = 45,87 %
1899	150	127 = 84,67 „	107 = 71,33 „	98 = 65,33 „	92 = 61,33 „	90 = 66,00 „	82 = 54,67 „	
1900	215	176 = 81,86 „	165 = 76,74 „	154 = 71,63 „	147 = 68,37 „	142 = 66,05 „		
1901	256	217 = 84,77 „	200 = 78,12 „	185 = 72,27 „	171 = 66,79 „			
1902	309	252 = 81,55 „	218 = 70,55 „	200 = 64,72 „				
1903	321	239 = 74,45 „	201 = 62,62 „					
1904	402	357 = 88,89 „						

— Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier. Von den im Ruhrbezirk gelegenen Zechen, Kokereien und Brikettwerken sind vom 16. bis 30. April d. J. in 10 Arbeitstagen 201 367 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 137 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 246 245 und auf den Arbeitstag 18 942 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 30. April d. J. auf den Arbeitstag 1195 mehr und im ganzen 44 878 Wagen zu 10 t oder 18,2 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen und Koks auf der Eisenbahn vom 16. bis 30. April d. J. 26 592 Wagen gegen 34 459, in Oberschlesien 55 954 Wagen gegen 70 401 und in den drei Bezirken zusammen 283 913 Wagen zu 10 t gegen 351 105 und war demnach im Saarbezirk 7867 Wagen oder 22,8 %, in Oberschlesien 14 447 Wagen oder 20,5 % und in den drei Bezirken zusammen 67 192 Wagen zu 10 t oder 19,1 % geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Im ganzen Monat April stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 456 939 Wagen gegen 449 737, im Saarbezirk auf 62 390 Wagen gegen 60 594, in Oberschlesien auf 134 444 Wagen gegen 136 576 und in den drei Bezirken zusammen auf 653 773 Wagen zu 10 t gegen 646 907 und war demnach im Ruhrbezirk 7202 Wagen oder 1,6 %, im Saarbezirk 1796 Wagen oder 3 % höher, in Oberschlesien 2132 Wagen oder 1,6 % geringer und in den drei Bezirken zusammen 6866 Wagen zu 10 t oder 1,1 % höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen vier Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 1 519 537 Wagen gegen 1 887 096, im Saarbezirk 267 726 Wagen gegen 254 374, in Oberschlesien 661 070 Wagen gegen 565 671 und in den drei Bezirken zusammen 2 448 333 Wagen zu 10 t gegen 2 707 141 und ist demnach im Ruhrbezirk 367 559 Wagen oder 19,5 % geringer, im Saarbezirk 13 352 Wagen oder 5,2 %, in Oberschlesien 95 399 Wagen oder 16,9 % höher und in den drei Bezirken zusammen 258 808 Wagen zu 10 t oder 9,6 % geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 15. April d. J. und betrug 19 905 Wagen gegen 19 172 am 20. April im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 30. April d. J. 39 521 Wagen zu 10 t gegen 56 325 in der gleichen Zeit des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 13 gegen 33 sowie von anderen Gütern 85 gegen 37 Wagen zu 10 t.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 30. April d. J. 40 292 offene Wagen gegen 51 341 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 11 049 oder 21,5 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— Braunschweigische Landeseisenbahn. Nach dem Geschäftsbericht für 1904 ist die Reststrecke der Schuntertalbahn von Brunsrode-Flechtorf bis Fallersleben fertiggestellt und mit dem Anschluß an die Staatsbahn in Fallersleben am 1. November 1904 eröffnet. Damit sind die sämtlichen der Braunschweigischen Landeseisenbahn bis jetzt konzessionierten Strecken dem Betriebe übergeben. Das Ergebnis des Jahres 1904 kann im ganzen als zufriedenstellend bezeichnet werden. Der Verkehr hat im allgemeinen zugenommen, auch der Verkehr auf der neu eröffneten Strecke scheint sich den Erwartungen entsprechend zu entwickeln. Nach der Betriebsrechnung ergibt sich für 1904 ausschließlich des Vortrages von 1903 eine Betriebseinnahme von 1 379 798 ℳ. Dieser Betrag zeigt gegen das Vorjahr ein Mehr von 119 853 ℳ, nämlich: aus dem Personenverkehr 12 608 ℳ, aus dem Güterverkehr 93 213 ℳ, aus den sonstigen Einnahmen 14 032 ℳ. Die Betriebsausgaben betragen 729 643 ℳ; sie haben sich gegen 1903 um 46 545 ℳ erhöht. Diese Mehrausgaben sind in der Hauptsache durch die Kosten für die Bewältigung des stärkeren Verkehrs und für die Betriebsführung auf der neu eröffneten Strecke sowie durch größere Personalkosten und Mehrkosten für die Unterhaltung der Betriebsmittel entstanden. Nach der Gewinn- und Verlustrechnung beträgt einschließlich des Vortrages aus 1903 von 20 256 ℳ der Überschuß 329 413 ℳ. Hiervon gehen die Gewinnanteile für Vorstand und Aufsichtsrat mit 11 954 ℳ ab und bleiben 317 460 ℳ zur Verfügung. Es wird beantragt, hiervon 5,75 % Dividende auf das Aktienkapital von 5 000 000 ℳ mit 287 500 ℳ zur Verteilung zu bringen und 29 960 ℳ auf das neue Rechnungsjahr vorzutragen.

— Pfälzische Eisenbahnen. In der Generalversammlung wurden die Anträge der Verwaltung einstimmig genehmigt, wonach eine sofort zahlbare Dividende von $9^1/_3$ % = 80 ℳ auf die Aktie der Ludwigsbahn, $5^5/_6$ % = 50,01 ℳ auf die Aktie der Maximiliansbahn und $4^1/_3$ % = 37,14 ℳ auf die Aktie der Nordbahn zur Verteilung kommt. Ferner wurde die Ausgabe von 10 247 000 ℳ 3,5 prozentiger Obligationen beschlossen, wovon 4 600 000 ℳ auf die Ludwigsbahn, 3 659 000 ℳ auf die Maximiliansbahn und 1 988 000 ℳ auf die Nordbahn entfallen; die Mehrforderung von 250 000 ℳ gegenüber dem ursprünglichen Antrage für die Ludwigsbahn wurde durch die Mehrkosten des Bahnhofs Schifferstadt erklärt.

— Bachgaubahn. Der Abschluß des Staatsvertrages zwischen Bayern und Hessen bezüglich der Erbauung der Bachgaubahn von Aschaffenburg über Groß-Ostheim nach Höchst im Odenwald ist nach Blättermeldungen nunmehr vollzogen worden. Danach baut Bayern die ganze Bahnstrecke und übernimmt nach der Fertigstellung auch den Betrieb.

— Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials der württembergischen Staatsbahnen. Im Eisenbahnbaugesetzentwurf für die Finanzperiode 1905/06 sind für die Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials 3 330 000 ℳ vorgesehen. In der Begründung der Forderung ist angeführt: Es haben im Etatsjahr 1903 zugenommen die Zahl der beförderten Personen um 15,2 %, die Summe der Personenkilometer um 8,3 %, die Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 6,4 %, die beförderten Gütermengen um 13,3 %, die Summe der Tonnenkilometer um 11,5 %, die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 13,2 %, die Summe der geleisteten Lokomotivkilometer um 6,4 %, die Summe der geleisteten Wagenachskilometer um 10,2 %. Auch im Etatsjahr 1904 habe die Verkehrszunahme angehalten. Es erscheine deshalb begründet, auch in der Finanzperiode 1905/06 mit der Vermehrung des Fahrbetriebsmaterials vorzugehen. Insbesondere handle es sich um die Vermehrung des Bestandes an Lokomotiven und Tendern, Personenwagen, Motorwagen und Bahnpostwagen. Es sollen zur Beschaffung kommen 28 Lokomotiven und 18 Tender, 65 Personenwagen, 8 Bahnpostwagen und 3—4 Motorwagen. Zur Verfügung stehen, nachdem noch 5 Motorwagen aus dem letzten Kredit beschafft sein werden, 20 oder — wenn der erste Benzinmotorwagen und der Akkumulatorwagen wegen ihrer beschränkten Verwendungsfähigkeit außer Betracht gelassen werden — 18 Motorwagen und 10 kleine Lokomotiven.

— Der Kilometerheftverkehr der badischen Staatsbahnen. Im Jahre 1904 gelangten an Kilometerheften bei den Stationen der badischen Staatsbahnen, der badischen Nebenbahnen, bei der Main-Neckarbahn sowie bei der Station Mainz und der Schlafwagengesellschaft, somit bei allen Ausgabestellen zusammen zur Ausgabe:

Hefte							Mark	
1 048	(1 260*)	I. Klasse	zu	1000	km	für	62 880	(75 600)
40 378	(39 165)	II.	„	1000	„	„	1 615 120	(1 566 600)
62 035	(60 709)	III.	„	1000	„	„	1 550 875	(1 517 725)
408 458	(358 474)	III.	„	500	„	„	5 105 725	(4 480 925)
511 919	(459 608)					für	8 334 600	(7 640 850)

Hiernach entfallen auf die einzelnen Klassen in Prozenten:

der Anzahl Hefte			der Geldbeträge		
I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
0,34	13,12	86,54	0,75	19,38	79,87
(0,45)	(13,97)	(85,58)	(0,99)	(20,50)	(78,51)

Die Zu- bezw. Abnahme des Heftverkehrs gegenüber dem Jahre 1903 beträgt in I. Klasse — 16,83 %, in II. Klasse + 3,10 % und in III. Klasse + 10,97 %, im ganzen + 9,74 % bezüglich der Heftzahl und 9,08 % bezüglich der Geldbeträge.

Die Reineinnahme nach Abzug der bei Rückgabe der ausgebrauchten Hefte zurückbezahlten Beträge von 1 ℳ bezw. 50 ₰ für das Heft stellt sich auf 8 075 916 (7 251 403) ℳ, somit gegen das Vorjahr mehr 824 513 ℳ.

Seit Einführung der Hefte III. Klasse zu 500 km hat sich der Kilometerheftverkauf wie folgt entwickelt: Verkauft wurden im Jahre 1901: 274 083 Hefte mit einer Reineinnahme von 5 526 782 ℳ, in 1902: 392 923 Hefte mit 6 528 212 ℳ, in 1903: 459 608 Hefte mit 7 251 403 ℳ, in 1904: 511 919 Hefte mit 8 075 916 ℳ.

— Förderung der Bienenzucht beim Eisenbahnpersonal. Die mit der Bienenzucht als Nebenbeschäftigung anderwärts

*) Die in Klammern stehenden Zahlen sind die entsprechenden Ergebnisse des Jahres 1903.

gemachten günstigen Erfahrungen haben der badischen Staatsbahnverwaltung Veranlassung gegeben, den Beamten, insbesondere den Bahn- und Weichenwärtern, zu empfehlen, sich der Bienenzucht mehr als bisher zuzuwenden. Da aber namentlich zum Anlegen der Bienenstöcke die Anleitung Sachverständiger nicht entbehrt werden kann, wird der Anschluß an bestehende Imkervereine empfohlen, damit deren Vorstände und Mitglieder den Anfängern mit Rat und Tat beistehen können. Der Leiter der unterbadischen Imkerschule hat sich außerdem erboten, besonders der oben erwähnten Klasse von Beamten auf Anfragen brieflich ausführlich Rat und Auskunft zu erteilen, auch die Wärter auf Wunsch, soweit tunlich, persönlich aufzusuchen und ihnen in jeder Weise behilflich zu sein. Er ist ferner bereit, bei den auf seinen Bienenständen mit ministerieller Unterstützung eingerichteten Imkerkursen alljährlich eine Anzahl Wärter unentgeltlich in der Bienenzucht zu unterrichten.

Verwaltungsseitig sind die Dienstvorstände und besonders die Bahnmeister angewiesen, auch ihrerseits den unterstellten Beamten, die zur Bienenzucht übergehen wollen, nach Möglichkeit an die Hand zu gehen. Auch gewährt die Verwaltung den Beamten, die Imkerkurse besuchen wollen, auf Ansuchen Urlaub, soweit es die dienstlichen Verhältnisse gestatten. Ferner werden auf Wunsch der Beamten, die einen Versuch mit Bienenzucht machen wollen, die zur erstmaligen Aufstellung der Stöcke erforderlichen einfachen Stände (ohne Bienenwohnungen) auf Kosten der Verwaltung hergestellt.

Es darf wohl angenommen werden, daß sowohl die mit der Bienenzucht verbundene geringe Mühe der Beamten, als auch die nicht unerheblichen Aufwendungen der Verwaltung durch den wirtschaftlichen Nutzen reichlich aufgewogen werden.

— **Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preußisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichseisenbahnen.** Wie die Monatsschrift dieses Verbandes mitteilt, findet der diesjährige Verbandstag am 30. und, wenn erforderlich, am 31. d. M. zu Straßburg i/Els. statt. Die Zahl der am Verbande beteiligten Vereine ist seit dem Jahresschlusse durch den Beitritt von 103 Vereinen auf 566 angewachsen. Wie bereits in Nr. 28 S. 431 d. Ztg. mitgeteilt, zählte der „Staatseisenbahnerverband" am Jahresschlusse 285 576 Mitglieder; bis Ende März d. J. stieg diese Zahl auf 310 166. Seit dem 1. Oktober 1904 ist bekanntlich eine Verbandskrankenkasse ins Leben getreten. Sie bietet in drei Tarifen Versicherungen auf ein Zuschußkrankengeld bis zur Höhe des Tagelohnes, ferner auf Sterbegeld, freie Arznei usw. Im Übergangsjahr bis Ende September 1905 ist den Hilfsbediensteten und Arbeitern der Beitritt zur Versicherung bei Tarif I — Krankengeld — bis zum 70. Lebensjahre gestattet. Das hierdurch auf der Verbandskrankenkasse lastende Risiko wird durch die vom Staate gemachte Zuwendung von 3 000 000 *M.* ausgeglichen. Die Beteiligung an der Kasse ist eine äußerst rege. Die Krankenkasse ist eine selbständige Einrichtung des Verbandes mit eigener Verwaltung. Im Jahresbericht heißt es am Schluß: „Der Verband hat in der kurzen Zeit seines Bestehens allein schon durch die Gründung der Verbandskrankenkasse für die Mehrzahl der Vereinsmitglieder Großes geleistet. Weitere wichtige Aufgaben für die Wohlfahrt seiner Mitglieder stehen ihm noch zu lösen bevor."

— **Deutscher Verein enthaltsamer Eisenbahner.** Als ein weiterer Beweis für die wachsende Anerkennung, deren sich die Bestrebungen des Vereins bei den deutschen Eisenbahnverwaltungen zu erfreuen haben, darf es angesehen werden, daß neuerdings auch die Großherzogliche Eisenbahndirektion in Oldenburg und die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft dem Verein mit Jahresbeiträgen von 50 und 100 *M.* als unterstützende Mitglieder beigetreten sind.

Österreich.

— **Dr. v. Wittek.** Wir bringen im Leitaufsatz der nächsten Nummer über die Wirksamkeit, die Verdienste und die Persönlichkeit des ausgeschiedenen Ministers eine Darstellung, die dem ausgezeichneten Manne gerecht wird und zur Widerlegung der unfreundlichen Kommentare geeignet ist, mit denen ein Teil der österreichischen und ihr folgend der deutschen Presse das Ausscheiden des Ministers begleitet hat.

Für heute beschränken wir uns auf die Mitteilung, daß der Gemeinderat von Wien in der Sitzung vom 5. d. M. dem gewesenen Eisenbahnminister auf Grund eines Berichts des Bürgermeisters das Ehrenbürgerrecht verliehen hat.

Der Bürgermeister sagte im wesentlichen folgendes zur Begründung des Antrags: „Dr. v. Wittek gehört zu jenen seltenen Männern, welche der Stadt Wien immer das größte Wohlwollen entgegengebracht haben; er war es, welcher an den hervorragenden Schöpfungen der Stadt Wien Anteil genommen hat, der jederzeit für die Stadt Wien Partei ergriffen hat; er war es, dem wir sohin Dank schuldig sind. Ich war daher schon lange entschlossen, den Eisenbahnminister für eine Auszeichnung durch die Gemeinde Wien vorzuschlagen. Ich wollte es aber nicht, so lange er aktiver Minister war; es hätte den Anschein gewinnen können, als hätten wir von ihm Gnaden zu erhoffen gehabt; das brauchen wir nicht, und das wollen wir auch nicht. Er ist jetzt nicht mehr Minister, und er kann uns nichts mehr nutzen und auch nicht mehr schaden; deswegen sei ihm die Anerkennung gezollt für sein Entgegenkommen. Wenn ich aber in diesem Augenblicke diesen Antrag stelle, so sind der Anlaß dazu die Artikel gewesen, die in den letzten Tagen in gewissen Zeitungen erschienen sind. Ich glaube, daß wir berufen sind, das schwere Unrecht an dem Manne gut zu machen; wenn Sie gewisse Artikel gelesen haben, so werden Sie es begreiflich finden, daß wir uns erheben zu seiner Verteidigung und zu seiner Ehrung, und daß wir, wenn möglich einstimmig, ihm das Ehrenbürgerrecht der Stadt Wien verleihen. Ich erinnere Sie an das, was er geleistet hat: an den großartigen Ausbau des Eisenbahnnetzes, der in Österreich stattgefunden hat; ich möchte den kennen, der die Stirn hat, zu sagen, daß Dr. v. Wittek sich nicht um Wien und um Österreich verdient gemacht hat. Ich schließe mit dem Wunsche, alle möchten sich einig an der Ehrung des Mannes beteiligen, der sich um das Wohl der Stadt Wien und das Vaterland Österreich so hohe Verdienste erworben hat."

— **Der neue Leiter des Eisenbahnministeriums.** Geheimer Rat Sektionschef Ludwig Wrba, der mit der Leitung des Eisenbahnministeriums betraut wurde, wurde am 6. März 1844 zu Venedig geboren und trat nach Beendigung der juridischen Studien im Jahre 1866 als Konzeptsbeamter der niederösterreichischen Finanzlandesdirektion in den Staatsdienst. Im Jahre 1869 erfolgte seine Einberufung in das Handelsministerium. Der Genannte war während der ganzen Zeit seiner Verwendung im Handelsministerium in dessen Eisenbahnsektion tätig. Eine Reihe von Jahren wirkte er an der Seite des Dr. v. Wittek im Departement für Eisenbahngesetzgebung und Konzessionswesen. Im Jahre 1887 wurde er an Stelle des zum Sektionschef beförderten Dr. v. Wittek Vorstand des genannten Departements und leitete dasselbe bis zum Jahre 1894, in welchem er Vorstand des legislativ-administrativen Bureaus des Lokalbahnamts wurde. In dieser Stellung verblieb Geheimerat Wrba bis zur Errichtung des Eisenbahnministeriums (1896), in welchem ihm die Leitung der Sektion für finanzielle Angelegenheiten des Eisenbahnwesens und für die Eisenbahnstatistik übertragen wurde. Späterhin wurden dieser Sektion auch die Angelegenheiten der Eisenbahngesetzgebung und des Konzessionswesens zugewiesen. Es ist wohl im Laufe der letzten Jahrzehnte keine einzige größere finanzpolitische Eisenbahnangelegenheit in Österreich ohne seine Mitwirkung der Lösung zugeführt worden. Insbesondere hat Geheimerat Wrba bei Schaffung der allgemeinen Lokalbahngesetze sowie bei Sicherstellung der einzelnen Lokalbahnen hervorragend mitgewirkt. Dem Geheimerat Wrba, welcher dermalen der rangälteste Sektionschef des Eisenbahnministeriums war, werden glänzende Begabung, ein reiches allgemeines und Fachwissen sowie außerordentliche Arbeitskraft nachgerühmt. Zu diesen Eigenschaften gesellen sich reiche Erfahrungen im Eisenbahnwesen, und es muß daher die Wahl des Geheimerats Wrba zum Leiter des Eisenbahnministeriums als eine besonders glückliche bezeichnet werden.

— **Die Behandlung von Wertabschreibungen der Eisenbahnen bei der Vorschreibung der Erwerbsteuer.** Mehrere große Privatbahnen haben bekanntlich in den Rechnungen des Jahres 1903 die Abschreibungen der physischen Wertabnutzung gesondert ausgewiesen und bei der Erwerbsteuererklärung die Zulässigkeit der Behandlung dieser Abschreibungen als Abzugspost angesprochen. Da aus den vor einigen Monaten von den Steuerbehörden erster Instanz den Privatbahnen übermittelten Steuervorschreibungen sich ergab, daß diese Behörden die Abschreibungen aus dem Titel der physischen Wertabnutzung als Abzugsposten nicht gelten ließen, haben die meisten Bahnen den Rekurs an die zuständige Finanzlandesdirektion ergriffen. Vor Erledigung des Rekurses hat aber, wie verlautet, die Kaiser Ferdinands-Nordbahn der Finanzlandesdirektion Wien einen Vermittlungsantrag unterbreitet, der die Zulassung einer in dem Vorschlage ziffermäßig ausgesprochenen Abschreibung,

welche niedriger ist, als der in dem Rechnungsabschlusse für 1903 ersichtlich gemachte Abschreibungsbetrag, in Vorschlag bringt. Die Finanzlandesdirektion hat die Wiener Steueradministration beauftragt, hierüber Erhebungen zu pflegen und danach ihre Anträge zu stellen.

— **Vereinfachte Darstellung der Fahrordnungen für Lokalbahnen.** Das Eisenbahnministerium hat gestattet, daß die für die Lokalbahnen erforderlichen Drucksachen in einer einfacheren Ausstattung hergestellt werden und daß eine derartige Einteilung der Dienstfahrordnungen, des Anhanges zur Dienstfahrordnung und der graphischen Fahrpläne getroffen werde, daß das Dienstpersonal der Lokalbahnen nur mit den Fahrplanbehelfen der betreffenden Lokalbahnlinien beteilt wird. Für Durchführung dieser vereinfachten Darstellung der Fahrordnungen hat das Ministerium bestimmte Vorschriften gegeben, jedoch bemerkt, daß eine Verpflichtung für die Ausführung der Dienstfahrordnungsbehelfe nach diesen Normen den Lokalbahnverwaltungen nicht auferlegt wird, sondern die Drucklegung dieser Behelfe nach ihrem eigenen Ermessen auch weiterhin in der bisherigen Weise erfolgen könne.

— **Graz-Köflacher Eisenbahn.** Der der Generalversammlung vorgelegte Geschäftsbericht für das Jahr 1904 stellt fest, daß die seit mehreren Jahren die Unternehmungen der Gesellschaft bedrückenden Verhältnisse auch im abgelaufenen Geschäftsjahre angedauert und einen weiteren, wenn auch geringeren Rückgang in den Betrieben bewirkt haben. Zu dem Ausfalle, welcher beim Eisenbahnverkehr durch die Einstellung einzelner Betriebsstätten der Eisenindustrie sich geltend machte, sind im Gegenstandsjahre weitere Abschwächungen im Verkehre in Eisenwaren, Kohle und Baumaterialien hinzugekommen; damit im Zusammenhange ist auch im Personenverkehre ein Rückgang eingetreten. Die Gesellschaft hat sich an dem Bau der Sulmtalbahn durch Übernahme von Stammaktien beteiligt und ein Übereinkommen bezüglich der Verkehrsteilung mit dieser Bahnlinie getroffen. Der Bericht begründet sodann die Höhe der im Geschäftsjahre vorgenommenen Abschreibungen im Betrage von 405 858 Kr. Bezüglich der Verhältnisse des laufenden Jahres wird mitgeteilt, daß sich sowohl in den Einnahmen bei der Eisenbahn, als auch im Absatz bei den Kohlenwerken eine Besserung geltend macht und die Hoffnung gerechtfertigt erscheinen läßt, daß die Geschäftserfolge sich in aufsteigender Richtung bewegen werden. Die Einnahmen der Linie Graz-Köflach haben 2 400 562 Kr. betragen, jene der Linie Lieboch-Wies 574 477 Kr. Die Kohlenwerke lieferten einen Ertrag von 267 782 Kr. Von dem erzielten Reingewinne in der Höhe von 733 123 Kr., der sich zuzüglich des Gewinnvortrages auf 1 080 519 Kr. erhöht, wird zur Verteilung einer fünfprozentigen Dividende (= 20 Kr. für die Aktie) der Betrag von 751 160 Kr. verwendet und der Rest von 329 359 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Elektrischer Betrieb auf der Wiener Stadtbahn.** Dieser Frage wurden, wie aus dem Geschäftsbericht der Wiener Stadtbahn für das abgelaufene Jahr hervorgeht, auch in diesem Jahre von dem Eisenbahnministerium die eingehendsten Studien gewidmet. Die Grundlage bildeten die von verschiedenen Firmen für die Umwandlung der Wiener Stadtbahn auf elektrischen Betrieb vorgelegten Vorschläge und Kostenanschläge. Der Staatsbahnverwaltung dürften die fortgesetzten weiteren Vorarbeiten und Studien als Grundlage dienen, auf welcher demnächst zur Aufstellung einer genauen Kostenberechnung für den elektrischen Betrieb geschritten werden soll. Da das Eisenbahnministerium überdies in den nächsten Monaten eine von der Firma Krizik in Prag beigestellte elektrische Lokomotive auf der Linie Hauptzollamt-Praterstern der Wiener Verbindungsbahn im praktischen Betriebe zu erproben beabsichtigt, ergibt sich die Gelegenheit, auch die Ergebnisse dieser Versuche zu verwerten.

— **Brückenbestellungen.** Während des laufenden Halbjahrs dürften von der Eisenbahnbaudirektion weitere Brückenbestellungen erfolgen. Es handelt sich hierbei um die Brücken für die Vintschgaubahn, die Lokalbahn Zwettl - Martinsberg, allenfalls auch die Lokalbahn Trient-Malè und die Linie Villach-Rosenbach. Die Bestellungen würden den Brückenbauanstalten eine Winterbeschäftigung zuwenden und die Fortdauer des derzeitigen Arbeitsumfanges auf eine weitere Frist ermöglichen.

— **Bau des neuen Meraner Bahnhofes.** Die Ausschreibung des Baues steht noch im Laufe dieses Monats bevor. Es wird eine allgemeine Ausschreibung erfolgen. Die Vollendung des neuen Bahnhofes soll bis zum Juni 1906 erfolgen.

Luxemburg.

— **Die Generaldirektion der Reichsbahnen in Straßburg und die Sozialdemokratie.** Aus Luxemburg wird der Köln. Ztg. vom 3. d. M. berichtet: Von sozialistischer Seite wurde wiederholt in der Kammer Beschwerde darüber geführt, daß die Verwaltung der Reichseisenbahnen fünf Arbeiter entlassen habe, weil sie sich an der vorjährigen sozialistischen Maifeier beteiligt hätten. Staatsminister Eyschen hatte dieserhalb bei der genannten Verwaltung angefragt und brachte in der gestrigen Sitzung die ihm zugegangene Antwort zur Kenntnis des Hauses. Die Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen hat ihm mitgeteilt, daß sie Angehörige der sozialdemokratischen Partei in ihren Diensten nicht anstelle und es sich bei der in Frage stehenden Entlassung nicht um eine Bestrafung, sondern um Auflösung des Vertragsverhältnisses handle, wie sie jederzeit unter Beobachtung der Kündigungsfrist den beiden Parteien zustehe. Der Staatsminister fügte hinzu, daß die Regierung kein Recht habe, der Reichsbahnverwaltung sozialdemokratisches Personal aufzudrängen. Eine Eisenbahnverwaltung sei im Gegenteil berechtigt, aus ihrem Personal Zugehörige einer Partei fernzuhalten, deren Hauptzweck der Klassenkampf und deren Hauptkampfmittel die Arbeiterausstände seien.

Niederlande.

— **Schlafwagenbetrieb.** Zufolge der auf der Wagenbeistellungskonferenz in Bozen am 9./10 März d. J. getroffenen Vereinbarungen wird vom 1. d. M. ab für den durchgehenden Verkehr Berlin-Amsterdam über Salzbergen-Apeldoorn in den Zügen Nr. 6, 156, 209/238, 155, 5 ein Schlafwagen geführt werden. Jeder Schlafwagen enthält 20 Bettplätze (10 oben und 10 unten). Der Preis einer Bettkarte beträgt 10 *M.* für die I. Klasse und 8 *M.* für die II. Klasse. Für solche Reisende des durchgehenden Verkehrs, die keine Bettkarten lösen, wird ein Halbabteil (zwei Plätze) als Kursabteil I. Klasse, ein Vollabteil (4 Plätze) als Kursabteil II. Klasse geführt. Diese Abteile werden an den Fenstern durch Schilder entsprechend bezeichnet. Die Benutzung des Schlafwagens ist übrigens den mit Fahrtausweisen I. und II. Klasse versehenen Reisenden unter Zulösung von Bettkarten gestattet. Reisende mit Fahrtausweisen I. Klasse können Bettkarten I. oder II. Klasse lösen. Lösen sie Bettkarten I. Klasse, so haben sie Anspruch darauf, daß von zwei übereinander angebrachten Betten nur das eine von ihnen selbst zu benutzende belegt wird. Reisende mit Fahrtausweisen II. Klasse haben nur Anspruch auf Bettkarten dieser Klasse.

Die Bettkarten werden im Schlafwagen durch den Schlafwagenwärter verausgabt, können aber auf den Abgangsstationen des Schlafwagens bis eine Stunde vor Abgang des Zuges im voraus bei den hierfür eingerichteten Vorverkaufsstellen gegen Entrichtung des tarifmäßigen Preises und einer Vormerkungsgebühr von 50 ₰ für jede Karte gekauft oder auch brieflich unter portofreier Einsendung des Bettkartenpreises und der Vormerkungsgebühr sowie telegraphisch durch Vermittlung einer jeden Station der betreffenden Eisenbahnverwaltungen bestellt werden. Bei telegraphischer Bestellung ist außer Bettkartenpreis und Vormerkungsgebühr auch 50 ₰ Telegrammgebühr zu zahlen.

Übrige europäische Länder.

— **Zu Schiff nach Frankreich.** Der Bremer „Leuchtturm" schreibt: Die Linie Bremen-Newyork des Norddeutschen Lloyd bietet dem Reisenden die Möglichkeit, statt auf einer unangenehmen langen Reise zu Lande auf dem Wasserwege mit erstklassigen Dampfern nach Frankreich zu gelangen. Der Seeweg nach Frankreich ist ganz besonders allen denen zu empfehlen, welche die Nordküste Frankreichs mit ihren berühmten Seebädern besuchen wollen. Aber auch die nach Paris Reisenden werden wegen der Annehmlichkeit einer Dampferfahrt die Seereise, wenn irgend möglich, der Landreise vorziehen. Sämtliche Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd der Linie Bremen-Newyork und in der Hauptreisezeit die meisten Postdampfer dieser Linie laufen sowohl auf der Ausreise als der Heimreise Cherbourg an. Von Bremen fahren die Schnelldampfer jeden Dienstag, die Postdampfer jeden Sonnabend ab. Die Schnelldampfer gehen über Southampton und erreichen Cherbourg im Laufe des Mittwoch nachmittag. Die Postdampfer fahren direkt nach Cherbourg und erreichen es am Montag frühmorgens.

Wer einen Besuch Frankreichs mit einem Besuche Englands verbinden will, fährt entweder mit einem Schnelldampfer auf der ausgehenden Fahrt von Southampton nach Cherbourg oder mit einem Schnelldampfer oder Postdampfer auf der

einkommenden Fahrt (Newyork-Bremen) von Plymouth nach Cherbourg.

In Cherbourg hat der Reisende gute Bahn- und Dampferverbindung nach Paris und allen wichtigen Plätzen der französischen Nordküste, nach Havre, nach den berühmten, eleganten Seebädern Trouville, Etretat, Honfleur, nach den normännischen Inseln Guernsey und Jersey. Nach Paris gehen von Cherbourg täglich fünf regelmäßige Züge ab; außerdem fährt im Anschluß an die Dampfer des Norddeutschen Lloyd ein Sonderzug nach und von Paris. Fahrtdauer etwa 6 Stunden. Abfahrt von Cherbourg sofort nach Ankunft des Dampfers von Plymouth.

Züge nach St. Malo (für Ausflüge nach Dinan Paramé an der Smaragdküste) fahren dreimal täglich von Cherbourg ab; ebenso häufige Zugverbindung ist nach Granville (zu Ausflügen nach dem Mont St. Michel, St. Pair). Nach Trouville-Deouville gehen ebenfalls dreimal täglich Züge von Cherbourg ab. Dampferverbindung gibt es in der Zeit von Juni bis Oktober täglich nach Jersey (über Carteret); nach Guernsey fährt ein Dampfer jeden Mittwoch morgen, nach Havre jeden Donnerstag (in etwa 6 Stunden). Zwischen Havre und Trouville fährt der Dampfer täglich einmal hin und her, in der Saison öfters (Fahrtdauer etwa 30 Minuten).

Die Fahrpreise auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyd betragen: Bremen-Cherbourg oder umgekehrt: I. Kajüte 60 ℳ, Rückfahrkarte 100 ℳ; II. Kajüte 40 ℳ, Rückfahrkarte 65 ℳ. Southampton-Cherburg: I. Kajüte 30 ℳ, II. Kajüte 15 ℳ. Plymouth-Cherbourg: I. Kajüte 30 ℳ, II. Kajüte 15 ℳ.

— **Die französische Nordbahngesellschaft**, deren verhältnismäßig verkehrsreichstes Netz zwar nur 3765 km umfaßt (gegen 9294 km der größten französischen Bahngesellschaft Paris - Lyon - Mittelmeer), hat ihre Einnahmen im Jahre 1904 gegen das Vorjahr etwas verringert sehen müssen. Sie betrugen insgesamt 239 816 000 Fr., gegen 239 892 000 Fr., also fast genau dieselbe Summe. Die Betriebsausgaben konnten um 2 378 000 Fr. auf 127 960 000 Fr. herabgesetzt werden. Die Generalversammlung genehmigte die vorgeschlagene Dividende von 65 Fr. Der Vorsitzende Baron Rothschild beklagte in Anknüpfung an den Bericht, daß die Nordbahn sehr erheblich unter der Stockung des Handels und der Industrie in den nördlichen Departements Frankreichs und unter der Untätigkeit der Handels- und Gewerbetreibenden leide. Er meinte, nicht an Geld mangele es, dieses wende sich aber nicht genügend Handel und Industrie der Heimat, sondern mehr fremden Wertpapieren zu, was eine Sache von ernster Bedeutung sei.

— **Schweizerisch-deutscher Wettbewerb.** Schweizerische Blätter bringen eine halbamtliche Mitteilung zu der Tatsache, daß vom 1. d. M. ab die schweizerischen Bundesbahnen in Romanshorn jeden Tag zwei beschleunigte Güterzüge abgehen lassen, die den Weg nach Genf in 24 Stunden zurücklegen. Es handelt sich dabei hauptsächlich um die Beförderung durchgehender Wagenladungen Bier, Holz, Petroleum, Maschinen usw., die aus Süddeutschland auf Trajektschiffen über den Bodensee kommen. Die Wagen werden sofort nach der Ausschiffung mit großen grünen Zetteln kenntlich gemacht, rasch verzollt und sofort in einen dieser beschleunigten Güterzüge eingestellt. Die Stationen auf der ganzen Linie sind angewiesen worden, alles aufzubieten, um diesen Zügen ungehinderte Fahrt zu sichern. Sie sind von den schweizerischen Bundesbahnen eingeführt worden mit Rücksicht auf den Wettbewerb der süddeutschen Bahnverwaltungen. Die württembergischen und badischen Bahnen geben sich, so wird schweizerischerseits gesagt, alle Mühe, den Güterverkehr aus Sachsen und Bayern nach Frankreich und Spanien von dem bisherigen Wege Bodensee - Genfersee ab- und auf ihre Linien zu leiten. In entgegengesetzter Richtung, von Genf nach Romanshorn, werden ebenfalls zwei beschleunigte Güterzüge geführt, von denen einer sogar nur 20 Stunden braucht.

— **Die Jahresrechnung der schweizerischen Bundesbahnen** für 1904 ist von besonderem Interesse, da sie zum erstenmal ein volles Betriebsjahr für das ganze Netz einschließlich Jura-Simplonbahn umfaßt, und da im abgelaufenen Jahre die Wirkung der einheitlichen ermäßigten Beförderungstarife, für Personen ganz, für Güter in der zweiten Hälfte, ferner der finanziellen Besserstellung des Personals, des Arbeitsgesetzes usw. zu weiterer lehrreicher Beurteilung hervortritt. Die Zahl der beförderten Reisenden ist von 48 630 000 im Jahre 1903 auf 54 430 000, also nahezu um 6 000 000 oder 12 % gestiegen; die Einnahmen aus dem Personenverkehr wuchsen aber nur von 43 900 000 auf 45 450 000 Fr., also nur um 3,46 %, infolge der ermäßigten Personentarife und der Zunahme der Reisenden mit Ausnahmefahrkarten: Rundreise-, Abonnements-, Arbeiterfahrkarten usw. Das Anwachsen der Reisendenzahl hat anderseits eine wesentliche Erhöhung der Betriebskosten herbeigeführt durch Vermehrung der Zugleistungen usw. Während die Einnahmen aus dem Personenverkehr den Budgetvoranschlag überstiegen, blieben die aus dem Güterverkehr um 1 420 000 Fr. oder 2,17 % dahinter zurück. Sie wurden, wie bemerkt wird, nachteilig beeinflußt durch den Wettbewerb ausländischer Bahnen; die Verwaltung der Bundesbahnen sah sich genötigt, Zugeständnisse zu machen, welche für das Jahr 1904 rund 500 000 Fr. betragen. Die Betriebseinnahmen beliefen sich insgesamt auf 114 300 000 Fr.; sie übersteigen die Einnahmen des Vorjahres um 3 460 000 Fr. oder 3,12 % und die Budgetansätze um 1 320 000 Fr. oder 1,17 %. Die Betriebsausgaben mit rund 77 500 000 Fr. sind mehr gewachsen als die Einnahmen: um 4 470 000 Fr. oder 6,51 %, doch blieben sie noch um 1 870 000 Fr. oder 2,36 % gegen die Budgetansätze zurück. Die Personalausgaben allein mit 35 550 000 Fr. stiegen infolge des Arbeitsgesetzes, der Lohnaufbesserungen usw. gegen 1903 um 3 280 000 Fr. oder 10,16 % und gegenüber 1902 um 6 790 000 Fr. oder 23,61 %. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Ausgaben ist um 1 274 180 Fr. oder 3,32 % geringer als 1903. Der geringe Saldovortrag für 1905 im Belauf von 60 734 Fr. würde sich in einen Fehlbetrag von etwa 500 000 Fr. verwandeln, wenn nicht der Vortrag von 1903 mit 526 812 Fr. zur Verfügung gestanden hätte. Der Betriebskoeffizient ist gewachsen von 61,11 % im Jahre 1902 auf 65,53 % im Jahre 1903 und auf 67,68 % im Jahre 1904. Diese Tatsache rechtfertigt gewiß die wiederholt und energisch sowohl von der Bundesbahnverwaltung, wie von Regierung und Parlamentsmehrheit der Schweiz ausgesprochene Mahnung, mit weiteren die Ausgaben steigernden Schritten durch Besserstellung des Personals, Zugvermehrung, großen Bauten usw. recht vorsichtig zu sein. Anderseits rechtfertigt der im ganzen unter schwierigen Anfangsverhältnissen doch befriedigende Abschluß keineswegs die von Gegnern der Verstaatlichung auch aus der Schweiz ausgestreuten Klagen, daß sich der Rückkauf wenig oder nicht bewährt habe. Tatsache bleibt, daß mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen in der Schweiz der Verkehr sowie das Personal wesentliche Verbesserungen erfahren haben, und daß der Bund auch bisher mit dem finanziellen Ergebnis zufrieden sein kann; denn fiskalische Überschüsse hat man aus den Bundesbahnen von vornherein nicht erzielen wollen. In der letzten Sitzung des Verwaltungsrats deutete übrigens der Berichter der Generaldirektion an, nach welchen Richtungen die mit Rücksicht auf die dermalige Finanzlage der Bundesbahnen unerläßliche Herabminderung der Ausgaben künftig zu suchen sein werde, ohne die berechtigten auf die Verstaatlichung gesetzten Erwartungen zu täuschen.

— **Verbindung der Gotthard- mit der Simplonbahn.** Anfang Mai trat das Aktionskomitee für eine Eisenbahn oder eine Straßenbahn Locarno-Domodossola, das aus schweizerischen und italienischen Mitgliedern besteht, zusammen. Die beteiligten Kreise hoffen, daß der Plan bald verwirklicht und so eine Verbindung der Gotthardbahn mit der Simplonbahn hergestellt werde.

— **Simplontunnel.** Einer Meldung aus Brig vom 6. d. M. zufolge sind die Arbeiten auf der Nordseite im Tunnel zur Zeit eingestellt, weil infolge eines Erdrutsches, der bei Mörel das Bett der Rhone verschüttete, die Kraftleitung unterbrochen ist.

Fremde Weltteile.

— **Bau einer Eisenbahn von Aden nach Dhalaa.** Infolge der englisch-türkischen Abgrenzung des Hinterlandes von Aden hat sich für diese englische Kolonie das Bedürfnis nach einer Eisenbahn geltend gemacht, die Aden mit dem etwa 100 km nördlich gelegenen Dhalaa, einem Grenzort des neuen Hinterlandes, verbinden soll. „Journ. des Transp.“ teilt darüber folgendes mit: Die den Konzessionserwerbern gemachten Bedingungen waren in keiner Beziehung günstig, man hatte ihnen nicht einmal eine Zinsgarantie angeboten. Außerdem konnte man sich fragen, ob das neue Unternehmen jemals die bedeutenden Kosten decken würde. Trotzdem haben sich reiche indische Kaufleute, die die Hilfsquellen des südlichen Arabiens wohl kennen, entschlossen, die Konzession für diese Eisenbahn nachzusuchen.

Der erste, etwa 60 km lange Abschnitt der Linie wird von Aden nach Nobet-Dukeïm gehen und das ganze Land Abdali durchschneiden, der zweite ebenso lange Bahnabschnitt wird von dort nach Dhalaa über El-Mellah und Esselik führen.

— **Die deutsch-ostafrikanische Eisenbahn zum Nyassasee.** Das erste diesjährige Heft der Verhandlungen des kolonialwirtschaftlichen Komitees enthält einen genauen Bericht über die wirtschaftlichen Vorarbeiten in den Interessengebieten der Kilwa-Nyassasee-Eisenbahn, die auf Erkundung der Herren Fuchs und Booth beruhen. Die Länge der ganzen Strecke wird hier

auf etwa 670 km berechnet. Die Köln. Ztg. entnimmt dem Bericht Ausführungen, aus denen wir nachstehend das wichtigste im Auszuge mitteilen. Als Baukosten für das Kilometer mit kapländischer Spurweite (1,066 m) werden der Sicherheit halber 90 000 ℳ. angenommen, so daß sich die ganze Bausumme auf rund 60 000 000 ℳ. belaufen würde. Die Köln. Ztg. berechnet danach, daß eine durchschnittliche 2,5 prozentige Reichsgewähr 1 500 000 ℳ. betragen würde. Schon beim Beginn des Betriebs würde der größte Teil der Gewähr dem Staate durch vermehrte Einnahmen aus Zöllen, Gewerbe- sowie Häuser- und Hüttensteuer wieder zufließen, da wegen des großen Wirtschaftsgebiets, das die Bahn am Nyassasee erschließt, und wegen der guten landwirtschaftlichen Aussichten, die die von der Bahn durchschnittenen Ländereien bieten, der Verkehr sich sehr bald rege entwickeln wird. „Sollte, wie es wahrscheinlich ist, mit einer 2,5 prozentigen Reichsgewähr allein kein Privatkapital zum Bau der Bahn zu finden sein, so wären, um die Aussichten der Eisenbahngesellschaft zu verbessern, dieser das Kohlenvorkommen im Randgebirge des Nyassasees und nicht zu reichlich zu bemessende Kronländereien nebst bergbaulichen Gerechtsamen zum Eigentum zu überweisen. Jede Förderung dieser so sehr aussichtsreichen Kolonialbahn, die der jetzt schon in guter Entwicklung stehenden großen deutschen Kolonie vermutlich einen ganz überraschenden wirtschaftlichen Aufschwung bringen würde, ist für den Staat wie für Private ein dankenswertes, wirklich politisches Werk."

Bei den wirtschaftlichen Vorarbeiten für die Kilwa-Eisenbahn ist auf die Frage des Baumwollanbaues ein großes Gewicht gelegt. Die Sachverständigen sind überzeugt, daß die Eisenbahn ein sehr großes, für den Baumwollanbau gut geeignetes Gebiet erschließen würde. Sie kommen dabei zu dem Schluß: „Alles in allem wird dem Süden der Kolonie mit seiner geschlossenen Regenzeit und seinen warmen Lagen eine Zukunft als Baumwollland bevorstehen." Die Eisenbahn, welche die fruchtbare Landschaft Ungoni durchquert, wird auch für ein für europäische Ansiedler geeignetes Hochland das Verbindungsglied mit der ostafrikanischen Wüste werden. Hierüber führt der Bericht des Komitees aus: „Im Nordwesten Ungonis baut sich eine große Hochebene auf, die in Höhen von 1400 bis 2300 m ein Ansiedlungsland für europäische Kleinsiedler abgeben wird. Dieses hohe Grasland zieht sich nach Uhehe hinein. Während der Gürtel zwischen Kilwa und Liwale wie das Rovuma-Pori und ganz einzelne Ortschaften im Bezirk Ungoni die Tsetsefliege aufweisen, ist der größte Teil dieses Bezirks, wie der ganze Bezirk Langenburg frei von Tsetse. Das Rind- wie auch Kleinvieh gedeiht in vielen Gegenden dieser Bezirke gut, hier und da vorzüglich. Der Anschluß dieser Gebiete an die Eisenbahn läßt sich bei der Möglichkeit der Viehhaltung durch Anlage fahrbarer Straßen bewirken, ein Punkt, der von großer Wichtigkeit ist."

Weiter teilt das Komitee in seinem Bericht mit, daß es auch im Gebiete der Eisenbahnlinien Dar-es-Salaam-Mrogoro, Lome-Palime und Duala-Bali auf Grund von Übereinkommen mit den betreffenden Eisenbahn-Baugesellschaften wirtschaftliche Erkundungen ausführen wird. Im Juni wird das Komitee einen ausführlichen Bericht über die wirtschaftliche Erkundung des Gebiets von Kilwa zum Nyassa erscheinen lassen; der künftigen Nyassabahn wird dieser Bericht wohl wesentliche Dienste leisten.

— **Eisenbahnprojekt von Mossamedes nach der Hochebene von Chella.** Der Marineminister ließ, wie dem „Hamb. Korresp." aus Lissabon berichtet wird, den Cortes einen Gesetzentwurf zugehen, der die portugiesische Regierung ermächtigen soll, mit einer inländischen Bankgruppe eine Anleihe von 1 500 000 Milreis (1500 Contos) abzuschließen, deren Ertrag ausschließlich zum Bau einer 0,60 m-spurigen Eisenbahn vom Hafen von Mossamedes (Westafrika) nach der Hochebene von Chella bestimmt ist. Für den Zinsen- und Tilgungsdienst sollen nicht mehr als $4^1/_4$ % verwendet werden, und die Rückzahlung der Anleihe soll innerhalb 74 Jahren stattfinden. Diese neue Eisenbahnlinie hat nicht nur eine große wirtschaftliche, sondern auch strategische Bedeutung. Sie wird einerseits große Dienste leisten beim Transport der gegen die aufrührerischen Cuamatas ausgesandten Truppen durch wasserarme und ungesunde Gegenden, und anderseits wird sie in hohem Grade zur Verwertung der Bodenerzeugnisse der fruchtbaren Hochebene von Huilla sowie zur Entwicklung des Handels von Mossamedes beitragen. Die Annahme des neuen Eisenbahnprojektes in der Kammer scheint gesichert.

— **Der internationale Eisenbahnkongreß in Washington** ist, wie gemeldet, am 4. d. M. eröffnet worden.

Der Vizepräsident der Vereinigten Staaten, Fairbanks, hieß in seiner Eröffnungsansprache die Abgesandten, insbesondere die ausländischen, herzlich willkommen, und sagte, die Verhandlungen des Kongresses seien geeignet, die internationalen Beziehungen zu erweitern und die internationale Freundschaft zu festigen. Er hoffe, daß der Kongreß nicht nur die Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen erhöhen, sondern auch mittelbar dazu beitragen werde, die schiedsrichterliche Beilegung von schwierigen Streitfragen, wie sie bisweilen entstehen und den Weltfrieden bedrohen, soweit es mit den internationalen Ehrbegriffen vereinbar sei, zu fördern.

Nach der Rede des Vizepräsidenten Fairbanks ergriff der Chef des Kabinetts des belgischen Eisenbahnministeriums, Ernest Gérard, das Wort zu einer Ansprache, in der er den Eisenbahnbetrieb in den Vereinigten Staaten rühmte und auf den stets nach technischen Fortschritten strebenden Sinn hinwies, der die amerikanischen Ingenieure auszeichne. Stuyvesant-Fish, Präsident der Illinois Zentralbahn, der den Vorsitz führte, hieß die Abgesandten, deren Zahl mit Einschluß von 300 Ausländern bisher 450 beträgt, willkommen. Man erwartet noch das Eintreffen von doppelt so vielen weiteren Kongreßteilnehmern. Der Sekretär der ständigen Kommission, Weißenbruch, wurde zum Sekretär des Kongresses gewählt. Sodann wurden fünf Sektionen zur Besprechung der verschiedenen Fragen gebildet und deren Obmänner gewählt.

— **Straßenbahnen und elektrische Bahnen in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Während der 12 Jahre von 1890 bis 1902 ist nach „The Iron Age" die Länge der in den Vereinigten Staaten von Amerika für Straßenbahnen und elektrische Bahnen verlegten Gleise von 8123 auf 22 577 englische Meilen (von 1,6 km) gestiegen. Diese Zunahme war zum Teil auf die Gründung neuer Bahnen, in der Hauptsache aber auf die Ausdehnung der schon bestehenden Linien zurückzuführen. Die Gleislänge der elektrischen Bahnen stieg von 1262 auf 21 907 Meilen, während die der Bahnen mit anderen Betriebskräften abnahm, und zwar bei Drahtseilbahnen von 488 auf 241 Meilen, bei Dampfbahnen von 711 auf 170 Meilen und bei Linien mit Zugtieren von 5662 auf 259 Meilen. Im Verhältnis zu seiner Ausdehnung hat der Staat Massachusetts weit längere elektrische Bahnen als jeder andere Staat.

Die Anzahl der Wagen von Straßenbahnen und elektrischen Bahnen belief sich im Jahre 1902 auf 66 784, wovon 60 290 dem gewöhnlichen Personenverkehr und 6494 dem Expreßverkehr und anderen Zwecken dienten. Von den Personenwagen waren 32 658 geschlossene, 24 259 offene und 3134 offen oder geschlossen zu gebrauchende Wagen; 1114 Wagen waren lediglich für den Expreß-, Fracht- und Postdienst bestimmt.

Ein scharfer Wettbewerb findet zwischen Eisenbahnen und elektrischen Straßenbahnen statt. Während die Eisenbahnen den Vorzug größerer Geschwindigkeit besitzen, wird ihr Nahverkehr durch die elektrischen Linien mit ihren häufigen Fahrten, bequemen Haltestellen und niedrigen Fahrpreisen stark beeinträchtigt. Im Jahre 1902 beförderten die Straßenbahnen und elektrischen Bahnen der Vereinigten Staaten reichlich siebenmal soviel zahlende Personen wie die Eisenbahnen. Da die Reisen auf den Eisenbahnen in der Regel viel weiter sind, als die auf Straßenbahnen, ist der Vergleich der Personenzahl allerdings nicht maßgebend. In den Einnahmen stehen die Eisenbahnen noch weit vor den Straßenbahnen, denn erstere erzielten vom Personenverkehr 392 963 248 D., letztere nur 233 821 548 D. Die Einnahme aus der Personenbeförderung machte bei den Straßenbahnen im Jahre 1902: 94,5 % des Gesamtgewinnes aus, zu dem im übrigen die Abgabe elektrischen Stroms, der Post- und Expreßdienst, das Reklamewesen und andere Einnahmequellen beitrugen.

Die Durchschnittszahl der von Straßenbahnen beschäftigten Beamten belief sich 1902 auf 7128, die der Lohnempfänger auf 133 641. Die gezahlten Gehälter betrugen 7 439 716 D., die Löhne 80 770 449 D. Die Löhne allein machten 56,8 % der Gesamtbetriebskosten aus; die höchsten Löhne wurden gezahlt in Montana, die niedrigsten in Alabama, Arkansas, Georgia, Nord-Carolina und Tennessee.

— **Ein schwerer Eisenbahnunfall in Amerika.** Am 3. März d. J. ereignete sich auf der Pennsylvaniabahn in der Nähe von Pittsburg ein heftiger Zusammenstoß zwischen zwei Zügen, wobei 7 Personen getötet und 33 Personen mehr oder weniger schwer verletzt wurden. Die betreffenden beiden Züge fuhren gegen 2 Uhr von Rochester nach Pittsburg als je zweite und dritte Abteilung des Fort Wayne-Zuges Nr. 6. Der erste Zug mußte wegen einer heißen Achse des Gepäckwagens einige Male Halt machen. Als dies zwischen den Stationen Clifton und Emsworth in einer ganz kurzen Entfernung östlich von einem Blocksignal wiederum auf einige Minuten geschah, fuhr der nachfolgende Zug in ihn hinein, durchschnitt die ganze Länge des hinteren Wagens und auch noch einen Teil des folgenden, wobei außerdem noch infolge eines zerbrochenen Gasbehälters in dem zerstörten Pullman-Wagen Feuer ausbrach.

Über die Ursachen dieses Zusammenstoßes lauten nach „Railr. Gaz." die Ansichten verschieden. Die Schuld scheint auf seiten des Lokomotivführers des nachfolgenden Zuges zu liegen, der auch entlassen wurde. Die Blocksignale sollen in guter Ordnung gewesen sein und die richtigen Zeichen gegeben haben.

Anscheinend sind die Züge zu rasch aufeinander gefolgt; das hintere Ende des stehenden Zuges war nur wenige Ellen von dem Signal entfernt, so daß ein Teil des zerstörten Zugteils gegen den Unterbau der Signalbrücke stieß.

Allgemeines.

— **Pariser Verkehrsverhältnisse.** In der gemischten Kommission zur Reorganisation der Beförderungsmittel in Paris und Umgebung wurde der Bericht des Herrn Hétier, Direktor der Arbeiten des Departements, verlesen. Dieser teilt die Omnibus- und Trambahngesellschaften in drei Klassen: solche, die aus ihrem Betrieb leben und keiner Reorganisation bedürfen; solche, welche das Stadtbahnnetz zum Verschwinden bringt; endlich solche, welche dahinvegetieren, die aber eine Umgestaltung lebensfähig machen kann. Letztere sind künftig als städtische Unternehmung in Aussicht gestellt, deren Betrieb indes der alten Omnibusgesellschaft zu überlassen wäre. Der Bericht sagt, man müsse für sie einen zugleich lebhaften und sparsamen Betrieb herstellen und deshalb nur kurze Linien mit billigem Fahrpreis von 10 und 15 Cts. schaffen, welche die Bahnhöfe der Stadtbahn und die Linien der unterirdischen Trambahnen miteinander verbinden. Es kann sein, daß der Stadtrat sich für direkten städtischen Betrieb entscheidet. — Vom Pariser Stadtrat ist im Einvernehmen mit den Polizeipräfekten eine ganz umgeänderte Automobilordnung aufgestellt worden. Danach wird künftig keine Höchstgeschwindigkeit mehr bestimmt, aber von den Fahrern wird mehr Ausbildung und ein Zeugnis als Chauffeur verlangt, welches ihnen entzogen werden kann wegen der Verantwortlichkeit bei Unglücksfällen. Auch sind Vorschriften zur Verminderung des Lärms, gegen den Geruch, gegen blendende Lichter usw. erlassen.

In der Generalversammlung der Pariser Omnibusgesellschaft — die ihren Namen noch aus alter Zeit führt, aber schon längst auch den Straßenbahnbetrieb aufgenommen hat und als den Pariser Verkehr beherrschend früher vielfach angegriffen ward — führte der Vorsitzende Senator Boulanger aus, die Gesellschaft habe nach Kräften gegen den unlauteren oder wenigstens unbilligen Wettbewerb, den man gegen sie hervorgerufen, kämpfen müssen: gegen die Stadtbahn unter der Erde und gegen die durchgehenden Straßenbahnen (tramways de pénétration) über der Erde. Sie habe überall, wo sie es gekonnt, den Pferdebetrieb durch mechanischen Betrieb ersetzt und sei davon sehr befriedigt. Das Wagenkilometer, welches 1902 noch 56 Cts. kostete, ermäßigte sich auf 53 Cts. im Jahre 1903 und auf 50 Cts. im Jahre 1904. Die Einnahmen seien ebenfalls ermutigend. „Wir haben“, sagte der Vorsitzende, „jetzt die Überzeugung, daß jedesmal, wo wir dem Pariser Publikum eine obere Linie mit schnellen Fahrmitteln eröffnen können, wir den Wettbewerb mit der Stadtbahn (métropolitain) aufnehmen können.“ Er führte als Beispiel die Ringlinie Stern-Villette an; dort ist in wenigen Jahren die Zahl der beförderten Personen wieder annähernd auf die gleiche Höhe gestiegen, welche sie vor der Eröffnung der Stadtbahn auswies (11 100 000 gegen 12 800 000). Mit völliger Sicherheit könne man nach der bisherigen Entwicklung darauf rechnen, den noch vorhandenen Unterschied einzuholen. Stellenweise ist der Betrieb mittels Leitstange aus „ästhetischen“ Gründen, ebenso wie in Berlin, nicht erlaubt worden. Herr Boulanger hatte schon im November 1904 die Erlaubnis nachgesucht, Selbstfahrer in Verwendung zu nehmen, hat aber bisher noch keinen Bescheid bekommen. Wir verweisen auf die interessante Mitteilung in Nr. 28 d. Ztg. „Londons überraschendste Verkehrsfrage“, die den Straßen-Motoromnibus behandelt. Die Pariser Omnibusgesellschaft beabsichtigt auch kleine Motoromnibusse für entsprechende Strecken herzustellen. Herr Boulanger sagte darüber noch: „Wir halten den Augenblick für gekommen, um Erfahrungen zu sammeln. Wir machen vorerst nur Versuche, wir haben noch keine Partei genommen; wir wissen noch nicht einmal, ob wir einen Petroleummotor oder einen anderen nehmen werden. Wir haben fünf oder sechs in der Probe, und derjenige, welcher am weitesten fortgeschritten ist, wird in fünf oder sechs Tagen fertig sein. Man wird binnen kurzem diese sehr niedlichen Wagen umlaufen sehen, und ich glaube, das Ergebnis wird derart sein, das Publikum zu verführen.“ Auf einen Einwand wegen der Kostspieligkeit bemerkte der Vorsitzende, selbstverständlich könne man diese Maßregel in ausgedehntem Umfang nicht eher durchführen, als bis die Gesellschaft die Verlängerung ihrer Konzession habe. Dann könne man aber schnell mehrere solcher Omnibuslinien herstellen. Er halte diese Reform für durchaus notwendig. Herr Boulanger schloß: Da die Pariser immer lieber oben als unten fahren, wird uns die Stadtbahn stets Fahrgäste lassen. Wir fügen hinzu, daß der erwähnte Kommissionsbericht des Herrn Hétier die gleichmäßige Verlängerung der Konzessionen bis 31. Dezember 1950 vorschlägt. Das wäre ungefähr ebenso lange, wie der Berliner Straßenbahngesellschaft die Konzession verlängert ist (bis 1949). Jedenfalls haben alle diese Pariser Verhältnisse und Pläne Interesse auch für Berlin in dessen derzeitiger kritischer Verkehrsperiode.

Den jetzigen Zeitpunkt, wo Präfektur- und Stadtrat auch über Bestimmungen des Lastenheftes weiter zu befinden haben, erachtet die sozialdemokratische Organisation, das Syndikat der Arbeiter und Beamten der Pariser Stadtbahn, für günstig, Ansprüche durchzudrücken und für sich selbst Propaganda zu machen. Es führt in einem Aufruf an das Stadtbahnpersonal aus, die Verwaltung des Métropolitain treibe es immer schlimmer in Nichtbeachtung der Vorschriften, Maßregelung und Mißhandlung der Angestellten usw. Diese Lage könne nicht andauern. Das Personal müsse einen einzigen „Block“ gegen das Vorgehen der Gesellschaft bilden; alle sollten in das rote Syndikat eintreten. Der Aufruf schließt: „Nieder mit den Gelben!“ (syndicats jaunes, die gemäßigten, mehr die Arbeitswilligen und gütliche Vereinbarung mit den Arbeitgebern vertretenden Organisationen).

— **Turnwagen.** Welche Bedürfnisse das Eisenbahnreisen auf weite Entfernungen mit sich bringt, zeigt eine Anregung, die die „Railroad Gazette“ aus einer amerikanischen Zeitung wiedergibt: Ungeachtet der Annehmlichkeiten und Bequemlichkeiten, deren man sich in unseren modernen Eisenbahnwagen erfreut, fehlt immer noch etwas, und das ist ein Turnwagen. Nach einigen Stunden Fahrens im Wagen werden der Körper und die Glieder steif und nur mit Schwierigkeit fängt man wieder an zu gehen. Manchmal spürt man die Ermüdung einer langen Fahrt noch tagelang. Dies könnte vermieden und das Reisen zu einer Quelle gesunder Erholung und Wohlbefindens gemacht werden, wenn die Neuerung in Aufnahme käme.

Was soll der Mensch während der mehrstündigen Fahrt im Eisenbahnwagen tun? Lesen im Wagen ist den Augen nachteilig, und auf schnell vorübereilende Gegenstände zu schauen, ist ebenfalls anstrengend für das Gesicht. Augenärzte raten uns, die Augen zu schließen und mit uns selbst bekannt zu werden. Aber auf Stunden so zu sitzen und zu philosophieren, wird eintönig, und auch der Geist benötigt Erholung und Ruhe. Da wäre es dann gerade richtige Zeit, einige körperliche Übungen vorzunehmen und einen kleinen Bummel zu machen, für welchen der Wagen ebenfalls benutzt werden könnte.

Bücherschau.

— **Meyers Handatlas.** Mit 115 Kartenblättern und 5 Textbeilagen. Dritte, vollständig neubearbeitete Auflage. Ausgabe A: ohne Namensregister, 28 Lieferungen zu je 30 ₰ oder in Leinen gebunden 10 *M.* Ausgabe B mit Register aller auf den Karten verzeichneten Namen, 40 Lieferungen zu je 30 ₰ oder in Halbleder gebunden 15 *M.* Leipzig und Wien, Meyers Bibliographisches Institut.

Das Werk, das in seiner äußeren Form dem bekannten Konversationslexikon entspricht, will vor allem dem geschäftlichen Gebrauch dienen und bevorzugt daher in erster Linie die Verkehrsinteressen. In welchem Grade und mit welcher Sorgfalt dies geschehen ist, davon gibt die der ersten Lieferung der neuen Auflage vorgesetzte „Weltverkehrskarte“ ein anschauliches Bild. Neben den großen internationalen Eisenbahnlinien aller Länder gibt sie, durch Farben unterschieden, die Dampferlinien sämtlicher Völker an. Zugleich sind die Sitze der deutschen und österreichischen Konsulate durch entsprechende Unterstreichung kenntlich gemacht. — Das der Ausgabe B beigefügte alphabetische Register aller auf den Kartenblättern verzeichneten Namen umfaßt 240 Seiten, und schon diese Zahl gibt zu erkennen, welche Masse von Stoff in dem engen Raume eines handlichen Oktavbandes zusammengedrängt ist. Dabei läßt die Deutlichkeit der Zeichnung und die Schärfe des Drucks nichts zu wünschen übrig. Das Werk erfüllt in ausgezeichneter Weise seinen Zweck: ein Nachschlagebuch für den täglichen Gebrauch zu sein, das durch seine Gestalt leicht zu handhaben ist und der zeitraubenden Mühe überhebt, die großen Atlanten aufzuschlagen. Es reiht sich leicht in jede Bücherei ein, ohne einen besonderen Platz oder Tisch zu beanspruchen. Der Inhalt ist ebenso reichhaltig wie zuverlässig.

— **Moderne Dampfturbinen.** Für weitere Kreise dargestellt von Dr. A. Krebs, Brüssel. Mit 21 in den Text gedruckten Abbildungen. Berlin, Verlag von Georg Siemens. 1905. Preis 2,5 *M.*

Die Vervollkommnung der Dampfturbinen hat so außerordentliche Fortschritte gemacht, daß man von jedem Techniker verlangen muß, daß er über die Einrichtung und Wirkungsweise dieser neuen Gattung von Dampfmaschinen, die berufen ist, die Kolbendampfmaschine auf immer weiteren Gebieten zu verdrängen, im allgemeinen unterrichtet ist. Die vielfachen Ver-

öffentlichungen darüber auch in den für die weiteren Kreise der Nichttechniker bestimmten Zeitschriften beweisen, daß der zunehmende Wissensdrang gegenüber den technischen Fortschritten im allgemeinen das Gebiet dieser neuen Krafterzeuger, die in Leistungen von Hunderttausenden Pferdekräften bereits ihre Daseinsberechtigung voll erwiesen haben, mitumfaßt.

An kurzen, allgemeinverständlichen Darstellungen der Vorgänge, welche das Wesen der neuen Kraftmaschinen ausmachen, hat es bislang gefehlt. Die mit umfassenden mathematischen Betrachtungen durchsetzten Werke über Dampfturbinen entbehren der Allgemeinverständlichkeit, und die in der technischen Literatur verstreuten, wenn auch nicht gerade spärlichen Veröffentlichungen über die verschiedenen Gattungen der Dampfturbinen sind nicht jedem zugänglich, ermangeln im übrigen ebenfalls zumeist der Gemeinverständlichkeit.

Das vorliegende Werkchen hat den Vorzug, daß es in gedrängter, grundlegender und doch sehr klarer Darstellung das Dampfturbinenproblem, seine Schwierigkeiten, die Lösungen des Problems und die ferneren Aufgaben behandelt. In folgerecht durchgeführter Betrachtung sind die verschiedenen Turbinen nach Klassen geordnet, so daß der Leser sich selbst ein Bild über die verschiedenen Bauarten machen kann.

Wer sich schnell und sachgemäß über den Gegenstand unterrichten will, wird das kleine Werk mit Erfolg zur Hand nehmen, das hiermit bestens empfohlen sei.

— **Dampf und Dampfmaschinen.** Von Professor R. Vater. Mit 44 Abbildungen. Geh. 1 ℳ, geb. 1,25 ℳ („Aus Natur und Geisteswelt." Sammlung wissenschaftlich-gemeinverständlicher Darstellungen aus allen Gebieten des Wissens. 63. Bändchen.) Verlag von B. G. Teubner in Leipzig.

Immer größer wird der Kreis derer, die sich auch ohne technische Vorkenntnisse über das Wesen der Dampfmaschine und die in der Dampfmaschine sich abspielenden Vorgänge eingehend unterrichten wollen oder von Berufswegen unterrichten müssen. Ihnen allen, also auch den Männern des Eisenbahnberufs, will das vorliegende Bändchen unter Voraussetzung geringer technischer Vorkenntnisse dienen. Darin sind eingehend behandelt die Vorgänge, die sich im Innern des Dampfkessels bei der Erzeugung des Dampfes abspielen, der Verbrauch an Wärme, der Unterschied zwischen überhitztem und gesättigtem Wasserdampf, ferner die Vorgänge im Innern des Dampfzylinders, die verschiedene Wirkungsweise des Dampfes in Einzylinder- und in Verbundmaschinen, die Vorzüge und Nachteile der Heißdampfmaschinen und Kondensationsmaschinen, der Zweck von Schwungrad und Regulator. Am Schlusse werden die dem Dampfmaschinenbetriebe noch anhaftenden Mängel erörtert, und es wird auf die voraussichtlich große Zukunft der Dampfturbine hingewiesen. Wer das Bändchen mit Aufmerksamkeit durchgelesen hat, wird sich ein wirkliches Verständnis der Dampfmaschine erworben haben.

— **Moellers Kursbuch.** In diesem Kursbuch, dessen Sommerheft soeben im Verlage von Schmorl & v. Seefeld Nachfolger in Hannover erschienen ist, besitzt der Reisende einen treuen und zuverlässigen Ratgeber für die Reise. Die Annehmlichkeit der alphabetischen Anordnung der Fahrpläne, die Angaben über Postverbindungen und Dampfschiffahrten sowie ausführliches Kursbuch der Kleinbahnen machen es sehr beliebt.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 3. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 3,15 km lange Strecke Eibenstock unt. Bf.-Eibenstock ob. Bf. der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 1. Mai d. J. ist der 2,5 km von Bielefeld und 4,4 km von Hillegossen an der Strecke Bielefeld-Lage neu hergestellte Bahnhof Bielefeld Ost für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Die an der Strecke Oppeln-Breslau zwischen Dambrau und Löwen gelegene Haltestelle Arnsdorf (Oberschl.) ist am 1. Mai d. J. für den Wagenladungs-Güterverkehr und die an der Strecke Kreuzburg O/S.-Breslau Odertorbhf. zwischen Noldau und Namslau gelegene Haltestelle Grambschütz am gleichen Tage für den unbeschränkten Personen- und Gepäckverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungs-Güterverkehr eröffnet worden. Sprengstoffe und Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind auf beiden Haltestellen von der Abfertigung ausgeschlossen. Für Grambschütz wird die Abfertigung von lebenden Tieren auf Kleinvieh in Käfigen beschränkt. Die Entfernungen betragen: von Arnsdorf (Oberschl.) nach Dambrau 7,800 km, von Arnsdorf (Oberschl.) nach Löwen 4,520 km, ferner von Grambschütz nach Noldau 6,170 km, von Grambschütz nach Namslau 6,020 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die im Kilometer $8^5/_6$ der Linie Zwittau-Skutsch zwischen der Haltestelle Stangendorf und der Station Blumenau gelegene Personenhaltestelle Ober=Stangendorf ist am 1. Mai d. J. eröffnet worden. Die Personenabfertigung erfolgt im Zuge und wird Gepäck nur im Nachzahlungswege abgefertigt.

K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn und k. k. priv. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. Mai d. J. sind die Haltestellen Běla Ö. N. W. B. und Běla S. N. D. V. B. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Erstere ist zwischen der Station Alt=Paka und der Haltestelle Kruh, letztere zwischen den Stationen Alt=Paka und Liebstadtl gelegen.

Schließung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die an der Lokalbahn Kolin-Čerčan gelegene Halte- und Ladestelle Čerčan (Loc. B.) ist am 1. Mai d. J. geschlossen worden. Am gleichen Tage ist in der Halte- und Ladestelle Vogelseifen — an der Linie Freudenthal-Kl.=Mohrau-Karlsdorf gelegen — die Fahrkarten-Ausgabestelle geschlossen worden. Die Ausgabe der Fahrkarten erfolgt vom genannten Zeitpunkte ab durch das Fahrpersonal im Zuge.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann=Saarbrücken. Auf dem Haltepunkt Neef, der bisher nur der Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg diente, können seit 1. Mai d. J. Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht bis zu 400 kg abgefertigt werden.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisher für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr eingerichtete, an der Lokalbahn Kolin-Čerčan gelegene Halte- und Ladestelle Hwezdonitz ist am 1. Mai d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Der an der Strecke Öls-Kreuzburg O/S. gelegenen Haltestelle Wilkau ist die Stationsbezeichnung Wilkau (Schles.) beigelegt worden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab sind in den Stationsbezeichnungen folgende Änderungen eingetreten:

bisherige Stationsbezeichnung	Linie	künftige Stationsbezeichnung
Buchholz Bahnhof . .	Weipert-Annaberg	Buchholz
Buchholz Haltepunkt .	„	Buchholz Königstraße
Chemnitz Nicolaibahnhof	Dresden-Werdau	Chemnitz Nicolaivorstadt
Hohnstein b/Schandau	Kohlmühle-Hohnstein	Hohnstein (Sächs. Schweiz)
Königsbrück Bahnhof	Klotzsche-Schwepnitz	Königsbrück
Königsbrück Haltestelle	„	Königsbrück Kamenzer Straße
Lößnitz Bahnhof . . .	Chemnitz-Adorf	Lößnitz ob. Bf.
Lößnitz Haltestelle . .	„	Lößnitz unt. Bf.
*)Ölsnitz i/Erzgeb. Bahnhof	Stollberg-St. Egidien	Ölsnitz i/Erzgeb.
*)Ölsnitz i/Erzgeb. Haltepunkt . . .	„	Mittelölsnitz
Oschatz Bahnhof . .	Leipzig-Dresden	Oschatz
Oschatz Haltestelle .	Oschatz-Döbeln	Oschatz Süd
Serkowitz	Leipzig-Dresden	Weintraube

*) Die Schreibweise der Stationen: Öderan, Ölschütz, Ölsnitz i/Erzgeb., Ölsnitz i/Vogtl. und Ötzsch, ebenso die der Linienbezeichnungen: HÖ. (= Herlasgrün - Ölsnitz) und ÖK. (= Kohlenbahn Ölsnitz i/Erzgeb.-Kaisergrube) mit „Ö" statt Oe wird künftig **allgemein** zur Anwendung kommen.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Der Name der an der Strecke Lissa-Prag gelegenen Station Mstětitz ist vom 1. Mai d. J. ab in Mstětitz-Bad Ostrow abgeändert worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. II 91 vom 1. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Ergänzung des Vereins-Wagenübereinkommens (abgesandt am 5. Mai d. J.).

Nr. II 93 vom 1. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Bauart der Weichen und Kreuzungen (abgesandt am 4. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Güterverkehr.

Staatsbahn-Gütertarife, Hefte II D, II J, II K und II L.

Mit Gültigkeit vom 15 Mai d. J. ab treten Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz nach Duisburg West, Hagen, Frankfurt a/M. Hauptbhf., Frankfurt a/M. Ost und Frankfurt-Sachsenhausen ab Baalberge, Erfurt, Freden, Marienborn (Prov. Sachsen), Staßfurt, Weferlingen und Wendessen in Kraft.

Über die Höhe dieser Sätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Magdeburg, den 6. Mai 1905. (1198)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Westdeutscher Privatbahn-Kohlenverkehr.

Am 10. d. M. erscheint zum Ausnahmetarif 6 vom 1. Dezember 1899 der Nachtrag XIV, welcher u. a. neue Frachtsätze von verschiedenen Stationen der Direktionsbezirke Cöln und Essen, der Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn, ferner anderweite, zum Teil ermäßigte Frachtsätze nach den Stationen Albersloh, Angelmodde, Capellen, Lauersfort, Hülserberg, Mörs C. E., Niep, Sendenhorst, Wolbeck und einigen anderen Stationen sowie die Aufhebung der Frachtsätze nach Münster W. L. E. enthält.

Die außerdem unter V des Nachtrags aufgeführten Frachtsätze nach Stationen der Cöln-Bonner Kreisbahnen gelten erst von einem noch näher zu bestimmenden Tage.

Verkaufspreis des Nachtrags 30 ₰ das Stück.

Essen, den 4. Mai 1905. (1199)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Am 10. Mai d. J. treten ermäßigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Nymegen H. B. und N. St. einerseits und den Stationen Bönninghardt und Menzelen des Eisenbahndirektionsbezirks Cöln anderseits in Kraft.

Das Nähere hierüber ist bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen zu erfahren.

Elberfeld, den 4. Mai 1905. (1200)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österr.-ungar.-bayer. Gütertarif.
Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 16 (Holzstoff) direkte Frachtsätze von Arad, Nagyvarad und Turocz-Szt. Marton nach Schongau zur Einführung.

München, den 3. Mai 1905. (1201)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband, Heft 1.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. wird die Station Schonungen im Verkehr mit Deutsch-Nettkow und Grünberg i. Schl. in den Ausnahmetarif 2 a für ungeschälte Weiden aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.

München, den 3. Mai 1905. (1202)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Güterverkehr zwischen Stationen der K. b. Staatseisenbahnen und solchen der Lokalbahn-Aktiengesellschaft in München.

Mit Gültigkeit vom 10. Mai 1905 werden die Verkehrsstellen der Lokalbahn Pressath-Kirchenthumbach in den Tarif für vorbezeichneten Güterverkehr einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

München, den 3. Mai 1905. (1203)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 15. Mai l. J. werden die Stationen Altkladno und Komotau der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 11, Serie V für Roheisen aufgenommen:

Nach	Von: Altkladno	Von: Komotau
	Mark für 100 kg	
Frankfurt a/M. Hafen	1,30	1,10
Gustavsburg tr.	1,34	1,14
Mainz Hafen, Kastel Hafen	1,35	1,15
Mannheim tr., Ludwigshafen tr.	1,38	1,18

München, den 2. Mai 1905. (1204)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.

Am 1. Juni 1905 treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze des Klassentarifs in Kraft:

Zwischen und	Pöpelwitz Umschlag: A 1	Pöpelwitz Umschlag: B
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen	
Kunau k. k. St. B.	125	112

Breslau, den 3. Mai 1905. (1205)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni 1905 treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 7 A (Kleie und Ölkuchen usw.) in Kraft:

Nach und von	Wittenberg (Prov. Sachsen) K. E. D. Ha
	Pfennige für 100 kg
Aussig Ö. N. W. B. und St. E. G., Schreckenstein Ö. N. W. B.	70

Breslau, den 2. Mai 1905. (1206)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juni d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 A (Bier usw.) unter den im Nachtrage 4 auf Seite 57 angegebenen Bedingungen in Kraft:

Nach / Von	Minden i/W. K. E. D. H.: a	b	c
	Pfennige für 100 kg		
Pilsen k. k. St. B.	526	410	367

Breslau, den 4. Mai 1905. (1207)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarife Teil II, Heft 1 bis 3 vom 1. Januar 1904.)

Am 1. Juni 1905 erscheinen die Nachträge I, enthaltend zahlreiche Änderungen und Ergänzungen der Haupttarife.

Insoweit gegen seither Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1905 in Kraft.

Der Preis beträgt für das Stück des
Nachtrags I zu Teil II, Heft 1 = 0,50 ℳ = 0,60 Kr.,
Nachtrags I zu Teil II, Heft 2 = 0,30 ℳ = 0,35 Kr.,
Nachtrags I zu Teil II, Heft 3 = 1 ℳ = 1,20 Kr.

München, den 2. Mai 1905. (1208)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayer. Gütertarif.
Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 gelangt der Nachtrag III zur Einführung.

Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli d. J.

München, den 2. Mai 1905. (1209)

Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Juni d. J. treten für Mineralöle, schwere (Ausnahmetarif Nr. 62), zu 10 000 kg von Trzebinia nach Stationen der Holländischen Eisenbahn, Niederländischen Staatsbahn und der Niederländischen Zentralbahn direkte Frachtsätze in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 2. Mai 1905. (1210)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Die im Haupttarife vom 1. Februar 1899, Seite 151 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifes 21 a (Sämereien unter 5000 kg) im Verkehre mit Cosel (Oderhafen) sind zu streichen, da die Station Cosel (Oderhafen) für den Stückgutverkehr nicht eingerichtet ist.

Breslau, den 2. Mai 1905. (1211)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
(Gütertarif.)

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Tönning unseres Bezirks als Seehafenstation in die Seehafen-Ausnahmetarife C für Weizen usw., D für Dextrin usw. und D 1 für Kartoffelstärkefabrikate usw. aufgenommen.

Altona, den 4. Mai 1905. (1212)

Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Am 15. d. M. treten weitere Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 21 (Wasserglas) und Nr. 22 (Tonerde, Schwefelsäure usw.) des Tarifhefts 6 im Verkehre von Worms Hauptbhf., Mannheim-Käferthal und Louisenthal nach der Schweiz in Kraft. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 4. Mai 1905. (1213)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Ausn.-Tarif 2 (Getreide usw.) treten unter Berücksichtigung der im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von oder nach	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach oder von Jicin B. C. B.	94 ₰
Von oder nach ≐ Schönpriesen-Umschlag nach oder von Jicin B. C. B.	89 „
Von oder nach Dresden-Elbkai nach oder von Jicin B. C. B.	130 „

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai ermäßigt sich der Frachtsatz von 130 ₰ für Ausn.-Tarif 2 B (Kleie und Ölkuchen) um 14 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 4. Mai 1905. (1214)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 2.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.
Tarif Teil II, Heft 2.

Grenzverkehr Rußland-Vorarlberg, einschließlich der Bodensee-Uferstationen Bregenz, Lindau, Romanshorn und Rorschach.
Tarif Teil II.

Güterverkehr Illowo transito mit Galizien, der Bukowina und Rumänien über Granica-Warschau.
Tarif für den Transport von Getreide etc.
(Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 sind in den „Besonderen Bestimmungen" sämtlicher obgenannter Tarife die im Punkte 9 der Reexpeditionsbestimmungen für Getreide etc. sub a—d bezw. e vorgesehenen Fälle, in welchen der Ausgleich der Unterschiede zwischen den im direkten Verkehre zu entrichtenden und den im gebrochenen Verkehre berechneten Frachten nicht bei der Weiterbeförderung der Sendungen von der Lagerhaus- bezw. Reexpeditionsstation, sondern nur im Rückvergütungswege stattfindet, durch Aufnahme des nachfolgenden Punktes e bezw. f zu ergänzen:

„wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation, und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird".

Demgemäß sind in der 1. Zeile des nach Punkt d bezw. e folgenden Absatzes die Worte „In den unter a—d (e) angeführten Fällen . . . ." auf „In den unter a—e (f) angeführten Fällen . . . ." abzuändern.

Wien, am 5. Mai 1905. (1215)

K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Ausn.-Tarif 8 Abteilung I im Kartierungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz und Böhm.-Trübau	145 ₰
Zwischen Schönpriesen-Umschlag und Böhm.-Trübau	140 ₰
Zwischen Dresden-Elbkai und Böhm.-Trübau	192 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 4. Mai 1905. (1216)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband. Verkehr mit Österreich.

Einbeziehung der Station Schönbrunn der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in die Abteilungen II B b, II B c und III B c des Ausnahmetarifes 18 (Eisen usw.), enthalten im Nachtrag IV zum Tarife Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1902.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Schönbrunn der K. F. N. B. in die vorbezeichneten Abteilungen des Ausnahmetarifes 18 des Tarifheftes 1 unter Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen mit folgenden Frachtsätzen einbezogen:

Nach / von	Eigentumsbahn	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen												anderen deutschen Hafenstationen
		Bremen[2] (Hauptbahnhof, Freibezirk)			Hamburg B[2], Wilhelmsburg			Stettin[2]			Warnemünde			
		Abteilung												
		II B b	II B c	III B c	II B b	II B c	III B c	II B b	II B c	III B c	II B b	II B c	III B c	
Schönbrunn	K. F. N. B.	449	223	182	419	210	171	289	153	128	389	197	162	siehe die besonderen Tabellen auf Seite 22—25 des Verbandstarifes Teil II, Heft 1.

[2]) Siehe Vorbemerkung auf Seite 9 bezw. 11 des Verbandstarifes Teil II, Heft 1.

Wien, am 4. Mai 1905. (1'217)

**Privilegierte österreichisch-ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.**

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.
Für Glas und Hohlglaswaren des Ausn.-Tarifes 10 A im Kartierungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 5000 kg	10 000 kg
Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz von Würbenthal . . .	185	133
Nach Schönpriesen-Umschlag von Würbenthal . . .	180	128
Nach Dresden-Elbkai von Würbenthal . . .	225	169

(für den Frachtbrief und Wagen)

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai ermäßigt sich für Hohlglaswaren der für 10 000 kg gültige Frachtsatz um 7 ₰ für 100 kg.
Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz für 5000 kg 10 ₰, für 10 000 kg 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.
Wien, am 3. Mai 1905. (1218)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

2. Personen- und Gepäckverkehr.

K. k. priv. Südbahngesellschaft.
Einführung von Personentarif-Nachträgen.
Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 gelangen folgende Nachträge zur Einführung:
a) Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1903 an gültigen Tarif Teil II, Heft 1 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden auf den österreichischen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft;
b) Nachtrag III zu dem vom 1. Januar 1903 an gültigen Tarif Teil II, Heft 2 für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Expreßgut und Hunden im direkten Verkehr zwischen den Stationen der österreichischen und den Stationen der im Gebiete der ungarischen Krone gelegenen Linien der k. k. priv. Südbahngesellschaft.
Die Nachträge enthalten Ergänzungen und Berichtigungen der Haupttarife und sind ab 15. Juni d. J. bei der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien zum Preise von 30 Heller für das Stück erhältlich.
Wien, am 5. Mai 1905. (1219)

3. Personen-, Gepäck- und Güterverkehr.

K. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.
Einführung eines neuen Tarifes auf der Csorbasee-Zahnradbahn.
Am 15. Juni 1905 tritt auf der Csorbasee-Zahnradbahn ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern in Kraft.
Dieser Tarif enthält die um die Transportsteuer erhöhten neuen Frachtsätze. Exemplare dieses Tarifes sind im Tarifbureau der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest V. Rudolfskai 6) erhältlich.
Budapest, am 1. Mai 1905. (1220)
Generaldirektion
der k. k. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn.

4. Verdingungen.

Die Lieferung des Bedarfs an unbedruckten Fahrkartenpappen, welcher jährlich etwa dreiundvierzig bis fünfundvierzig Millionen und zwar an einfarbigen Karten etwa fünfunddreißig und an mehrfarbigen Karten etwa zehn Millionen beträgt, soll auf unbestimmte Zeit verdungen werden. Angebote sind bis zum Verdingungstermin, den 15. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von unbedruckten Fahrkartenpappen" an uns einzureichen. Zuschlagsfrist 14 Tage. Die allgemeinen Bedingungen für die Vergebung von Lieferungen sind im Deutschen Reichs- und Königlich Preußischen Staatsanzeiger Nr. 47 vom 23. Februar 1901, erste Beilage, bekannt gemacht. Die Vertragsbedingungen können auf portofreien Antrag von der Fahrkartenverwaltung hierselbst, Friedrich Wilhelmstraße 10, kostenfrei bezogen werden. Die Eröffnung und Verlesung der Angebote erfolgt ebendaselbst.
Bromberg, den 22. April 1905. (1221)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:
Gruppe I:
Stab- und Formeisen in Schweiß- und Flußeisen, Eisenbleche 0,75—4,5 mm dick.
Gruppe II:
Geschmiedete und gepreßte Holzschrauben, eiserne und messingene Schrauben mit Metallgewinde, eiserne und messingene Nieten, Schließen, Drahtstifte, Sattlernägel, Drahtgewebe, Drahtgitter, Röhren, eiserne; Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Weißbleche, Drahtkordel, Eisenleitungsdraht, Schnee- und Tenderschaufeln, Federstahl, Stahlblech und Telegraphenleitungsstützen.
Gruppe III:
Kupfer, als Blech, Stangen, Röhren, Draht, Feuerbuchsplatten, Drahtseil; ferner Messingblech, Messingdraht, Messingreiber und Schließkloben, Klemmschrauben; Antimon, Blockzink, Zinkblech, Zinkringe, Bleizellen, Bleiplomben und Schlaglot.
Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:
„Verdingung 22. Mai 1905"
versehen, spätestens
Montag, den 22. Mai 1905,
vormittags 10 Uhr,
bei uns einzureichen.
Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.
Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.
Karlsruhe, den 6. Mai 1905. (1222)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung
der Lieferung von 3300 Stück Telegraphenstangen für den Direktionsbezirk Hannover am Dienstag, den 16. Mai 1905, vormittags 11 Uhr. Bedingungen nebst Angebotbogen werden gegen Einsendung von 50 ₰ (nicht in Briefmarken und ohne Bestellgeld) vom Rechnungsbureau hier, Thielenplatz 4, abgegeben.
Hannover, den 28. April 1905. (1223)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verkauf von Altmaterialien.

Achswellen 57 000 kg, Dreh- und Bohrspäne 290 000 kg, Eisenschrott 110 000 kg, Eisenblechschrott 60 000 kg, Gußeisen 380 000 kg, Martinkernschrott 500 000 kg, Kupferspäne 10 000 kg, Radreifen 291 000 Kilogramm, Radscheiben 60 000 kg, Radsterne 117 000 kg, Rotguß- und Messingspäne 15 000 kg, Stahlschrott 45 000 kg und Siederohrenden 30 000 kg.
Die Verdingungsunterlagen können in unserem Rechnungsbureau, Zimmer 33 des Verwaltungsgebäudes eingesehen oder von demselben gegen postfreie Einsendung **von 50 ₰ in bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden.
Versiegelte, mit der Aufschrift **„Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien"** versehene Gebote sind **bis zum 29. Mai 1905, vormittags 10 Uhr,** portofrei an unser Rechnungsbureau hierselbst einzusenden. Ende der Zuschlagsfrist 5. Juni 1905. (1224)
St. Johann-Saarbrücken, 26. April 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Angebote auf Ankauf der in den Werkstätten Berlin I (am Markgrafendamm), Berlin II (Ostbahnhof), Grunewald, Tempelhof, Potsdam und der Nebenwerkstatt Berlin (Lehrter Bahnhof) lagernden **alten Radsätze, Blech-, Guß-, Stahl-, Kern- und Wischschrott, Dreh- und Bohrspäne sowie Telegraphendraht** sind postfrei und versiegelt und mit entsprechender Aufschrift an das **Rechnungsbureau in Berlin,** Schöneberger Ufer 1—4, bis zum 20. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, einzureichen. Bedingungen und Angebotbogen sind einzusehen oder zu beziehen daselbst, **Zentralbureau, Zimmer 420,** gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bar (Briefmarken ausgeschlossen).
Zuschlagsfrist bis zum 17. Juni 1905.
Berlin, den 27. April 1905. (1225)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Vermischte Bekanntmachungen.

Auf Bahnhof Öls i/Schlesien stehen 76 Stück ausgemusterte Güterwagen zum Verkauf.
Vollzogene Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift versehen: „Angebot auf alte Eisenbahnwagen" postfrei an uns hierselbst, Gartenstraße Nr. 106, bis zum 16. Mai d. J., vormittags 10 Uhr, einzureichen. Die Eröffnung der eingegangenen Angebote findet am genannten Tage vorm. 11½ Uhr im Sitzungssaal des Oberschlesischen Bahnhofsgebäudes statt.
Formulare zu den Angeboten sowie die Verkaufsbedingungen können in unserem Verwaltungsgebäude, Zimmer 41, gegen postfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar) bezogen werden.
Breslau, im April 1905. (1226)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 37. 13. Mai 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 14 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Wechsel in der Leitung des österreichischen Eisenbahnministeriums.

Wie bereits in Nr. 35 d. Ztg. in Kürze gemeldet wurde, hat der Eisenbahnminister Dr. v. Wittek seine Entlassung erbeten, welche der Kaiser unter huldvoller Anerkennung der hervorragenden Verdienste des zurückgetretenen Ministers genehmigte. Gleichzeitig ist der Geheime Rat Wrba, Vorstand der finanziellen Sektion des Eisenbahnministeriums, mit dessen Leitung betraut worden.

Dr. v. Wittek, der nahezu acht Jahre an der Spitze des Eisenbahnministeriums gestanden hat, verläßt seinen Posten unter dem Einflusse der Kritik, welche im Parlamente an den großen Überschreitungen beim Bau der Alpenbahnen geübt worden ist. Man machte dem Minister nicht so sehr die Überschreitungen selbst, als den Umstand zum Vorwurf, daß er nicht schon beim Bekanntwerden der Notwendigkeit einschneidender Projektänderungen und der hierdurch sowie durch andere Umstände bedingten Kostenüberschreitungen an das Parlament wegen Bewilligung der Mehrkosten herangetreten sei und eine Gesetzvorlage erst unterbreitet habe, als die Überschreitungen bereits zu bedeutender Höhe angewachsen waren. Der vom Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses eingesetzte Unterausschuß glaubte in dem Vorgehen des Eisenbahnministers eine Hintansetzung der Rechte des Parlaments erblicken zu sollen; er empfahl zwar dem Eisenbahnausschusse mit Rücksicht auf die große volkswirtschaftliche Gefahr sowie auf die Rechtsfolgen, die aus der Unterbrechung des Bahnbaues für den Staat und die an den Alpenbahnen beteiligten Kronländer erwachsen würden, die Annahme des Gesetzentwurfes über die Deckung der Mehrkosten, erachtete es aber für ausgeschlossen, daß der Reichsrat dem Eisenbahnminister, dessen eigenmächtiges Vorgehen eine große Gefahr für die Staatsfinanzen und die Staatswirtschaft heraufbeschworen habe und den Grundsätzen des Konstitutionalismus zuwiderlaufe, weiterhin das Vertrauen entgegenbringe. Der Eisenbahnminister hat schon aus der Abstimmung des Unterausschusses die Folgerungen gezogen, ungeachtet dessen Beschluß nur mit einer Stimme Mehrheit gefaßt worden war, ungeachtet ferner von der Vertretung der Minderheit im Ausschusse nicht mit Unrecht darauf hingewiesen war, daß die optima fides der Staatseisenbahnverwaltung als erwiesen zu halten und der Vorwurf der verspäteten Vorlage insofern nicht stichhaltig sei, als vorerst alle nötigen Vorstudien durchgeführt werden mußten, ehe es möglich war, die Mehransprüche endgültig zu begrenzen.

Die Erörterung der Angelegenheit, welche den Rücktritt des Eisenbahnministers v. Wittek herbeiführte, wurde im Parlament und in der Presse zu vielen Angriffen gegen die Tätigkeit dieses ausgezeichneten Mannes benutzt, der vier Jahrzehnte seines Lebens dem öffentlichen Dienste im besten Sinne des Wortes geopfert und sich um das Eisenbahnwesen bleibende, auch vom Kaiser in seinem Handschreiben gewürdigte Verdienste erworben hat. Man behauptete u. a., daß er ein kapital- und handelsfeindlicher Eisenbahnminister gewesen sei, man warf ihm starren Fiskalismus vor und bemängelte die Art der Verwaltung der Staatsbahnen sowie sein Vorgehen gegenüber den Privatbahnen usw. Die Unstichhaltigkeit dieser und anderer Vorwürfe ergibt sich wohl am deutlichsten, wenn man die Tätigkeit des Ministers im einzelnen einer näheren Würdigung unterzieht und die wichtigeren Maßnahmen überblickt, welche von ihm ausgegangen oder doch unter seinem Einflusse zustande gekommen sind. Wir wollen vorausschicken, daß sich das österreichische Eisenbahnnetz unter der Ministerschaft Dr. v. Witteks mächtig entwickelt hat,

Es ist in der Zeit von Ende 1897 bis Ende 1904 von 16 308 km auf 20 949 km, d. i. um etwa 28 %, gewachsen. In derselben Zeit ist die Länge der Staatsbahnlinien von 8024 km auf 8521 km gestiegen. Die auf 1 Betriebskm entfallenden Transporteinnahmen sind bei den österreichischen Staatsbahnen 1903 gegen 1897 etwa um 15 % gestiegen. Wenn anderseits die kilometrischen Betriebsausgaben der österreichischen Staatsbahnen in derselben Zeit gleichfalls eine bedeutende Erhöhung erfahren haben, so ist dies in erster Linie auf die außergewöhnlichen Kosten der im Interesse der Verkehrssicherheit durchgeführten Maßnahmen und weiter auf die sozialpolitischen Ausgaben zurückzuführen, und es hätte dem Minister geradezu zum Vorwurf gemacht werden müssen, wenn er diese Ausgaben behufs Erzielung eines günstigeren finanziellen Ergebnisses in Ersparnis gebracht oder auch nur erheblich eingeschränkt haben würde.

Dank der besonderen Fürsorge des Eisenbahnministeriums haben vor allem die Lokalbahnen in der Zeit von 1898—1904 eine ganz außerordentliche Entwicklung erfahren. Die Länge der im Staatsbetriebe stehenden Privatlokalbahnen ist von rund 1419 km mit Schluß des Jahres 1897 auf 3707 km mit Schluß des Jahres 1904 gestiegen.

Was die Ergebnisse der im Staatsbetriebe stehenden Lokalbahnen betrifft, so verdient der große Erfolg beachtet zu werden, welchen die Staatseisenbahnverwaltung durch die von ihr seit dem Jahre 1899 durchgeführten wirtschaftlichen Maßnahmen erzielt hat. Der Betriebsüberschuß dieser Lokalbahnen ist von 1375 Kr. im Jahre 1899 auf 2667 Kr. im Jahre 1902 und 2956 Kr. im Jahre 1903 gestiegen. Dementsprechend ist der Betriebskoeffizient von 72,8 % im Jahre 1899 auf 53,9 % im Jahre 1902 und auf 52 % im Jahre 1903 zurückgegangen. Dieses Beispiel beweist wohl zur Genüge, daß der Minister v. Wittek den wirtschaftlichen Gesichtspunkten bei Verwaltung der Staatsbahnen erfolgreich Rechnung getragen hat.

Man hat dem Minister Dr. v. Wittek auch noch ganz besonders die schlechten Ergebnisse der Wiener Stadtbahn zum Vorwurf gemacht. Daß diese Ergebnisse ungünstig sind, kann ja nicht geleugnet werden. Indessen ist dabei zu berücksichtigen, daß die Linienführung der Wiener Stadtbahn vorweg durch die Notwendigkeit einer Verbindung der Stadtbahn mit den Hauptbahnhöfen ungünstig beeinflußt war und der Verkehr immer mehr unter dem drückenden Wettbewerb der elektrischen Straßenbahnen leidet. Unter diesen Verhältnissen war ungeachtet der ebenso sehr auf die Hebung des Verkehrs, wie auf die Verringerung der Ausgaben gerichteten eindringlichen Tätigkeit des Ministeriums eine Besserung des finanziellen Ergebnisses der Stadtbahn nicht erreichbar. Übrigens darf nicht unberücksichtigt gelassen werden, daß der jährliche Zuschuß, welchen die Staatseisenbahnverwaltung zur Deckung des Betriebskostenabgangs der Wiener Stadtbahn leisten muß, zum Teile wenigstens durch anderweitige Vorteile wettgemacht wird, welche der Staatseisenbahnverwaltung aus dem Betriebe der Wiener Stadtbahn erwachsen (insbesondere Befruchtung der Wiener Lokalstrecke der österreichischen Staatsbahn und Wegfall von Investitionen auf diesen Strecken, welche sonst unabweislich gewesen wären).

Es ist übrigens in dieser Beziehung nicht ohne Interesse, darauf hinzuweisen, daß die mehr als 20 Jahre im Betriebe stehende Berliner Stadtbahn, ungeachtet ihre Linienführung eine weitaus günstigere als jene der Wiener Stadtbahn ist, auch jetzt noch ein höchst geringfügiges Erträgnis abwirft.

Einen der wichtigsten Merksteine in der Tätigkeit des Ministers v. Wittek bildet wohl die Einbringung der großen Bau- und Investitionsvorlage. Es würde zu weit führen, hier die Bedeutung der mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 sichergestellten großartigen Bauten beleuchten zu wollen. Es mag genügen, darauf hinzuweisen, daß das Zustandekommen der zweiten Verbindung mit Triest durchaus notwendig war, um das österreichische Eisenbahnnetz in einer den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechenden Weise zu vervollständigen, seine Leistungsfähigkeit zu steigern und seinen Einfluß gebührend zu erhöhen. Wenn einmal diese großartigen Werke der Technik vollendet sein und ihre Segnungen sich im Verkehr fühlbar machen werden, dann wird man auch dem Manne volle Gerechtigkeit zuteil werden lassen, welcher den groß angelegten Plan der Verwirklichung zugeführt hat.

Von gleichfalls nicht zu unterschätzender Bedeutung ist die Sicherstellung des Baues der bosnischen Bahn von Sarajevo bis zur Sandschakgrenze im Limtale und im weiteren von Bugojno nach Arzano und von Doboj nach Samac. Insbesondere ist der vorgesehene Anschluß des bosnischen Netzes an Dalmatien von größter Tragweite für die Interessen der österreichischen Reichshälfte. Auch eine Reihe von Staatsverträgen sind hier zu erwähnen, durch welche wichtige Anschlüsse an das preußisch-sächsische und bayerische Eisenbahnnetz sichergestellt wurden.

Nicht mindere Fürsorge wie dem Baue neuer Linien widmete Minister v. Wittek der Ausgestaltung der Betriebseinrichtungen auf dem bestehenden Staatsbahnnetz. In dieser Beziehung wurde insbesondere durch das Gesetz vom 6. Juni 1901 die Durchführung eines weitausgreifenden Investitionsprogramms, umfassend den Ausbau zweiter und dritter Gleise, die Erweiterung von Stationen (es seien hier beispielsweise die großartigen im Baue befindlichen Bahnhofanlagen in Prag, Pilsen, Lemberg, Salzburg, Triest usw. erwähnt) und die Vermehrung der Fahrbetriebsmittel, sichergestellt. Gerade bei der Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln hat der Minister zu wiederholten Malen seine industriefreundliche Gesinnung betätigt, indem er in Zeiten, in denen es den Lokomotiv- und Wagenbauanstalten an Bestellungen mangelte, als Helfer in der Not auftrat und Vorausbestellungen für die Staatsbahnen auf Rechnung späterer Jahre einleitete sowie auch wiederholt die Privatbahnen zu Bestellungen veranlaßte. Hand in Hand mit den baulichen Umgestaltungen auf dem Staatsbahnnetze ging die Durchführung zahlreicher Neuerungen und Verbesserungen auf Staats- und Privatbahnen im Interesse der Betriebssicherheit oder der Steigerung der Leistungsfähigkeit. Wir nennen beispielsweise nur die Einführung stärkerer Normalschienen und schwererer Lokomotiven, der Luftsaugebremsen, der Rauchverzehrer, der Breidsprecherschen Umsetzwagen (im Verkehre mit Rußland) usw. Nicht minder bemerkenswert ist die allgemeine Einführung des Fahrens in Raumabstand sowie die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten. Von Interesse ist auch die Einleitung eingehender Studien über den elektrischen Betrieb auf Vollbahnen sowie wissenschaftlicher Beobachtungen beim Bau der großen Alpentunnel.

Es sei ferner auf den Erlaß einer Reihe neuer, den Anforderungen des modernen Verkehres entsprechender technischer Vorschriften hingewiesen, so insbesondere einer neuen Verordnung über den Bau von Brücken, einer neuen Signalordnung, neuer Verkehrsvorschriften, einheitlicher Muster für Fahrbetriebsmittel usw. An dieser Stelle mag noch die Ausdehnung der Gültigkeit des Haftpflichtgesetzes auf alle mit Anwendung elementarer Kraft betriebenen Bahnen (insbesondere elektrische Bahnen) Erwähnung finden.

Von Maßnahmen im Personenverkehr sei die Einführung von vierachsigen Wagen auf den Schnellzuglinien, die Einführung neuer Schnell- und Luxuszüge, die erweiterte Führung von Wagen III. Klasse bei Schnellzügen, anderseits die Einschränkung der Führung von Wagen I. Klasse, endlich die Einführung von 15- und 30 tägigen Abonnements für mehrere Abonnementsgruppen genannt. Nicht minder erwähnenswert sind die Maßnahmen des Eisenbahnministeriums im Interesse der Bekanntmachung der österreichischen Reisegebiete im Auslande durch Errichtung von Auskunftsbureaus, Veranstaltung von Ausstellungen landschaftlicher Bilder (u. a. in St. Louis), Verteilung künstlerischer Plakate und Broschüren usw. In bezug auf den Güterdienst sind die Einführung eines Stückgut-Abfertigungsverfahrens mit Frankierungsmarken, die Stückgut-Auf- und -Abgabe in Haltestellen, die Errichtung von Güternebenstellen (abseits

der Bahn), die systematische Reform des Güterzugverkehres und Ladedienstes, die Umarbeitung der allgemeinen Güterklassifikation unter Beiziehung von Interessenten, die weitgehendste Ausbildung ermäßigter Ausfuhrtarife unter Teilnahme der Privatbahnen, insbesondere die Einführung des Levantetarifes sowie verschiedene andere Tarifmaßnahmen im Interesse von Triest, die Einführung von Notstandstarifen sowie von Ermäßigungen im Interesse bestimmter Industrien usw. zu erwähnen.

Von Maßnahmen im Interesse des Personals sind bemerkenswert: Die Neuregelung der Dienstbezüge und insbesondere die Erhöhung der Bezüge des niederen Personals, die Aufbesserung der Ruhegenüsse, die Erlassung einer vom Geiste der Humanität getragenen Dienstordnung, einer neuen Arbeitsordnung für Arbeiter in Werkstätten und Heizhäusern, neuer Normen für die Aufnahme und Ausbildung von Lehrlingen in Werkstätten, die Regelung des Arbeitsverhältnisses der bei Regiebauten der Eisenbahn und in Hilfsanstalten beschäftigten Arbeiter, die Errichtung der Eisenbahnfachschule in Linz sowie kommerzieller Vorbereitungskurse bei den Staatsbahndirektionen, die Ausschreibung von Preisen für Verbesserungen und Vereinfachungen im kommerziellen Dienst, die Errichtung des Jubiläums-Wohltätigkeitsvereins für Töchter von Bediensteten der österreichischen Staatsbahnen, von Baugenossenschaften usw. Auch gegenüber den Privatbahnen hat das Eisenbahnministerium die Hände nicht müßig in den Schoß gelegt, diese vielmehr im öffentlichen Interesse zur Durchführung einer Reihe wichtiger Maßnahmen veranlaßt. So wurden auf Einflußnahme des Ministeriums bei verschiedenen Privatbahnen, vor allem bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, weittragende Tarifherabsetzungen (in Anpassung an die Staatsbahntarife) durchgeführt; anderseits wurden die meisten Privatbahnen zu bedeutenden Investitionen, so u. a. die Nordwestbahn zur Legung des zweiten Gleises, bestimmt. Die Südbahn hat unter Mitwirkung der Regierung ein Abkommen mit den Prioritätenbesitzern geschlossen, durch welches ihr gleichfalls reichliche Mittel zur Durchführung von Investitionen geboten wurden.

Der vorstehende flüchtige Rückblick auf die Tätigkeit des scheidenden Ministers dürfte wohl genügen, um bei allen, welche vorurteilslos zu denken vermögen, die Überzeugung zu befestigen, daß Dr. v. Wittek ebenso wie in seinen früheren Stellungen, so auch als Eisenbahnminister auf allen Gebieten des vielverzweigten Eisenbahnwesens eine unermüdliche und von reichen Erfolgen begleitete Tätigkeit entwickelt hat

Treffend hat Geheimerat Wrba, der nunmehrige Leiter des Eisenbahnministeriums, die Tätigkeit des Ministers v. Wittek in einer Ansprache gekennzeichnet, mit welcher er den Minister im Vorjahre gelegentlich der Feier seines 60. Geburtstags namens des Beamtenkörpers des Eisenbahnministeriums begrüßte. Geheimerat Wrba sagte damals u. a.:

„Seit dem Eintritt Euerer Exzellenz in das Handelsministerium bis zum heutigen Tage ist keine Maßnahme von nur einiger eisenbahnpolitischer Bedeutung ohne die maßgebende Mitwirkung und Einflußnahme Euerer Exzellenz zustande gekommen. Die wichtigsten Akte der Gesetzgebung, sei es in allgemeiner eisenbahnpolitischer, sei es in eisenbahnrechtlicher, in sozialpolitischer Beziehung, die Ordnung der rechtlichen und finanziellen Verhältnisse der Privatbahnen, die seinerzeitigen großen Verstaatlichungen, die Ausgestaltung des inländischen Bahnnetzes durch die staatliche Förderung des Lokalbahnwesens sowie durch die Sicherstellung der großen Staatsbahnbauten, vom Arlberge angefangen bis zu den jetzt im Zuge befindlichen wichtigen und schwierigen Gebirgsbahnen sowie so viele andere in den letzten Jahrzehnten getroffene gesetzliche und Verwaltungsmaßnahmen verdanken ihre Entstehung und ihr Gelingen in erster Linie der tatkräftigen Anregung und hervorragenden Mitwirkung Euerer Exzellenz und nicht zum geringsten Teile auch der wirksamen Vertretung in den öffentlichen Körperschaften, dem rückhaltlosen Vertrauen der Beteiligten in die gediegene Sachkenntnis und den streng rechtlichen Charakter Euerer Exzellenz. Dieser mühevollen und opferwilligen, auf das Äußerste angespannten, aber eben darum so erfolgreichen Amtstätigkeit hat aber, wie wir mit vollster Befriedigung feststellen, auch die wohlbegründete Anerkennung nicht gefehlt, und zwar weder die durch so vielfache Allerhöchste Auszeichnungen kundgegebene Allerhöchste Gnade Seiner Majestät des Kaisers, noch die sachliche Anerkennung der berufenen Faktoren im weitesten Umfange und insbesondere der dem Eisenbahnwesen nahestehenden technischen Kreise, deren hervorragende Leistungen bei Euerer Exzellenz stets die wärmste Anteilnahme und das eingehendste Verständnis gefunden haben."

Geheimerat Wrba, welcher am 10. d. M. zum erstenmal in seiner Eigenschaft als Leiter des Eisenbahnministeriums im Eisenbahnausschusse des österreichischen Abgeordnetenhauses erschienen ist, hat auch diese Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, ohne neuerlich in rühmendster Weise der Tätigkeit des Herrn v. Wittek zu gedenken. Geheimerat Wrba wies darauf hin, daß die ihm auferlegte Aufgabe ihm um so größer erscheine, als er an die Stelle eine Mannes trete, dessen unermüdliche Arbeitskraft, dessen umfassende Beherrschung aller Zweige des Eisenbahnressorts von seinen Anhängern und seinen Gegnern stets voll gewürdigt worden seien, und daß gerade er seine hervorragenden Eigenschaften in langjähriger, fast ein Menschenalter währender Mitarbeiterschaft zu erkennen und in ihrem vollen Wert zu ermessen am ersten in der Lage gewesen sei.

Die rückhaltlose Würdigung, welche das Wirken des Dr. v. Wittek von einer so maßgebenden und mit den Eisenbahnverhältnissen so vertrauten Persönlichkeit gefunden hat, mag ihm als Beweis dafür gelten, daß die dem Eisenbahnwesen nahestehenden Kreise, unbeirrt durch die gegen Dr. v. Wittek gerichteten Angriffe, seinem Wirken volle Gerechtigkeit widerfahren lassen. Mit tiefem Bedauern sieht man in diesen Kreisen einen Mann aus dem öffentlichen Dienste scheiden, welcher seine glänzenden Fähigkeiten, sein seltenes Wissen und seine außerorordentliche Arbeitskraft vier Jahrzehnte hindurch dem österreichischen Eisenbahnwesen mit allseitig anerkannter selbstloser Hingebung und grössten Erfolge gewidmet hat. Sein Wirken wird, wie im Allerhöchsten Handschreiben in huldvollster Weise zum Ausdruck gebracht ist, mit der Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens stets in der ehrenvollsten Weise verknüpft bleiben.

Möge Exzellenz v. Wittek sich in diesem Bewußtsein nicht durch die überlauten Stimmen der Gegner beirren lassen, sondern eingedenkt bleiben des alten Wahrspruchs: Viel Feind', viel Ehr.'

Der Wagenmangel in Rußland

wird immer fühlbarer und drückender. Eine geringe Wendung zum Besseren ist allerdings in bezug auf die Anzahl der unabgefertigt auf den Stationen lagernden Mengen Getreide eingetreten. Nach den amtlichen Aufzeichnungen lagerten noch am 9./22. April auf den Stationen 134 000 Wagenladungen. Dafür sind aber neue Ansammlungen entstanden und zwar von Grütze, und auch in der Abfertigung von Rindvieh sind Stockungen eingetreten. Diese Erscheinung mag zum Teil darin ihre Erklärung finden, daß den Eisenbahnen vom Ministerium vorgeschrieben war, den ganzen auf den Stationen verfügbaren Wagenpark zur Verladung von Mehl zu verwenden. Wohin das Mehl bestimmt war, ist allerdings nicht angegeben, aber es kann wohl angenommen werden, daß der Bedarf an Mehl auf dem Kriegsschauplatze und nicht minder im europäischen Rußland ein sehr großer gewesen ist. Die lange ausgebliebene Zufuhr von Körnerfrüchten hat die Nachfrage so sehr gesteigert, daß die russischen Müller sogar gezwungen waren, namentlich Roggen aus Preußen in ganz erheblichen

Mengen zu beziehen. Für die nächste Zeit wird ja wohl die Wolga im besonderen für die Getreideabfuhr eine wesentliche Hilfe bringen, um die am meisten mit Getreidesendungen überhäuften Bahnen zu entlasten. Wird der Weg benutzt, um die Ssamara-Slatoust-, Südostbahnen usw. von dem Getreide zu befreien, so wird allerdings das Getreide in erster Reihe dem Hafen von St. Petersburg zugeführt werden müssen, ganz ohne Rücksicht darauf, wohin es eigentlich und ursprünglich bestimmt gewesen sein mag. Der Vorteil wird dann lediglich in der Befreiung der großen Mengen Getreide von dem Stillager und in der Nutzbarmachung der Stationsanlagen, was namentlich bei der Ssamara-Slatoust-Bahn von sehr großer Bedeutung wäre, liegen. Übrigens wird auch den Getreidehändlern der Vorteil zufallen, daß sie in die Lage kämen, wenn auch auf Umwegen ihr Getreide in den Handel bringen zu können. Immerhin wird es aber doch nicht möglich sein, vor dem Einbringen der neuen Ernte die Stationen von den dort lagernden, immer noch sehr großen Mengen Getreide zu befreien.

Das sind aber zur Zeit lange nicht die einzigen Sorgen, die der Betrieb der Bahnen innerhalb der Grenzen des europäischen Rußlands der Eisenbahnverwaltung macht; vielleicht drückt der Wagenmangel im Süden des Reiches noch mehr als im Nordosten, denn hier liegen die Industriebezirke: die Kohlenbergwerke, die Eisenfundstätten, die Hochöfen, die Salzbergwerke, kurz, hier liegt die Gefahr vor, daß die Industrie ins Stocken gerät. Diese Gefahr abzuwenden ist daher eine wichtige Aufgabe, die einer Kommission, die am 7./20. April in St. Petersburg tagte, vorgelegen hatte. Es wurde hierbei zunächst festgestellt, daß sich zwischen Produktion und Versand namentlich im laufenden Jahre ein stetig wachsendes Mißverhältnis herausgebildet hat, als dessen nächste Ursache zwei Umstände in Betracht kommen, nämlich einmal die zu geringe Durchlaßfähigkeit der Bergwerksbahnen in der Richtung nach Norden und Nordwesten und sodann der Wagenmangel, der durch Absendung von Wagen nach dem fernen Osten hervorgerufen ist. Es müßten daher, wie die „Torgowo-Prom. Gaseta" berichtet, nach Ansicht der Konferenz, um diesem Mangel abzuhelfen, 7200 neue Wagen beschafft werden; ferner seien zur Erhöhung der Durchlaßfähigkeit der genannten Bahnen in nördlicher und nordwestlicher Richtung 920 000 R. erforderlich. Die Mittel für diese baulichen Erweiterungen sollen aus den budgetmäßigen Summen des Ministeriums entnommen und die Arbeiten unverzüglich aufgenommen werden. Damit wäre dann wohl nach Meinung der Konferenz — so scheint es wenigstens — die Möglichkeit geschaffen, wesentlich mehr als bisher zu befördern. Nun fehlen aber noch immer die gleichfalls unerläßlichen Güterwagen. Um den Bedarf der Südbahnen an Wagen zu decken, muß nach Ansicht der Konferenz der Güterwagenpark der drei Südbahnen, der gegenwärtig aus 60 000 Wagen besteht, um 9000 neue Wagen vergrößert werden. Soweit ist das Ergebnis der Beratungen der Konferenz durchaus klar und verständlich, nur dürfte man erwarten, daß auch energisch weitergegangen wird und die erforderlichen Schritte und Maßnahmen in Vorschlag gebracht werden, um möglichst schnell in den Besitz der notwendigen Güterwagen zu kommen. Davon geschieht aber nichts, sondern es wird auffallenderweise beschlossen, mit der Vervollständigung des Wagenparks der Südbahnen zu warten, weil eine zweite Kommission, die unter dem Präsidium des Ministergehilfen A. W. Mjassojedow-Iwanow arbeitet, einen Beschluß gefaßt haben soll, der sich auf die Vergrößerung des Wagen- und Lokomotivenparks des ganzen Eisenbahnnetzes bezieht, und weil dadurch auch der Bedarf der Südbahnen an Wagen gedeckt werden würde. Die Kommission Mjassojedow-Iwanows hat nämlich beschlossen, bei den Wagenfabriken Bestellungen entsprechend ihrer vollen Leistungsfähigkeit, die sich auf 45 000 Wagen jährlich stellt, zu machen. Ebenso sollen den Lokomotivfabriken, die in nächster Zeit 1600 Lokomotiven im Jahr zu bauen imstande sein werden, Bestellungen entsprechend ihrer ganzen Leistungsfähigkeit zugehen. Das sind doch wunderbare Dinge; aber solche Vorgänge kommen im Lande aller Reußen nicht vereinzelt vor; sie lassen immer dasselbe Ergebnis befürchten, daß nämlich nichts geschieht. Es läßt sich so oft beobachten, daß in dem Bestreben, möglichst alles mit einem Male zu regeln, schließlich die Kraft, die Mittel und die Möglichkeit zur Ausführung versagen; inzwischen verstreicht die kostbare Zeit und das verhältnismäßig leicht Erreichbare wird so dem unerreichbaren, idealen Zustande geopfert. Ob es auch in diesem Falle so kommen wird, läßt sich natürlich nicht mit Bestimmtheit behaupten, aber schon der Kostenaufwand, der eine Kapitalbeschaffung von rund 200 Millionen Rubel notwendig macht, wird die schleunige Beschaffung, worauf es ja doch im wesentlichen ankommt, keinenfalls fördern.

Neben der Beschaffung von Güterwagen hat sich auch ein dringender Bedarf an Personenwagen geltend gemacht, so daß über die durch den Etat vorgesehene Beschaffung hinaus noch schleunigst 119 Personenwagen III. Kl. und 150 Durchgangswagen IV. Kl. gebaut werden sollen. Es fehlt eben auf den Eisenbahnen überall; das zeigt auch das Vorgehen der Produzenten von Uraleisen. Dort sind die Vertreter von Eisenbahnen sowie der Wolga- und Kama-Reeder zu einer Konferenz zusammengetreten, um Maßnahmen zu beraten, durch die die Beförderung von Uraleisen nach dem europäischen Rußland erleichtert werden könnte, da dieses Eisen jetzt nicht auf dem gewöhnlichen Wege befördert werden kann, weil die Ssamara-Slatouster Bahn mit Transporten überbürdet ist. Nach Erörterung dieser Frage beschloß der Kongreß, einen direkten Verkehr von der Permschen Bahn über Lewschino, die Kama, die Wolga und die Häfen Rybinsk, Jaroslaw, Nishni, Kasan, Ssaratow, Zarizyn nach allen Stationen des europäischen Eisenbahnnetzes zu schaffen und für den Transport von Eisen während der diesjährigen Schiffahrtszeit einen ermäßigten Tarif einzuführen. Das ist der gleiche Weg, von dem wir zu Anfang dieser Ausführungen annahmen, daß das Getreide ihn wählen wird, um sich von seinem Stillager zu befreien. Drängt sich aber so viel Gut der Wolga zu, so kann auch hier wiederum leicht ein Mangel an Schiffgefäßen eintreten. Immerhin ist das zur Zeit der einzige gangbare Weg, um eine völlige Stockung des Güterverkehrs auf den am meisten bedrängten Bahnen zu vermeiden.

Dr. M . . s.

Nachrichten.

Deutschland.

— Personentarifreform. Im Anschluß an die Meldung von der Rückkehr der bayerischen Vertreter auf der Berliner Konferenz vom 6. und 7. d. M. schreibt die Augsb. Abendztg.: „Wie wir hören, haben die Verhandlungen in allen wesentlichen Punkten zu einer Einigung der deutschen Eisenbahnverwaltungen auf Grund der preußischen Vorschläge geführt, und es ist nur noch die formale Zustimmung der einzelnen Regierungen einzuholen. Die preußischen Vorschläge bewegten sich in der Hauptsache in folgender Richtung: Aufhebung der Rückfahrkarten und tunlichste Beseitigung aller Sonderbegünstigungen; Beseitigung des Schnellzugzuschlags und Einführung eines Zonenzuschlags nach dem Vorbild der Platzkarten in den D-Zügen; einheitlicher Tarif für die I. Klasse 7 ₰ das Kilometer, für die II. Klasse 4,5 ₰, für die III. Klasse 3 ₰ und für die IV. Klasse 2 ₰. Die Einführung der IV. Wagenklasse in Bayern ist nicht zur Bedingung einer Einigung gemacht worden; Bayern wird in Zukunft für die III. Klasse in den Personenzügen 2 ₰ für das Kilometer und für die III. Klasse in Schnellzügen 3 ₰ erheben. Auch über die Revision des Gepäcktarifs hat man sich geeinigt, wenigstens in allen wesentlichen Punkten. Es soll für Gepäckstücke ein Sendungstarif, abgestuft nach Zonen und Gewicht, eingeführt werden. Unter „Sendungstarif" hat man zu verstehen, daß mehrere Gepäckstücke als eine Sendung behandelt werden. Über den Zeitpunkt des Inkrafttretens des neuen Tarifs ist noch nichts bestimmt, im laufenden Jahre wird es indes keinesfalls mehr möglich sein."

Wir geben die Mitteilung des meist trefflich unterrichteten süddeutschen Blattes wieder, ohne für die Richtigkeit des Inhalts einstehen zu können.

— Bahnsteigerhöhung auf der Berliner Ringbahn. In der ersten Woche des April sind auf der Berliner Ringbahn auch die letzten bisher noch fehlenden Stationen mit erhöhten Bahnsteigen versehen worden. Es waren das die Stationen mit geringerem Verkehr, nämlich: Schmargendorf, Ebersstraße, Papestraße, Tempelhof, Hermannstraße, Treptow, Zentralviehhof, Schönhauser Allee, Putlitzstraße und Beußelstraße. Infolge des geringeren Verkehrs war es möglich, die Erhöhung nicht in wenigen Stunden mit Betoneisenplatten, sondern auf folgende Art zu bewirken:

Zunächst wurden die Bahnsteige im niedrigen Zustande vorübergehend auf doppelte Zuglänge gebracht, und zwar einfach durch Sandschüttung mit geringer Decke von altem Kies; die Bordkanten bildeten alte Holzschwellen. Hierauf wurde mit der Erhöhung dieser halben Bahnsteiglänge begonnen, während die Züge an der niedrigen Hälfte hielten. Die Erhöhung erfolgte durch Erdschüttung zwischen Kantenmauern aus Beton, auf welche die alten Bordsteine wieder verlegt wurden. Als die Züge nun an den hohen Bahnsteigen abgefertigt werden konnten, erhöhte man das letzte Stück, das an der vorgeschriebenen Länge von 150 m noch fehlte, unter Verwendung des jetzt unnötig gewordenen Schüttbodens der 150 m

übersteigenden Länge. Die festgestampfte und festgetretene Schüttung wurde mit den alten Mosaiksteinen befestigt.

Diese Ausführungsart war praktisch und nicht teuer, sie ging ohne große Unbequemlichkeiten für die Reisenden und ohne jeden Unfall von statten, außerdem schnell, weil man gleichzeitig auf allen 11 Bahnsteigen angefangen hatte.

Es sind nunmehr sämtliche täglich benutzten Bahnsteige der Berliner Stadt- und Ringbahn mit den anschließenden Stationen Eichkamp und Grunewald auf 76 cm über Schienenoberkante gebracht. Gegenwärtig wird der zweite, nur Sonntags benutzte Bahnsteig in Treptow erhöht, an dem man vor Fertigstellung der Spreebrücke, die rechtzeitig zum Osterverkehr wieder in Betrieb genommen wurde, nicht anfangen konnte. In Zukunft wird wegen der offensichtigen Vorteile keine Vorort- oder Stadtbahn laut § 23 der neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung ohne hohe Bahnsteige gebaut werden.

Von dem Umfang der Arbeit gibt nachfolgende Übersicht ein Bild.

Lfd. Nr.	Bahn	Bahnhof	Zahl der Bahnsteige	Zeit der Ausführung
1	Stadtbahn	Stralau-Rummelsburg	6	1903 und 1904
2	„	Warschauer Straße	1	1903
3	„	Schlesischer Bhf.	2	März 1903
4	„	Jannowitzbrücke	1	1903 und 1904
5	„	Alexanderplatz	1	März 1903
6	„	Börse	1	„ 1903
7	„	Friedrichstraße	1	„ 1903
8	„	Lehrter Bhf.	1	„ 1903
9	„	Bellevue	1	„ 1903
10	„	Tiergarten	1	„ 1903
11	„	Zoologischer Garten	1	„ 1903
12	„	Savignyplatz	1	„ 1903
13	„	Charlottenburg	2	„ 1903
14	Ringbahn	Halensee	2	1903 und 1904
15	„	Schmargendorf	1	1905
16	„	Wilmersdorf-Fried.	1	1903
17	„	Ebersstraße	1	1905
18	„	Schöneberg	1	1903
19	„	Potsdamer Ringbhf.	1	1903
20	„	Papestraße	1	1905
21	„	Tempelhof	1	1905
22	„	Hermannstraße	1	1905
23	„	Rixdorf	1	1903
24	„	Treptow	2	1905
25	„	Frankfurter Allee	1	1903
26	„	Zentralviehhof	2	1905
27	„	Landsberger Allee	1	1903
28	„	Weißensee	1	1903
29	„	Prenzlauer Allee	1	1903
30	„	Schönhauser Allee	1	1905
31	„	Gesundbrunnen	1	1903
32	„	Wedding	1	1903
33	„	Putlitzstraße	1	1905
34	„	Beußelstraße	1	1905
35	„	Jungfernheide	1	1904
36	„	Westend	3	1903 und 1904
37	anschließ. Stationen	Eichkamp	1	1904
38		Grunewald	4	1904
		zusammen	53	

P.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des Ruhrbezirks sind vom 1. bis 7. d. M. in 6 Arbeitstagen 118 639 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 19 773 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 113 987 und auf den Arbeitstag 18 998 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 775 und im ganzen 4652 Wagen oder 4,1 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 5. d. M. und betrug 20 144 Wagen gegen 19 255 am 5. Mai im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 22 355 Wagen zu 10 t gegen 17 072 Wagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 13 gegen 91 sowie von anderen Gütern 7 gegen 23 Wagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 24 382 offene Wagen gegen 25 114 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 732 oder 2,9 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— **Bahnhofsbauten in Metz.** Man schreibt der Köln. Ztg. aus Metz: Während der neue Metzer Durchgangsbahnhof aus seinen Fundamenten und über die tiefgelegte Zugangshalle hinaus emporwächst und in geringer Entfernung davon auch das neue Bahnpostamt bereits seine Umrisse im Rohbau zeigt, steht der dritte Teil der großen Gesamtanlage, der umfangreiche Güterbahnhof, fertig da und ist seit dem 1. d. M. in vollem Betriebe. Das Verwaltungsgebäude mit der daranstoßenden Güterhalle hat eine Länge von 460 m; die Halle selbst hat zu beiden Längsseiten je 26 Tore, einerseits für die Annahme und die Ausgabe von Stadtgütern, anderseits für die Beladung und die Löschung der Bahnwagen. Für diesen Zweck ist die Wand in sieben Abschnitte geteilt, die stufen- oder sägenartig in der Weise angelegt sind, daß zu je vier oder zwei Toren eigene, immer länger werdende Parallelgleise für ebenso viele Wagen heranführen und Ladung und Löschung sich abteilungsweise ungehindert vollziehen. In die Halle sind acht Zimmer eingebaut, die teils als Schreibstuben für Lademeister usw., teils den Bedürfnissen der Arbeiter dienen und mit Bänken und Tischen, Koch- und Waschgelegenheit usw. ausgerüstet sind. Den Hauptzugang zum neuen Güterbahnhof bildet eine eigenartige Tunnelstraße, die von einem etwa 150 m langen Gewölbe bedeckt ist. Die Oberfläche ist aber durch sechs breite, vollständige Lichtschächte durchbrochen und in ebenso viele Einzelabschnitte zerlegt, deren jeder eine sechsgleisige Fahrbahn für den Einlauf zum Personenbahnhof bildet. Die ganze umfangreiche Bahnanlage hat mit vielen Geländeschwierigkeiten zu kämpfen gehabt, die an einzelnen Stellen heute noch nicht ganz überwunden sind.

— **Über die Einführung von Ausnahmetarifen für sächsische Rohbraunkohle und Braunkohlenbriketts nach den Häfen der Nord- und Ostsee** wurden, wie das „Chemnitzer Tageblatt" meldet, in der Sitzung der Handelskammer zu Chemnitz am 2. d. M. folgende Mitteilungen gemacht: Für die Sachsen benachbarten preußischen Braunkohlengebiete bestehen seit längerer Zeit ermäßigte Tarife nach den deutschen Häfen und dem Küstengebiet einschließlich Dänemarks, die geschaffen worden sind, um der deutschen Kohle den Wettbewerb gegen die englische zu erleichtern. Eine besondere Ermäßigung ist gewährt worden für Sendungen, die weiter seewärts verfrachtet werden sollen. Da nun Untersuchungen, die von der sächsischen Staatsbahnverwaltung angestellt wurden, ergaben, daß bei den sächsischen Braunkohlenwerken eine gedrückte Lage bestand, so berief die Generaldirektion im Oktober 1904 eine Sitzung von Vertretern der Handelskammern zu Chemnitz, Dresden, Leipzig, Plauen und Altenburg und einigen Kohlenindustriellen nach Dresden, um über die erbetenen Frachtermäßigungen, die der Braunkohlenindustrie die Überwindung ihrer schwierigen Lage erleichtern würden, zu beraten. Bei diesen Verhandlungen drehte es sich um die Frage, ob ein Bedürfnis für die Frachtermäßigung bestehe und ob durch Erleichterung des Kohlenabzugs aus Sachsen eine Schädigung der inländischen Verbraucher, namentlich der Industrie, zu erwarten sei. Die Bedürfnisfrage wurde allgemein bejaht, zugleich aber wurden Bedenken gegen eine Frachtermäßigung für Steinkohlen erhoben. Es wurde daher dem Finanzministerium von der Generaldirektion vorgeschlagen, von der Gewährung von Frachtermäßigungen für Steinkohlen abzusehen und nur wegen der Ausdehnung der für die preußischen Nachbargebiete bestehenden Ausnahmetarife für Braunkohlen und Braunkohlenbriketts auf die sächsischen Versandstationen mit der preußischen Staatsbahn in Verhandlung zu treten. Das Finanzministerium hat diesen Vorschlag genehmigt, und es ist hierauf ein entsprechendes Ersuchen an die beteiligten preußischen Eisenbahndirektionen gerichtet worden. Von zwei Direktionen liegen bereits zustimmende Erklärungen vor, an der Zustimmung der übrigen ist nicht zu zweifeln.

— **Die Beteiligung des württembergischen Staates an dem Filderbahnunternehmen.** In den Entwurf des württembergischen Eisenbahnbaugesetzes für die Finanzperiode 1905/06 ist, wie wir bereits mitgeteilt haben, eine Forderung eingestellt zur Beteiligung des Staates an dem Filderbahnunternehmen durch Übernahme von Aktien im Nennwert von 300 000 ℳ. Wir geben hier einiges aus der Begründung der Forderung wieder. Es ist gesagt, die Betriebsverhältnisse auf der Filderbahnstrecke Möhringen-Hohenheim seien äußerst ungünstig, und es haben auf dieser Strecke in den letzten Jahren mehrfache Unfälle stattgefunden. Die Ursache der vorhandenen Mißstände sei hauptsächlich darin zu erblicken, daß die Bahn fast auf der ganzen Strecke auf der Staatsstraße liege und der Straßen-

grund nicht die genügende Festigkeit für eine Eisenbahn besitze. Abhilfe könne nur dadurch geschaffen werden, daß die Bahn von der Staatsstraße wegverlegt und auf eigenem Bahnkörper geführt werde. Die Kosten für diesen Umbau, der als ein vollständiger Neubau anzusehen sei, betragen ohne die Grunderwerbskosten 360 000 M. Hierbei ist der dreischienige Ausbau der Bahn und die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Schmalspurstrecke vorgesehen. Der elektrische schmalspurige Betrieb soll der Personenbeförderung dienen, während der Güterverkehr auf den vollspurigen Gleisen mit Lokomotivbetrieb bewältigt werden soll. Der Staat will sich nun an dem Filderbahnunternehmen mit einem bar einzuzahlenden Aktienkapital von 300 000 M. beteiligen, die Gemeinden stellen den erforderlichen Grund und Boden unentgeltlich zur Verfügung und zahlen einen Barbeitrag von 30 000 M. Die restlichen 30 000 M. bestreitet die Gesellschaft aus ihrem Erneuerungsfonds. Eine Beteiligung des Staates an dem Filderbahnunternehmen wird u. a. aus folgenden Gründen als gerechtfertigt bezeichnet: Die Filderbahn sei seinerzeit ohne irgend welche erhebliche Unterstützung durch den Staat erbaut worden, während in der Folgezeit eine Reihe von Privatbahnunternehmen zum Teil sehr erhebliche Staatsbeiträge erhalten haben, obwohl die Fildergegend hinsichtlich der Zahl ihrer Bevölkerung und der Bedeutung ihres Verkehrs den vom Staat in der angegebenen Weise unterstützten Landesteilen mindestens gleichstehe. Allerdings habe die Regierung bisher an dem Grundsatze festgehalten, daß nachträgliche Staatsbeiträge nicht bewilligt werden. Eine eigentliche Ausnahme von diesem Grundsatz würde jedoch kaum anzunehmen sein, da es sich in Wirklichkeit um den Bau einer ganz neuen Bahnstrecke handle. Übrigens würden die besonderen Verhältnisse der Bahn Möhringen-Hohenheim auch eine Ausnahme von dem erwähnten Grundsatz rechtfertigen. Vor allem sei zu berücksichtigen, daß die dem Staat gehörige landwirtschaftliche Hochschule Hohenheim mit in erster Linie an der Herstellung einer leistungsfähigen, betriebssicheren Bahn interessiert sei. Auch die Straßenbauverwaltung habe mit Rücksicht auf die von ihr zu vertretenden Interessen die Weglegung der Bahnlinie von der Straße als besonders wünschenswert bezeichnet.

— **Von der Nordsee zu den Alpen.** Unter dieser Überschrift teilt der Bremer „Leuchtturm“ über die Bedeutung einiger am 1. Mai in Kraft getretenen Fahrplanverbesserungen folgendes mit: Die Eisenbahnverbindung zwischen Bremen und dem Binnenlande hat — dank dem verständnisvollen Entgegenkommen der beteiligten Eisenbahnverwaltungen — in den letzten Jahren bedeutende Verbesserungen erfahren, die besonders den vielen Tausenden von Fahrgästen des Norddeutschen Lloyd, sowohl den überseeischen als den Besuchern der Nordseebäder, große Vorteile und Annehmlichkeiten bieten. Noch vor Jahresfrist war es nicht möglich, an einem Tage von Bremen nach Süddeutschland und der Schweiz (oder umgekehrt) zu gelangen, vielmehr mußte man entweder einmal übernachten oder aber mit Benutzung des Schlafwagens, dessen Abfahrtszeiten außerdem sehr ungünstig lagen, 1½ Tage Eisenbahn fahren, bis man die schweizerische Grenze erreichte. Diesem Übelstand ist nunmehr durch die Einrichtung einer Reihe besserer Zugverbindungen abgeholfen, so daß man jetzt in einer Tagfahrt von Bremen aus alle Plätze Deutschlands, ja auch die Hauptplätze der Schweiz erreichen kann.

Es geht jetzt ein Schnellzug morgens 8.32 von Bremen ab, der um 11 Uhr abends in Basel eintrifft, wo er noch direkten Anschluß nach Bern, Genf, Luzern und Marseille bietet; ebenso führt von dort aus der beste Weg zu allen anderen berühmten Orten der Schweiz und durch den St. Gotthard nach Italien. Natürlich kommt dieser neue Zug auch dem Verkehr mit allen bedeutenden Plätzen Süddeutschlands: Frankfurt, Karlsruhe, Straßburg, Stuttgart, München u. a., und mit den vielbesuchten Bade- und Luftkurorten Nauheim, Wiesbaden, Homburg, Kissingen, Baden-Baden, Karlsbad usw. zugute, die alle im Laufe des Tages von Bremen aus erreicht werden können. In München bietet sich Anschluß nach Oberbayern, Tirol und über den Brennerpaß nach Italien. Ebenso ist es auch ermöglicht, von all diesen wichtigen Plätzen aus noch an einem und demselben Tage nach Bremen zu gelangen.

Für den engeren Verkehr zwischen Bremen-Hannover-Cassel-Frankfurt ist ein Schnellzugpaar neu eingelegt, für den nach Cassel und den Orten des Wesergebietes ebenfalls ein solches.

Aber auch nach dem Westen Deutschlands, insbesondere nach den Industriezentren Rheinlands und Westfalens sowie nach Antwerpen und Brüssel, Rotterdam, Amsterdam und Paris ist jetzt eine vorzügliche Tagesverbindung geschaffen. Ein morgens ½10 Uhr von Bremen abgehender Zug erreicht bereits um 3 Uhr Cöln, um 5 Uhr Amsterdam und gegen 6 Uhr Antwerpen. Ein weiterer neu eingelegter Zug, der von Cöln gegen 5 Uhr nachmittags abgeht, bietet gute Verbindung nach Bremen. Auch von Antwerpen ist an diesen Zug ein direkter Anschluß geschaffen worden.

Von demselben Gesichtspunkt der Förderung des gewaltigen transatlantischen Kajütsverkehrs Bremens ausgehend, ist auch eine Verbesserung des Verkehrs zwischen Bremen und Berlin erfolgt. Es verkehren nunmehr täglich von Bremen nach Berlin 7 und in umgekehrter Richtung 10 Schnellzüge. Besonders günstig, nicht nur für den Verkehr mit Berlin, sondern auch mit allen östlich davon gelegenen Städten Deutschlands, ist der um 8 Uhr morgens Bremen verlassende Schnellzug Bremen-Ülzen-Berlin, mit dem man Berlin um 1 Uhr mittags, Posen gegen 7 Uhr, Thorn (mit Anschluß an Warschau) oder Breslau gegen 8 Uhr abends, Königsberg um 2 Uhr nachts erreicht. Ebenso geht von Berlin nach Bremen um 8 Uhr 15 Min. morgens ein Schnellzug ab, der besonders für die Reisenden des Norddeutschen Lloyd von großem Vorteil ist.

Von ganz besonderer Bedeutung für die Fahrgäste der Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd ist der am Montag abend 10 Uhr 40 Min. vom Lehrter Bahnhof in Berlin abgehende Sonderzug, der die Passagiere bis unmittelbar an den zur Abfahrt bereit liegenden Schnelldampfer in Bremerhaven bringt. Dieser Sonderzug ist natürlich auch für alle Lloydfahrgäste von Wert, welche mit Anschlüssen von Wien, Karlsbad, Dresden, München, Leipzig, Breslau u. a. in Berlin eintreffen. Da auch das Gepäck direkt von Berlin nach Newyork befördert wird, stellt dieser Zug eine direkte Verbindung zwischen Berlin und Newyork dar.

— **Plan einer Haupt-Markthalle in Charlottenburg mit Eisenbahnanschluß.** Hierüber melden Berliner Zeitungen: Es ist jetzt ein neuer Plan ausgearbeitet, dessen Kosten sich auf 7 Millionen Mark belaufen. Die Anstalt bekommt direkten Bahnanschluß an der Südseite der Stadtbahn zwischen den Bahnhöfen Charlottenburg und Savignyplatz. Wenn ein eingeleiteter Flächenaustausch mit der Eisenbahndirektion Berlin durchgeführt ist, wird das ganze Grundstück 30 000 qm einnehmen. Das zu errichtende Gebäude erhält 367,90 m Front an der Niebuhrstraße und 74,70 m und 26,45 m an der Leibnitz- bezw. Wilmersdorfer Straße. Die Entladegleise erhalten eine etwa 150 m größere Länge als die bei der Berliner Zentral-Markthalle, so daß gleichzeitig 100 Eisenbahnwagen entladen werden können, während in Berlin nur die gleichzeitige Entladung von 50 Wagen vorgesehen ist. Durch den Markthallenbahnhof wird eine Überbrückung der Krummen Straße notwendig.

— **Eine fünfzigjährige Jubiläumsfeier.** Am 1. April d. J. wurde von den Arbeitern und Beamten der Bahnmeisterei und der Station Düsseldorf-Lierenfeld eine fünfzigjährige Jubiläumsfeier zweier Mitarbeiter begangen. Die Jubilare waren der Bahnunterhaltungsarbeiter Michael Busch, geboren am 4. April 1834 zu Düsseldorf-Derendorf, eingetreten am 1. April 1853 bei der Cöln-Mindener Eisenbahn, und der Rottenführer Karl Keulerz, geboren am 17. Juli 1834 zu Rath bei Düsseldorf, eingetreten am 2. April 1855 als Rottenarbeiter ebenfalls bei der Cöln-Mindener Eisenbahn. Wie wir der „Eisenbahn“ entnehmen, befinden sich die beiden Veteranen treuer Arbeit und Pflichterfüllung noch in körperlicher und geistiger Frische. Bei einer schönen Feier, an der sich sowohl die Vorgesetzten der Jubilare, als auch eine Vertretung des Düsseldorfer Eisenbahnvereins zahlreich beteiligten, wurde den Jubilaren sowohl das ihnen Allerhöchst verliehene Allgemeine Ehrenzeichen, als auch das Eisenbahn-Erinnerungszeichen für vierzigjährige treue Dienstzeit überreicht. Jeder von ihnen erhielt ferner als Geschenk der Beamten und Arbeiter eine schwere silberne Uhr mit Kette. Solche hocherfreuliche Vorgänge zeigen, wie eng die Bediensteten der großen Verwaltung miteinander verbunden sind, und wie sehr die Verdienste jedes einzelnen anerkannt werden.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft ist verliehen: dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Bressel die Stelle des Vorstandes der Eisenbahnbetriebsinspektion in Neustrelitz und dem Eisenbahnbauinspektor de Neuf die Stelle des Vorstandes einer Werkstätteninspektion bei der Eisenbahnhauptwerkstätte in Cöln-Nippes. — Ernannt sind: zum Geheimen Oberbaurat der Geheime Baurat und vortragende Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Richard, zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor der Regierungsbaumeister des Ingenieurbaufachs Henry Ahrons in Hamburg; zum Eisenbahnbauinspektor der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Philipp Wallbaum in Altona; zum Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs die Regierungsbauführer Heinrich Angst aus Frankfurt a/M.-Niederrad und Friedrich Ritter aus Groß-Menow, Reg.-Bez. Potsdam. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Haack der preußischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Cornelius, bisher zur Königlichen höheren Maschinenbauschule

in Aachen beurlaubt, Quelle, Goeritz und Brandes der Eisenbahndirektion in Altona bezw. Kattowitz, Altona und Cassel. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Schlüpmann ist infolge Ernennung zum Bauinspektor bei der Kolonialabteilung des Auswärtigen Amts aus dem preußischen Staatsbahndienste ausgeschieden. — Der Eisenbahndirektor z. D. Velde in Frankfurt a/M., zuletzt Vorstand des ehemaligen Materialienbureaus bei der Eisenbahndirektion daselbst, ist gestorben.

Österreich.

— **Buschtěhrader Bahn.** Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1904 wurden auf dem A-Netz befördert: 1 042 305 (+ 42 028) Personen, 1 028 751 (+ 52 575) t verschiedene Güter und 2 043 877 (+ 239 070) t Kohle. Die Roheinnahmen betrugen 9 545 867 (+ 688 169) Kr., wovon auf den Personenverkehr 1 356 684 (+ 17 046) Kr., auf den Güterverkehr 7 777 294 (+ 632 575) Kronen und auf die verschiedenen Einnahmen 411 888 (+ 38 547) Kr. entfallen. Auf das Kilometer Betriebslänge entfielen durchschnittlich 46 070 (+ 3321) Kr. Roheinnahme. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 3 936 813 (+ 122 314) Kr., d. i. 19 000 (+ 590) Kr. auf das Kilometer oder 41,24 % gegen 43,6 % der Einnahmen. Die sonstigen Ausgaben, als Steuern, Stempel, Pensionsfondsbeiträge erforderten 1 454 770 (+ 109 489) Kr. Die gesamten Betriebskosten beliefen sich auf 5 391 582 (+ 231 803) Kr., so daß sich ein Betriebsüberschuß von 4 154 285 (+ 456 367) Kr. ergibt. Hierzu kommt der halbe Betriebsüberschuß der Kohlenwerke im Betrage von 131 535 (— 110 717) Kr., Aktivzinsen 111 742 (— 17 438) Kronen, so daß der Gesamtüberschuß 4 397 562 (+ 363 086) Kr. beträgt. Nach Abzug des Erfordernisses für den Prioritätendienst von 1 945 640 (+ 17 399) Kr. verbleibt ein Reinertrag der A-Linie von 2 451 922 (+ 345 687) Kr. zuzüglich des Gewinnvortrages von 200 025 Kr. aus dem Vorjahre.

Auf dem Netze Lit. B wurden befördert 1 820 567 (+ 25 577) Personen, 1 076 689 (+ 57 452) t verschiedene Güter und 4 158 675 (+ 206 923) t Kohle. Die Roheinnahmen betrugen 16 054 186 (+ 594 204) Kr., wovon auf Personen 2 131 448 (— 22 344) Kr., auf Güter 13 437 371 (+ 576 788) Kr., auf verschiedene Einnahmen 485 366 (+ 39 759) Kr. entfallen. Für jedes Kilometer Betriebslänge betrug die Roheinnahme 59 592 (+ 2120) Kr. Die Betriebskosten stellten sich auf 5 724 354 (+ 88 687) Kr., das ist auf das Kilometer 21 248 (+ 298) Kr. oder 35,66 % gegen 36,45 % der Einnahmen. Die sonstigen Auslagen betrugen 2 613 844 (+ 87 882) Kr., die gesamten Betriebsausgaben daher 8 338 198 (+ 176 569) Kr., so daß ein Bahnbetriebsüberschuß von 7 715 988 (+ 417 635) Kr. sich ergibt, zu dem der halbe Ertrag des Kohlenwerkes mit 131 534 (— 110 717) Kr. und die Aktivzinsen mit 220 083 (+ 955) Kr. hinzukommen, wodurch er sich auf 8 067 605 (+ 327 872) Kr. erhöht. Der Prioritätendienst erforderte 3 202 115 (+ 25 973) Kr. Der Reinertrag des B-Netzes beträgt somit 4 865 490 (+ 301 899) Kr. Außerdem stehen 12 456 Kr. aus dem Gewinnvortrag zur Verfügung.

Die Erzeugung des Kohlenwerkes belief sich auf 475 788 t (+ 15 555 t). Hiervon wurden 269 606 t (+ 14 578 t) an fremde Parteien verkauft und der Rest zu Regiezwecken verwendet. Der Betriebsüberschuß des Kohlenwerkes beziffert sich auf 263 069 Kr. (— 221 435 Kr.). Die Verzinsung des darin angelegten Kapitals erforderte 618 467 Kr. (+ 1028 Kr.), so daß ein Abgang von 355 397 Kr. (+ 222 462 Kr.) sich ergibt.

Die Gesamtergebnisse des Berichtsjahres gegenüber dem Vorjahr zeigen eine Mehreinnahme von 1 282 372 Kr. oder von 5,27 % und eine Steigerung der Betriebskosten um 211 001 Kr. oder um 2,23 %, wobei die Betriebsleistung um 101 759 Zugkm oder 2,71 % und 56,8 Millionen Bruttotonnenkm oder 4,91 % größer gewesen ist. Der Betriebskoeffizient stellt sich auf 37,74 gegen 38,86 % im Vorjahre. Der Mehrbetrag der eigentlichen Betriebskosten verteilt sich bei Lit. A mit 68 565 Kr. auf persönliche Auslagen infolge von Gehaltsvorrückungen und 53 748 Kr. auf sachliche Auslagen; bei Lit. B. mit 51 153 Kr. auf persönliche und 37 533 Kr. auf sachliche Auslagen, hauptsächlich auf Erhaltung des Oberbaues und der Fahrmittel. Die Steuern und öffentlichen Abgaben betragen insgesamt 3 442 121 Kr. (+ 464 478 Kronen).

Die Investitionskosten beliefen sich bei Lit. A auf 331 935 Kr. (+ 35 940 Kr.), bei Lit. B auf 390 749 Kr. (— 699 000 Kr.). Die Gesamtbaukosten des zweiten Gleises auf der A-Linie in den Jahren 1897 bis einschließlich 1904 stellen sich auf 1 138 237 Kr., bei Lit. B auf 15 274 040 Kr. in den Jahren 1890 bis 1904. Es verbleiben Ende 1904 an Investitionskosten unbedeckt 234 230 Kr. bei Lit. A und 274 687 Kr. bei Lit. B. Vom Stand der unbegebenen Prioritäten von 24 003 400 Kr. am 1. Januar 1904 wurden 180 000 Kr. ausgelost und 269 400 Kr. begeben, somit verbleiben Ende 1904: 23 554 000 Kr. (— 449 000 Kr.). Die Kosten der Bahnhoferweiterung in Eger belaufen sich in den Jahren 1893 bis 1904 auf 1 115 168 Kr.

Der Verwaltungsrat beschloß, der Generalversammlung die Verteilung einer Dividende von 130 Kr. (gegen 110 Kr. im Vorjahre) für die A-Aktien und Vortragung des Restes von 417 000 Kronen (200 000 Kr.), ferner von 48 Kr. (45 Kr.) für die B-Aktien und Übertragung des Restes von 76 000 Kr. (12 456 Kr.) auf neue Rechnung zu beantragen.

— **Verkehrsteilung zwischen den Staatsbahnen und der Südbahngesellschaft.** Die Verwaltung der Südbahn ist seit kurzem im Besitze der von der Staatsbahnverwaltung ausgearbeiteten Vorschläge über die anläßlich der bevorstehenden Eröffnung der zweiten Eisenbahnverbindung mit Triest zu vereinbarende neue Verkehrsteilung. Die Verwaltung der Südbahn hat ihrerseits schon in den über die Entwicklung der Südbahn aufgestellten Plänen den Ausfall berechnet, den sie aus diesem Wettbewerb zu gewärtigen habe. Die seither gemachten Erfahrungen haben, wie das österr. Eisenbahnblatt mitteilt, gezeigt, daß die Verwaltung der Südbahn bei ihren Voraussetzungen sich von jedem Optimismus ferngehalten habe. So werden denn auch die aus der Eröffnung der zweiten Eisenbahnverbindung der Südbahn erwachsenden Folgen für die Gesellschaft wohl nicht empfindlicher sein, als dies von ihr veranschlagt wurde. Vor allem wird auf den unzweifelhaft zu gewärtigenden tatsächlichen Verkehrszuwachs zu rechnen sein, den die zweite Eisenbahnverbindung, den ferner die schon jetzt wesentlich verbesserten und vermehrten Schiffsgelegenheiten bringen werden, so daß also die Südbahn in jenem Teile des Verkehrszuwachses, der ihr zufallen wird, einen wenigstens teilweisen Ersatz für die Änderungen finden dürfte, welche zu ihren Ungunsten in der Teilungszahl eintreten werden. Es wird aber noch auf einen Umstand hingewiesen, der sich, wenigstens für die nächsten 5—6 Jahre, zur Geltung bringen wird. Es ist bekannt, daß die Kaufschillings-Rückzahlungsanteile nach den Roheinnahmen berechnet werden. So hat die Gesellschaft für das Jahr 1904 aus diesem Titel an die Staatsverwaltung eine Rückzahlung von über 7 000 000 Kr. zu leisten. Werden nun die Roheinnahmen infolge der geänderten Verkehrsteilung sich verringern, so wird auch bis zur vollen Tilgung des Kaufschillingsrestes, welche zum mindesten noch sechs Jahre erfordern dürfte, der abzustattende Rückzahlungsbetrag ein kleinerer sein.

— **Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn.** Nach dem vorliegenden Rechnungsabschluß für das Jahr 1904 sind die Einnahmen um 196 000 Kr., die Ausgaben um 210 000 Kr. gestiegen, letztere hauptsächlich infolge höherer Kosten für den Umbau des Reichenberger Bahnhofs. Die Staatsgarantie wird mit 2 197 000 Kr., das ist um 14 000 Kr. mehr als im Vorjahre, in Anspruch genommen. Die Dividende wird wie in den letzten Jahren mit 17 Kr. bemessen. Der Januarcoupon war bereits mit 8 Kr. ausbezahlt worden, und der Julicoupon wird mit 9 Kr. eingelöst. Auf neue Rechnung werden 274 746 Kr., das ist um 10 249 Kr. mehr als im vorigen Jahre, vorgetragen.

— **Bosrucktunnel.** Im nördlichen Sohlstollen des Bosrucktunnels ereigneten sich neuerliche Wassereinbrüche, welche die Arbeiten auf einige Zeit zu stören vermochten. Der nördliche Sohlstollen hat eine Länge von 2107 m, der südliche eine solche von 2405 m, so daß insgesamt nur noch 258 m des Stollens aufzufahren sind. Der Durchschlag im Tunnel dürfte in der zweiten Hälfte dieses Monats stattfinden.

— **Ungarisch-galizische Eisenbahn.** Der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft beruft die Generalversammlung der Aktionäre für den 10. d. M. ein. Auf der Tagesordnung befindet sich außer den gewöhnlichen Verhandlungsgegenständen die Beschlußfassung über die Liquidierung der Gesellschaft sowie die Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der von den Liquitatoren aufzustellenden Schlußabrechnung. Die Liquidierung der Gesellschaft ist eine Folge der zwischen der Regierung und der Gesellschaft auf Grund des Verstaatlichungsübereinkommens vom 20. Dezember 1888 vereinbarten Einlösung des Unternehmens, zu der die Regierung durch ein jüngst vom Abgeordnetenhause bereits beschlossenes Gesetz, welches das Herrenhaus nach Ablauf der Osterferien des Reichstages seinerseits der Erledigung zuführen dürfte, ermächtigt wird. Die Bezahlung des Kaufschillings in Kronenrente ist für den 15. d. M. festgesetzt, bis zu welchem Zeitpunkt das Gesetz bereits verlautbart sein dürfte.

— **Ausstellung in Mailand 1906.** Das österreichische Handelsministerium hat die Beschickung dieser zur Feier des Simplondurchstichs stattfindenden Ausstellung beschlossen und zu diesem Zweck der Handels- und Gewerbekammer Wien einen Betrag von 200 000 Kr. zur Verfügung gestellt. Von der Kammer wurde beschlossen, nicht in allen in Betracht kommenden Abteilungen der Ausstellung den Wettbewerb aufzunehmen, sondern sich auf jene Abteilung zu beschränken, in

welcher die österreichische Industrie nach Kenntnis der Sachlage die beste Aussicht auf Erfolg und Erweiterung der Handelsbeziehungen besitzt. Es ist dies die Abteilung für Transportwesen, für die Erzeugung von Transportmitteln, die Ausstattung von Häfen und Bahnhöfen und für alle Industrien, welche hiermit wenn auch in entfernterem Zusammenhange stehen (wie z. B. Reisekoffer, Wagenlaternen, Heizkörper, Maschinen für Eisenbahnwerkstätten, Motoren, Krane usw.).

— **Österreichischer Eisenbahnbeamtenverein.** In Wien hielt kürzlich dieser Verein seine diesjährige Hauptversammlung unter sehr zahlreicher Teilnahme von Vertretern der Ortsgruppe ab. Der Vorsitzende entrollte in längerer Rede ein Bild der Tätigkeit des Vereins im abgelaufenen Jahre. Er besprach die vielen Schwierigkeiten, welche der Vereinsleitung infolge des Versuches der Zusammenfassung aller berufsverwandten Eisenbahnerorganisationen behufs gemeinsamer Stellungnahme in Fragen wirtschaftlicher Natur erwachsen waren, welche aber schließlich dennoch zur erstrebten Einigung führten und in dem am 5. Februar veranstalteten Eisenbahnertage ihren nach außen sichtbaren Abschluß fanden. Die Ausführungen des Vereinspräsidenten wurden mit lebhaftem Beifall aufgenommen. Der Verein hat 6300 Mitglieder.

Ungarn.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß in Washington.** Im Anschluß an die Mitteilung in Nr. 32 S. 490 d. Ztg. veröffentlichen wir noch die Namen der ungarischen Teilnehmer am Kongreß. Es sind dies für die Regierung: Dr. Mentsik, Sektionsrat im Handelsministerium; für das Handelsministerium: Sektionsrat Dr. Lers, Oberinspektor der ungarischen Generalinspektion für Eisenbahn und Schiffahrt Söpkéz und Ministerial-Hilfssekretär Dr. Szüts; für die Direktion der ungarischen Staatsbahnen: Betriebsleiter Tolnay, Oberinspektor Szlabey und Oberinspektor Stiffson.

— **Beförderung von Tierhäuten.** Die Budapester Handels- und Gewerbekammer hat sich jüngst mit dem von der russischen Regierung für die Revision des Berner Frachtrechtübereinkommens gestellten Antrage befaßt, daß Tierhäute wegen der Ansteckungsgefahr in Zukunft nur in Ballen verpackt zur Beförderung mittels Eisenbahn aufgenommen werden mögen. Die genannte Handelskammer macht in ihrem Gutachten geltend, daß diese Maßnahme den Handel mit rohen Häuten empfindlich hemmen, die betreffenden Waren unverhältnismäßig verteuern würde und daß übrigens die geplanten Änderungen in der Praxis überhaupt undurchführbar seien. Die Kleinhändler seien schon vermöge der bei ihnen vorkommenden geringen Anzahl von Häuten und auch wegen des Mangels an entsprechendem Personal nicht in der Lage, die Häute in Ballen zu verpacken. Aber auch dem Großhändler sei dies unmöglich, weil die ungleiche und unregelmäßige Form und verschiedene Größe der trocknen, sperrigen und harten Tierhäute die Verpackung ausschließe. Viel wichtiger sei die Kostenfrage. Die Verpackung in Ballen, das Einhüllen in Sackleinwand sei nämlich nicht nur eine kostspielige, sondern auch eine zeitraubende Arbeit; da aber der Eigenwert der Tierhäute schon an und für sich kein großer sei, würde der in Rede stehende Geschäftszweig die mit der Verpackung verbundenen Kosten kaum ertragen können. Außerdem würde die Beförderung in Ballen die Eisenbahnfracht erheblich verteuern, da in diesem Falle die Eisenbahnwagen nicht ausgenutzt werden könnten. In einem großen Frachtwagen haben nach der heutigen Verladungsart, wo die Häute frei einzeln verladen werden, rohe Häute im Gewicht von 5000 kg Platz, während Häute in Ballen verpackt höchstens nur im Gewicht von 3000 kg verladen werden können. Übrigens sei der Antrag auch schon deshalb nicht begründet, weil trockne Tierhäute laut der Erklärung der hervorragendsten Bakteriologen gar nicht ansteckungsfähig sind und weil, wie die jahrzehntelange Erfahrung lehrt, nie eine Ansteckung bei dem Umgehen mit solchen Häuten vorgekommen sei. Wäre die Befürchtung der Ansteckung begründet, so könnten doch die Eisenbahnen im eigenen Wirkungskreise entsprechende Maßregeln ergreifen, so z. B. ihre Angestellten mit Handschuhen versehen oder verfügen, daß die bei der Verladung und Abladung von Häuten beschäftigten Personen ihre Hände mit einem Desinfektionsmittel reinigen usw.; aber keineswegs sei es begründet, daß vom erwähnten Gesichtspunkte aus Verfügungen getroffen werden, welche die vollkommene Lahmlegung eines hochwichtigen Handelszweiges nach sich ziehen müssen.

— **Betriebsergebnisse der Mohács-Pécser Eisenbahn im Jahre 1904.** Nach dem soeben erschienenen Jahresberichte betrugen die Einnahmen: aus dem Personen- und Frachtenverkehr 1 000 972 (im Vorjahre 959 898) Kr., die verschiedenen Einnahmen 632 652 (618 856) Kr., zusammen 1 633 624 (1 578 754) Kr., die Ausgaben hingegen zusammen 986 912 (983 806) Kr., so daß der Überschuß 646 712 (594 948) Kr. ausmachte. Der Betriebskoeffizient beträgt 60,4 (62,3) %, die Verzinsung des Anlagekapitals 3,87 (3,56) %.

An Fahrbetriebsmitteln besitzt die Bahn: 13 Lokomotiven, 14 Personen-, 4 Schaffner-, 1 Post- und 1 Pferdewagen, ferner 34 gedeckte und 424 offene Güterwagen und 1 Schneepflug. Geleistet wurden 326 207 (312 019) Lokomotivkm, 44 634 268 (40 346 051) Rohtkm, 153 051 (143 871) Zugkm, 7 594 940 (6 904 926) Wagenachskilometer und 23 014 663 (20 606 601) Reintkm.

Es wurden befördert und dafür vereinnahmt: 100 130 (92 340) Personen und 75 267 (69 266) Kr., 206 (193) t Gepäck und 2000 (1899) Kr., 1078 (1076) t Eilgut und 11 825 (11 110) Kr., ferner 611 691 (589 307) t Frachtgüter und 911 870 (877 622) Kr. Von letzteren Frachten entfallen allein auf Steinkohlen 550 149 (550 637) t mit 779 341 (763 846) Kr. Einnahme.

— **Gegenseitiger Schadenversicherungsverband der ungarischen Eisenbahnen.** Diesem gehörten Ende des Jahres 1904: 16 Eisenbahnverwaltungen mit zusammen 18 131 km Länge an. Vorstand des Verwaltungsausschusses ist die Direktion der ungarischen Staatseisenbahnen, Mitglieder desselben sind: die Betriebsdirektion der Südbahn und die Generaldirektion der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ersatzmitglied die Verwaltung der Mohács-Pécser Eisenbahn. Die Südbahn, die Kaschau-Oderberger und die Mohács-Pécser Eisenbahn sind nur bei der Feuer- und Unfallschadenversicherung, die vereinigten Arader und Csanáder Eisenbahnen nur bei der Unfallschadenversicherung (die in ihrer Verwaltung stehende Borossebes-Menybázaer Vizinalbahn jedoch bei allen Schadenversicherungen), ebenso die Szamostalbahn und die Máramaroser Salzbahnen nur bei der Unfallschadenversicherung beteiligt. Die Holics-Gödinger Vizinalbahn nimmt an der Versicherung der Fahrbetriebsmittel und der Materialien nicht teil, während die Nagykároly-Somkuter mit Ausnahme der Transportschadenversicherung an allen Versicherungszweigen beteiligt ist.

Nach der Schlußrechnung des Verbandes wurden im Jahre 1904 folgende Schadenersätze bezw. Unkosten festgestellt: a) für Feuerschäden (nach Abzug der die betreffenden Bahnen vorweg belastenden Beträge) 227 681 Kr.; b) für nicht durch Feuer verursachte Transportschäden 300 275 Kr.; c) für Unfallschäden (nach Abzug der die betreffenden Verwaltungen vorweg belastenden Beträge) 103 758 Kr.; d) Verwaltungskosten (mit 5 % Verzugszinsen) 7470 Kr.; e) Abgaben 329 Kr., zusammen 639 513 Kr., welcher Betrag nach den in der Vereinbarung bestimmten Verteilungsschlüsseln den Verbandsmitgliedern angelastet und durch das Zentralabrechnungsamt in Szegedin beglichen wurde. (Im Vorjahre stehen entgegen: a) 196 796 Kr., b) 278 618 Kr., c) 181 897 Kr., d) 7677 Kr., e) 246 Kr., zusammen 665 234 Kr.) — Neu eingetreten sind in den Verband, und zwar mit 1. April d. J., die Budapester Lokalbahnen und die Nagyvárader Lokomotivstraßenbahn.

Rumänien.

— **Rumänische Eisenbahnangelegenheiten.** Die Einnahmen im Monat Februar d. J. beliefen sich auf 3 319 971 Franken gegen 3 659 623 Fr. im gleichen Monat des Vorjahres. Hiervon entfallen auf den Personenverkehr 1 172 681 (1 294 626) Franken, auf den Gepäckverkehr 24 391 (26 923) Fr., auf den Eilgutverkehr 78 899 (78 302) Fr, auf den Frachtgutverkehr 2 044 000 (2 259 772) Fr. Im Zeitraume vom 1. April 1904 bis 28. Februar 1905 belief sich die Gesamteinnahme auf 47 619 967 (54 450 729) Fr. Heizmittel: Die Verwendung der Petroleumrückstände für die Heizung der Lokomotiven macht immer größere Fortschritte. Im Jahre 1904 wurden 43 421 t gegen 39 050 im Vorjahre, 27 051 t im Jahre 1902, 20 868 t im Jahre 1901, 6510 t im Jahre 1898, 3055 t im Jahre 1895 und 432 t im Jahre 1894 verbraucht. Dieser Vermehrung entspricht eine Verminderung des Holzes und hauptsächlich der eingeführten englischen und deutschen Kohle. Die bezüglich des Heizwertes vorgenommenen Berechnungen haben ergeben, daß die im Jahre 1904 verbrauchte Menge von 43 421 t Petroleumrückständen einer Menge von 57 880 t Kardiffkohle gleichkomme. Petroleumausfuhr: Im Jahre 1904/05 sind 17 490 t Rohöl, 56 510 t gereinigtes Petroleum, 32 330 t Benzin, 6670 t Mineralöl und 8810 t Rückstände ausgeführt worden. Das Gesamtergebnis sämtlicher Quellen belief sich auf 348 500 t. Die Unterstützungskasse der Eisenbahnen zählte im Jahre 1903/04: 14 867 Mitglieder und verfügte über ein Vermögen von 9 210 318 Fr. Ruhegehälter werden an 394 Bedienstete, 340 Witwen und 522 Waisen gezahlt. Die Anzahl der für diese Kasse wirkenden Ärzte beläuft sich auf 60. Persönliche Nachrichten. Der Vorstand des Sekretariats und der Buchhaltung der rumäni-

schen Eisenbahnen, Generalinspektor A M a r e s, wurde zum Vorstand des Verkehrsdienstes und der Vorstand des Betriebsdienstes, B a l a b a n, zum Vorstand des kommerziellen Dienstes ernannt.

Die E i n n a h m e n des der rumänischen Staatsbahn unterstehenden S e e d i e n s t e s, welcher die Linie Constanza-Rotterdam (westliche Linie) und Constanza-Konstantinopel (östliche Linie) betreibt, beliefen sich im Jahre 1903/04 auf 2 265 185 Franken. Dieser Einnahme steht eine Ausgabe von 2 573 720 Fr. gegenüber.

Übrige europäische Länder.

— **Aborte und Durchgangswagen in den Eisenbahnzügen in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Herr Gauthier hat an die Verwaltungen der Eisenbahngesellschaften ein Rundschreiben gerichtet, in welchem es heißt: Das Rundschreiben vom 7. Juli 1904 erinnere an jene von 1887 und 1890, welche die Herstellung von Wasserklosetts in Zügen empfohlen hatten, die mehr als zwei Stunden ohne einen Aufenthalt von wenigstens 10 Minuten fahren; in dessen Beantwortung hat die Mehrzahl der Gesellschaften den Mißerfolg mit der Erfahrung der hergerichteten Gepäckwagen und die finanzielle Lage eingewendet, welche nicht eine genügende Ausdehnung der Verwendung von Wagen mit Seitengängen gestatte. Sie haben zugleich vorgeschlagen, die Vorschrift der 10 Minuten aufzuheben, deren leichte Milderung viele Züge in die Regel einpassen könnte, und einige gegenwärtig ungenügende Aufenthalte zu verlängern. Der Minister erkennt nun an, daß die Verwendung von umgeänderten Gepäckwagen, welche zu einer Zeit, wo die Benutzung von Durchgangswagen noch in den Anfängen stand, vorgeschlagen war, nach mancher Hinsicht wenig praktisch ist. Anderseits aber, sagt er, sei die Vermehrung der Aufenthalte ein Mittel, dessen man sich nur mit äußerster Zurückhaltung bedienen dürfe, wegen der Verwirrung, die man dadurch in den Dienst der Anschlüsse bringen könnte, und es scheint ihm nicht möglich, die auf 10 Minuten festgesetzte Dauer der Aufenthalte zu verkürzen, da diese Zeit immer als das mindeste angesehen worden sei. Er glaube aber im Gegensatz zu der Anschauungsweise gewisser Eisenbahngesellschaften, daß die Lösung der Frage mittels Durchgangswagen in einer nahen Zukunft sehr wohl lösbar sei. Das Rundschreiben schließt: „Dieses Material (voitures à couloir), dessen Vorteile schon ein ministerielles Rundschreiben vom 20. Oktober 1898 darlegte, hat tatsächlich große Ausdehnung gewonnen, so daß die noch erübrigende Anstrengung, um damit die von der Verwaltung gemeinten Züge auszurüsten, nicht mehr sehr beträchtlich sein kann. Ich erlaube mir also anzunehmen, daß Sie nicht zögern werden, dieses Mittel anzuwenden, um den französischen Reisenden die Bequemlichkeiten zu verschaffen, welche man auf der Mehrzahl der ausländischen Eisenbahnnetze findet."

— **Simplontunnel und Fahrplan.** Schon im diesjährigen Sommerfahrplan zeigt sich der Einfluß des Simplontunnels und der im Herbst zu eröffnenden Simplonbahn. Zum erstenmal laufen Durchgangswagen I./II. Kl. zwischen B e r l i n und B r i g in einzelnen Zügen, und zwar sind dies die D-Züge 180 und 179, von denen der erstere abends 9.35 Bahnhof Friedrichstraße verläßt und der andere dort morgens 7.50 ankommt. Die Durchgangswagen verkehren über Güsten, Nordhausen, Cassel, Frankfurt, Mannheim, Straßburg, Basel, Bern und Lausanne und treffen auf dem Hinweg in Brig 11.27 abends, also nach 26stündiger Fahrt ein. Die Abfahrt von Brig nach Berlin erfolgt früh 6.22, Ankunft dort, wie gesagt, früh 7.50, also nach etwas mehr als 25stündiger Fahrt.

Auch ein Luxuszug zum Simplon wird Zeitungsnachrichten zufolge in diesem Sommer zum erstenmal zwischen P a r i s und B r i g über Pontarlier gefahren werden; er wird jedoch erst vom 8. Juli an und dann wöchentlich dreimal verkehren.

— **Baukosten des Simplontunnels.** Aus den Berichten, Rechnungen und Voranschlägen hat der Berner „Bund" eine Übersicht zusammengestellt, der wir folgendes entnehmen: Bis Ende 1904 sind für den Bau des Tunnels rund 67 250 000 Fr. bezahlt worden; dazu kommen weitere Ausgaben im letzten Baujahre (1905) mit rund 8 250 000 Fr., die Gesamtkosten betragen also 75 500 000 Fr. Dafür ist ein eingleisiger Tunnel und ein mit ihm parallel laufender Stollen gebaut. Für die Ausweitung dieses Nebenstollens zu einem betriebsfähigen Tunnel für das zweite Gleis ist mit der Bauunternehmung Brandt, Brandau & Cie. eine Summe von 19 500 000 Fr. vertraglich festgesetzt worden. Der vollständig ausgebaute Doppeltunnel wird demnach mindestens 95 000 000 Fr. kosten.

— **Betriebseröffnung der Bergbahnen im Berner Oberland.** Als erste Zahnradbahn des Berner Oberlandes mit Sommerbetrieb hat die Schynige Platte-Bahn am 9. d. M. ihre Fahrten wieder aufgenommen. Sie ist somit sowohl dem Wunsch der heimischen Bevölkerung, die den Mai vielfach zu Ausflügen benutzt, als auch dem der bereits anwesenden Fremden entgegengekommen. Auch das Alpendorf Mürren, wo bereits einige Hotels ihre Tore geöffnet haben, wird im Laufe der zweiten Maiwoche auf der Lauterbrunnen-Mürrenbahn wieder erreichbar. Natürlich ist die Beatenbergbahn allen anderen Bergbahnen des Berner Oberlandes, wie gewohnt, zuvorgekommen, da ihre Eröffnung den Sommerfahrplan nicht abwartet. Auf der Wengernalpbahn wartet man mit den Schneebrucharbeiten immer gern, bis die regelmäßig jedes Frühjahr fallende große Eigerlawine niedergegangen ist. Diese führt nämlich gewöhnlich über die Bahnlinie. Nun ist diese Lawine aber am 6. d. M. weitab von ihrem gewohnten Zug bei Alpiglen auf den höheren Alpen niedergegangen. Man kann somit auch hier nunmehr den letzten großen Sturm auf diese Schneebarrikaden unternehmen. Es liegt zwar zur Zeit viel Schnee, doch ist er weich und leicht zu bearbeiten, d. h. mit Ausnahme jener Stellen, wo die Massen der Eigerlawine liegen. Diese sind nämlich mit dem aus den Stollen der Jungfraubahn ausgeworfenen Sprengschutt stark untermischt. Immerhin wird die Wengernalpbahn bis Mitte Mai oder doch kurz nachher den Betrieb aufnehmen können. Jungfraubahn und Brienzer Rothornbahn werden ihr dann bald folgen.

— **Eisenbahnerorganisation in der Schweiz.** Die von 56 Vertretern besuchte Abgeordnetenversammlung des Vereins schweizerischer Weichen- und Bahnwärter, die etwa 2000 Mitglieder zählt, beschloß dem unter sozialdemokratischer Leitung stehenden schweizerischen Gewerkschaftsbunde beizutreten und für den Beitritt des allgemeinen Vereins des Personals schweizerischer Transportanstalten zum Gewerkschaftsbund zu wirken.

— **Kohlenbezüge der schweizerischen Bundesbahnen aus Deutschland.** Die Schweiz hat bekanntlich, wie auch Italien, den Nachteil, im eigenen Lande keine oder nur ganz geringe Kohlenschätze fördern zu können. Die schweizerischen Bundesbahnen bedürfen jährlich 400 000 t Kohlen, d. h. 40 000 Eisenbahnwagen zu je 10 t. Da im Ruhrgebiet schon 290 000 t Kohlen und Briketts bestellt sind, so wurde mit der Bergwerksdirektion Saarbrücken noch ein Vertrag über Lieferung von jährlich 110 000 t Saarkohlen abgeschlossen. Der Preis stellt sich nach dem Geschäftsbericht der Bundesbahnen auf 12,80 ℳ. für die Tonne, frei ab Grubenstation, und auf 241 bis 242 Fr. der Wagen zu 10 t frei Basel verzollt, d. h. die Tonne 24,20 Fr. Der Vertrag ist für die Jahre von 1906 bis 1910 abgeschlossen.

— **Betriebsmittelbeschaffung für die italienischen Bahnen.** Auf Grund des Gesetzes für den Staatsbetrieb der italienischen Bahnen hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, um den dringendsten Bedürfnissen gerecht zu werden, bei einheimischen Werken 216 Lokomotiven, 556 Personenwagen und 2100 Güterwagen zu einem Gesamtwerte von 45 000 000 Lire in Bestellung gegeben. Im zweiten Betriebsjahre soll eine gleiche Summe für Anschaffung von Rollmaterial für die italienischen Staatsbahnen verwendet werden.

— **Einrichtung der Verwaltung der italienischen Staatsbahnen.** Am 1. d. M. hat der Generaldirektor der italienischen Staatsbahnen, Ing. B i a n c h i, sein Amt angetreten und bald darauf 19 Oberbeamte der Betriebsgesellschaften nach Rom berufen, als seine Mitarbeiter bei der großen, schwierigen Arbeit der Einrichtung und Organisation der neuen Verwaltung der Staatsbahnen.

— **Unfall auf den russischen Südostbahnen.** Die in Moskau eingetroffenen Reisenden des Schnellzuges der Moskau-Kasan-Eisenbahn entwerfen, wie die deutsche St. Petersburger Zeitung mitteilt, lebhafte Schilderungen des schweren Unglücks, das sich in der Nähe der Station Isberdei der Südostbahnen ereignet hat. In der Nacht des 12./25. April stieß ein in die Station einlaufender Güterzug auf einen Rangierzug, wobei 17 Wagen vollständig zertrümmert wurden. Infolge der gewaltigen Erschütterung entzündete sich eine Wagenladung Zündhölzchen. Es erfolgte hierbei eine heftige Explosion. Das Feuer griff schnell um sich und bald standen 13 Wagen in Flammen, die erst nach 24 Stunden mit ungeheurer Anstrengung unterdrückt werden konnten. Infolgedessen trat eine Betriebsstörung ein, so daß sämtliche Züge der betreffenden Bahn in Moskau mehr oder weniger verspätet eintrafen.

Fremde Weltteile.

— **Bergrutsch an der Baikalumgehungsbahn.** Wie aus Irkutsk unterm 9. d. M. gemeldet wird, ist diese Bahn durch einen Bergrutsch auf einer Strecke gesperrt worden. Es ist niemand verunglückt.

— **Die Versorgung der Sibirischen Eisenbahn mit Steinkohlen** ist der Gegenstand interessanter Mitteilungen des vom Ministerium der Verkehrsanstalten herausgegebenen „Boten für die Verkehrsangelegenheiten" Nr. 12. Der außerordentlich lebhafte Verkehr auf der Sibirischen Bahn hat natürlich den Bedarf an Heizmaterial für die Lokomotiven so sehr gesteigert, daß während der ersten 11 Kriegsmonate 50 Mill. Pud (= 819 000 t) Kohlen und außerdem Holz, das vorherrschend auf der Transbaikal- und Chinesischen Ostbahn verwandt wurde, verfeuert worden sind. Zu Anfang des Krieges war es noch möglich, den Bedarf an Kohlen aus den Gruben bei Tscheremchow und Ssudchensk, wo die Arbeiter nicht zum Dienste in der Front ausgehoben wurden, zu decken, allein bald versagten diese Gruben und Holz war nicht mehr zu bezahlen, denn 1 Kubikfaden (= 9,711 cbm) kostete in Charbin 90 Rbl., was dem Heizwerte nach im Preise gleich käme 75 Kop. für 1 Pud Kohlen. Holz war also nicht erschwingbar. Die Schwierigkeiten in der Kohlenbeschaffung wuchsen aber namentlich, weil 1. verabsäumt worden war, die fiskalischen Kohlenlager bei Ssutschansk im Süd-Ussuri-Gebiete rechtzeitig in Betrieb zu nehmen und 2. die Kohlengewinnung in dem Revier von Woskressensk in der Umgegend von Omsk eingestellt wurde. Die Gründe, die in beiden Fällen dazu führten, daß das wichtige Heizmaterial aus den bez. Gebieten nicht gewonnen werden konnte, sind geradezu erstaunlich. Die staatlichen Kohlengruben im Ussuri-Gebiete konnten nämlich nicht ausgenutzt werden, weil das erforderliche Geld nicht rechtzeitig angewiesen war, und weil auch gegenwärtig noch nicht die Zufuhrbahn hergestellt ist, auf der die Kohlen an die Ussuri-Bahn herangebracht werden konnten! Wenn das im tiefen Frieden geschieht, so ist es natürlich nicht schön, aber es hängt wahrscheinlich nicht viel davon ab; die Kohlen werden teurer über Wladiwostok oder sonst woher bezogen. Aber im Kriege, in dem so viel von der Leistungs- und Betriebsfähigkeit der Eisenbahn abhängt, ist es schier unverständlich. Ebenso hat die Privatgesellschaft bei Omsk — nach unserer Quelle — wegen Zerrüttung ihrer Finanzverhältnisse den Betrieb einstellen müssen. Und die Folgen dieser Zustände sind schlimm genug, denn die Strecke der Westsibirischen Bahn von Omsk-Tscheljäbinsk, die durch eine ganz waldlose, weite Steppe führt und die von Omsk aus mit Kohlen zum Teil versorgt wurde, ist darauf angewiesen, auf 1000—1500 Werst weit abliegende Kohlenreviere zurückzugreifen, wobei schon die Beförderungskosten 5—10 Kopeken für ein Pud betragen. Durch diese Umstände ist das große Gebiet, das ganz besonders dringend der Kohlen bedarf, tatsächlich ohne solche. Die Schwierigkeit der Herbeischaffung des Heizmaterials wird dadurch noch größer, daß die Sibirische Bahn auch schon ohne die Kohlenbeförderung mit Transporten überlastet ist und daher ganze Züge auf 1000—1500 Werst nicht freigegeben werden können. Die einzige Rettung aus dieser beinahe verzweifelten Lage wäre nach Meinung unserer Quelle die schleunige Inbetriebnahme der eben erst entdeckten, reichen Kohlenlager am Irtysch in der Nähe des Dorfes Gratschew. Hier lagert die Kohle in drei Schichten, von denen eine 3 m stark ist. Auch die Fortschaffung wäre auf dem Irtysch bis Omsk bequem und billig, weil auf dem Strome ein lebhafter Schiffsverkehr vorhanden ist. Es kommt also jetzt in erster Reihe darauf an, ob diese Kohlenlager schnell ausgebeutet werden können. Andernfalls wäre die Lage nicht nur der Eisenbahn, sondern auch der Dampfschiffe und der Industrie eine mehr als bedenkliche.

— **Über die Zustände auf der Mandschurischen Bahn gleich nach der Schlacht bei Mukden** bringt die Köln. Ztg. sehr anschauliche Schilderungen ihres Sonderberichters, denen wir die folgenden Einzelheiten entnehmen: „Weit außerhalb des Bahnhofes Tschantufu stand noch ein Zug, bestehend aus etwa 20 Güterwagen, einigen Plattformen und einem Wagen II. Klasse; auf den Gleisen am Stationsgebäude hielt eine Division, vier Offiziere beaufsichtigten die Arbeiten der Mannschaften am Bahndamm. Unter den Offizieren des Amur-Eisenbahnbataillons, welches die Zerstörungsarbeiten ausführte, war der älteste Oberstleutnant Kolpow; ich bat ihn um die Erlaubnis, den Zug benutzen zu dürfen, was mir in der liebenswürdigsten Weise gestattet wurde. Ich war gerade noch zur rechten Zeit gekommen, nach 10 Minuten sollte der Zug abgehen als der letzte von der Station Tschantufu. Die Japaner waren nur 6 km entfernt, die russische Nachhut ging aus ihren Stellungen zurück, in einigen Stunden war der Gegner vielleicht schon hier. Die telegraphischen Apparate und die Kassen der Station wurden verladen, die Gleise eines Nebenstranges zerstört, teilweise auch aufgeladen; die Zerstörung des Hauptgleises mußte sich darauf beschränken, die Nieten zu lockern und einige Schwellen herauszubrechen, Zerstörungen, die nur geringe Bedeutung haben. Im übrigen mußte man das Hauptgleis unbeschädigt in die Hände des Gegners fallen lassen. Die wichtigsten Zerstörungen am Hauptgleis waren die Brückensprengungen, die südlich von Tschantufu bereits ausgeführt waren. Die Brücke nördlich von Tschantufu war schon zur Sprengung vorbereitet. Als alles Material, das gerettet werden konnte, verladen war, wurden die zurückbleibenden Wagen, das Bahnhofsgebäude und die geringen neben dem Bahndamm lagernden Vorräte in Brand gesetzt, dann fuhren wir nach Norden ab." Nach einer 7 km weiten Fahrt wurde auf einer kleinen Ausweichstelle ein Halt gemacht, der bis zum nächsten Morgen dauern sollte. „Zufällig stand ein Güterzug auf dem Ausweichgleise, der in einer halben Stunde über Gunschuling nach Charbin fahren sollte. Ich verabschiedete mich von dem liebenswürdigen Obersten, der seinem Burschen befahl, mir in einem Wagen II. Klasse einen Platz zu verschaffen. Der Zug enthielt nur einen solchen Wagen, dessen Tür verschlossen war. Nach endlos langem Klopfen erschien der Prowodnik hinter der Fensterscheibe und antwortete grob, die Herren Beamten verbäten sich den Lärm. Meine Aufforderung, zu öffnen, blieb unberücksichtigt, einige feste Hiebe gegen die Tür halfen auch nichts; erst als der Eisenbahnsoldat mit seinen Schlüsseln versuchte, die Tür zu öffnen, machte der Prowodnik auf. Hinter ihm standen vier Tschinowniks in blauen Wollhemden und erklärten einmütig, der Wagen sei voll besetzt. Ich tat, als hörte ich das nicht, und sah mir den Wagen an. Ich halte es für so bezeichnend dafür, wie sich der in Rußland verhaßte Tschinownik auch hier auf dem Kriegsschauplatz breit macht, daß ich den Anblick, der sich mir bot, genauer schildere. Der Wagen bestand aus acht Abteilen. In dem vordersten hatten sich die Beamten eine ganze Küche eingerichtet und den Prowodnik als ihren Diener und Koch darin einquartiert, während er sonst in einem kleinen Dienstabteil wohnen muß. Eine Hand wäscht die andere, der Prowodnik ließ dafür keinen Menschen in den Wagen hinein. Das nächste Abteil war bis unter die Decke voll Koffer, meist sorgfältige, chinesische Arbeit, wahrscheinlich Mandarinengeschenke, gestopft, dann hatte jeder der Beamten ein Abteil für sich mit Beschlag belegt." . . . . . „Am nächsten Morgen um 5 Uhr langten wir in Gunschuling an. Der Wartesaal war bis auf den letzten Platz angefüllt mit schlafenden Offizieren, an den Wänden entlang waren Koffer und Gepäckstücke aufgestellt; auch auf diesen lagen in ihre Mäntel oder Burkas eingehüllt schlafende Gestalten, es war kein Platz mehr frei. Ich machte deshalb auf dem Bahnsteig einen Morgenspaziergang bis 6 Uhr; auf den Gleisen hielten lange Güterzüge, in denen zerbrochenes Armeegerät, unbrauchbar gewordene Lafetten noch mit dem getrockneten Schmutz von den Feldern, Krankenkarren und andere Fahrzeuge verladen waren. . . . . . Soeben ist ein Zug mit Truppen aus Europa angekommen. In einem Wagen spielt die Musik die Geisha-Quadrille, bald werden die Japaner selbst den Leuten die Weise im Original mit Kanonen und Maschinengewehren vorspielen."

— **Die Kamerun-Eisenbahn.** Nachdem der deutsche Bundesrat am 4. d. M. dem Entwurfe eines Gesetzes betreffend die Übernahme einer Garantie des Reichs in bezug auf eine Eisenbahn von Duala nach den Manengubabergen seine Zustimmung erteilt hat, ist die Vorlage nunmehr beim Reichstag eingebracht worden. Der Gesetzentwurf hat folgenden Wortlaut:

Zum Bau und zum Betrieb einer Eisenbahn von Duala nach den Manengubabergen durch die zu bildende Kamerun-Eisenbahngesellschaft wird den Inhabern der Anteile Reihe B der genannten Gesellschaft nach Maßgabe der vorerwähnten Konzession eine Garantie des Reichs bewilligt, und zwar: a) für die Verzinsung des auf die Anteile Reihe B entfallenden Teils des Gesellschaftskapitals in Höhe von 11 000 000 ℳ mit 3 % vom Tage der Einzahlung an; b) für die Zahlung des um 20 % erhöhten Nennbetrags der jeweilig gelosten und als solche abzustempelnden Anteilscheine Reihe B. Hinsichtlich des auf die Anteile Reihe A entfallenden Teils des Gesellschaftskapitals in Höhe von 6 000 000 ℳ wird seitens des Reichs eine Garantie weder für die Verzinsung noch für eine Rückzahlung übernommen. Der Reichskanzler ist mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Die dem Gesetzentwurf beigegebene Konzession der als Kolonialgesellschaft zu errichtenden Kamerun-Eisenbahngesellschaft, die auf 90 Jahre vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrags durch den Reichskanzler erteilt werden soll, enthält in ihren wichtigsten Punkten folgende Bestimmungen:

Die Spurweite der Bahn soll mindestens 1 m betragen. Für den Bau der Bahn ist bei gleichen Preisen deutsches Material zu verwenden. Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muß innerhalb einer Frist von vier Jahren vom Tage der Bestätigung des Gesellschaftsvertrags erfolgen. Die Bestimmungen über den Betrieb der Bahn entsprechen im wesentlichen denjenigen der Konzession der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft. Die Gesellschaft hat ein Vorzugsrecht auf die Konzession zur Fortsetzung der Bahn sowie für Neben- und Zweigbahnen und für den Bau einer Hafenanlage am Ausgangspunkt der Bahn. Das Schutzgebiet wird der Gesellschaft den für den Bau und Betrieb der Eisenbahn erforderlichen Grund

und Boden, soweit er seinem Verfügungsrecht untersteht, unentgeltlich abtreten. Der Gesellschaft ist ferner ein Okkupationsrecht auf herrenlose und schachbrettartig zu beiden Seiten der Bahn gelegene Blocks von je 2 km Länge und Tiefe mit der Maßgabe zugesagt, daß an jeder Seite eines Blocks je ein Block von gleicher Größe freibleibt. Die Gesellschaft ist ferner berechtigt, im Umkreise von 50 km vom Endpunkte der Bahn Ländereien bis zu einem Flächeninhalt von 10000 ha für sich auszuwählen. Für die Dauer von 15 Jahren nach der Bestätigung des Gesellschaftsvertrages werden ferner der Gesellschaft aus einer Zone von 100 km Tiefe zu beiden Seiten der Bahnlinie auf Antrag Gebiete bis zu 80000 ha (500 ha für jedes fertiggestellte Kilometer) in höchstens 10 Abschnitten zur ausschließlichen Aufsuchung und Gewinnung von Mineralien, vorbehaltlich wohlerworbener Rechte Dritter, zugewiesen werden.

Das Grundkapital der Gesellschaft wird auf 17000000 ℳ festgesetzt und in 170000 Anteile über je 100 ℳ eingeteilt. Davon tragen die Anteile Nr. 1 bis 60000 die Bezeichnung „Vorzugsanteile Reihe A", die Anteile Nr. 60001 bis 170000 die Bezeichnung „Stammanteile Reihe B". Die Vorzugsanteile Reihe A sind bei der Gewinnverteilung und bei der Liquidation bevorrechtigt. Die Stammanteile Reihe B werden zu 3 % verzinst und vom fünften Geschäftsjahre an in 86 Jahren durch Auslosung zu 120 ℳ für jeden Anteil getilgt; die danach zu leistenden jährlichen Zahlungen betragen für die ersten vier Geschäftsjahre 330000 ℳ, für die folgenden 86 Geschäftsjahre 374831.52 ℳ = 3,40756 % des Nennwertes der Stammanteile Reihe B. In Gemäßheit der von dem Reiche nach dem Gesetzentwurf für die Verzinsung und Tilgung der Stammanteile Reihe B zu übernehmenden Garantie zahlt das Reich den Inhabern dieser Stammanteile am 1. Juli eines jeden Jahres bis zur völligen Tilgung der Anteile: a) vom ersten Geschäftsjahre an einen jährlichen Zins von 3 % des eingezahlten Anteilkapitals vom Tage der Einzahlung an, erstmals am 1. Juli 1906; b) vom fünften Geschäftsjahre an den um 20 % erhöhten Nennbetrag der jeweiligen gelosten und als solche abzustempelnden Anteilscheine, erstmals am 1. Juli 1910. Das Stimmrecht für die gelosten Anteile steht dem Reiche zu.

Anderseits hat die Gesellschaft spätestens am 15. Juni eines jeden Jahres, erstmals am 15. Juni 1906, bis zur völligen Tilgung der Stammanteile Reihe B an das Reich den Betrag der von diesem am 1. Juli an die Inhaber der Stammanteile Reihe B zu leistenden Zahlungen abzuführen. Hinsichtlich der am 15. Juni der Jahre 1906 bis 1909 von der Gesellschaft an das Reich zu leistenden Zahlungen gilt diese Verpflichtung zu Lasten der Baurechnung. Das Reich wird also die Garantiezahlungen erst vom Jahre 1910 an aus eigener Tasche zu leisten haben. Bei Berechnung des Reingewinns sind sämtliche Einnahmen der Gesellschaft, insbesondere auch der Zinsertrag aus den noch nicht verausgabten Bau- und Betriebsfonds, ferner etwaige Gewinne aus Landverkäufen sowie aus Beteiligung an Unternehmungen, denen diese Konzession zugrunde liegt, in Betracht zu ziehen.

Das Reich hat vom Beginn des 31. Geschäftsjahres an das Recht, die sämtlichen Anteile der Gesellschaft durch einseitige, dem Vorstande der Gesellschaft mit dreimonatiger Frist abzugebende Erklärung zum Schlusse eines Geschäftsjahres zu erwerben.

Für den Fall des normalen Ablaufs der Konzession nach 90 Jahren ist vorgesehen, daß das Reich entweder unter gewissen Bedingungen die Konzession verlängern oder durch Auszahlung des Nennwertes der Anteile Reihe A zuzüglich eines entsprechenden Anteils am ordentlichen Reservefonds das Unternehmen in seinem ganzen Umfange erwerben wird.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß.** In den einzelnen Abteilungen des Eisenbahnkongresses wurde am 6. d. M. über die Schwierigkeiten bei der Behandlung des Gepäcks und der Auslieferung der Frachtgüter beraten, ferner über die schnelle Zunahme des Vorortverkehrs, über Methoden zur Sicherung einer Mindestfrist für das Laden und Entladen von Frachtgütern und über eine Höchstgeschwindigkeit im Verkehr.

Am 8. d. M. legten die Vertreter Deutschlands beim internationalen Eisenbahnkongreß beim Denkmal Friedrichs des Großen einen Kranz nieder; abends waren die Herren Gäste des deutschen Botschafters.

Wie aus Washington vom 10. d. M. gemeldet wird, gab die American Railway Association den Mitgliedern des internationalen Eisenbahnkongresses ein Mahl, wobei der stellvertretende Staatssekretär Taft eine Rede hielt, in der er nachdrücklich betonte, daß die Tarifgesetzgebung für die Eisenbahnen kommen müsse, und daß die amerikanischen Eisenbahnleute klug täten, wenn sie sie unterstützen, nicht aber hindern wollten. Er sei entschieden gegen die Verstaatlichung, sehe aber keinen Grund, weshalb kein richtig zusammengesetztes Gericht zuständig sein sollte, die höchst zulässigen Sätze zu bestimmen. In seiner Antwort stellte sich Herr Stuyvesant-Fish auf den Standpunkt, daß die gegenwärtige Gesetzgebung völlig ausreiche, und verlangte eine bestimmte, strenge Durchführung der geltenden Gesetze.

Im Anschluß hieran sei hier mitgeteilt, daß am 9. d. M. Präsident Roosevelt selbst in Denver bei einem Mahl der Handelskammer sich dahin aussprach, daß die Befugnisse der Kommission für den zwischenstaatlichen Handel weiter ausgedehnt werden sollten; besonders sollte sie Gewalt erhalten, die Eisenbahntarife festzusetzen. Nicht die Staatsregierungen, sondern die Bundesregierung sollte ein höheres Aufsichtsrecht über die Aktiengesellschaften haben. Gleichzeitig bestand er darauf, daß es notwendig sei, nicht nur recht zu erhalten, sondern dieses auch den anderen zuteil werden zu lassen und jede Ermutigung eines Gefühls zu vermeiden, das den begüterten Leuten unrecht tun würde.

Allgemeines.

— **Über die Fortschritte des Selbstfahrers als Ersatz für Eisenbahnen** spricht sich Albrecht Wirth im „Tag" aus. Es seien ausgedehntere Automobilstraßen zuerst in außereuropäischen Ländern, in Afrika und Persien (durch russische Pioniere), gebaut worden. Ein vorzüglicher, sehr geschwinder Automobilverkehr besteht zwischen Sfax und Susa (Sousse) im östlichen Tunesien. Die Strecke ist etwa 130 km lang, ganz eben und fast so glatt wie Parkett. Die Eröffnung einer über 800 km langen Strecke, die vom Uelle aus in süd-südöstlicher Richtung verläuft, wird vom Kongostaat ins Auge gefaßt. In Europa ist es besonders die Schweiz, die den Selbstfahrer für den Fernverkehr begünstigt. In den verschiedenen Kantonen, besonders denen des Nordens, gibt es nicht weniger als acht postalisch betriebene Automobillinien. Neuerdings regt sich endlich auch Deutschland, und zwar geht Bayern in Deutschland voran. Im Sommer sollen von Kochel über Mittenwald nach Partenkirchen mit derselben Regelmäßigkeit wie Bahnzüge Personen- und Frachtselbstfahrer verkehren. „Von Freising soll ferner nach verschiedenen Orten der Umgebung ein Selbstfahrer-Frachtdienst eingerichtet werden. Als besonderer Vorteil wird dabei mit Recht die Annehmlichkeit gerühmt, daß die Empfänger ihre Fracht hinfort nicht mehr, wie nach bisheriger Übung, von einem Bahnhof abzuholen hätten, da ihnen die Güter unmittelbar vor das Haus gebracht werden. Auch die Erstellung und Unterhaltung von Güterschuppen würde sich dadurch erübrigen. Es ist das jedenfalls ein Vorgang, der größte Beachtung und Nachfolge verdient. In den meisten Fällen braucht man ja gar keine eigenen Straßen für solchen Verkehr erst zu bauen, da man einfach die vorhandenen benutzen kann. In Zukunft aber wird man denn doch an den Bau eigener Automobilstraßen denken müssen, sowohl der Sicherheit halber, als auch zur Entlastung der schon bestehenden Straßen, ein Gedanke, der bereits in England mehrfach angeregt worden ist." Wir möchten in diesen letzten Sätzen einiges nicht unwidersprochen lassen. Die Annehmlichkeit, daß die Güter unmittelbar vors Haus gebracht werden, ist bekanntlich bei den Stückgütern des Eisenbahnverkehrs schon jetzt durch die Einrichtung des Rollfuhrwesens in viel umfassenderem Maße der Fall, als es je ein Güterselbstfahrer wird besorgen können, da dieser, wenn er auf einer bestimmten Linie fahren und einen Fahrplan einhalten soll, nicht in jede Gasse jedes Städtchens oder gar vor jedes Haus fahren kann, um seine Güter abzusetzen. Für jeden Sachverständigen ist die Oberflächlichkeit jenes Urteils sofort klar. Nicht viel besser steht es mit dem Bau eigener Automobilstraßen, wenn es sich um Güterverkehr handelt. Eine Automobilstraße wird keinenfalls billiger sein können, als eine Kleinbahn, diese aber in ihrer Leistungsfähigkeit im Güterdienst dem vollkommensten Selbstfahrerverkehr immer überlegen bleiben.

— **Telegraphische Zeitsignale um die Erde.** Hierüber schreibt der „Hamb. Korresp.": Zu Ehren des am 4. d. M. in Washington zusammengetretenen internationalen Eisenbahnkongresses hat die Marinesternwarte (U. S. Naval Observatory) in Washington in der vorhergehenden Nacht eine eigenartige festliche Veranstaltung getroffen, nämlich die Ausgabe eines telegraphischen Zeitsignals über die ganze Erde. Bei der Bedeutung der genauen Kenntnis und der Verbreitung der verschiedenen auf dem Greenwicher Meridian als Ausgang beruhenden Einzelheiten für den Betrieb der Eisenbahnen war diese Veranstaltung für die Teilnehmer des Kongresses von besonderem Interesse, und die verschiedenen Telegraphenverwaltungen und Kabelgesellschaften der Erde haben deshalb in bereitwilligster Weise ihre Einrichtungen hierfür zur Verfügung gestellt.

Bereits in der Neujahrsnacht 1904 hatte die Sternwarte in Washington einen ähnlichen Versuch durchgeführt und durch ein telegraphisches Zeitsignal den Eintritt des neuen Jahres in der Hauptstadt der Union allen größeren Sternwarten Amerikas, Englands und der englischen Kolonien übermittelt, namentlich

unter Benutzung englischer und amerikanischer Kabel. Für die diesmalige Veranstaltung war jedoch eine viel weitere Verteilung beabsichtigt worden, und an alle Hauptsternwarten der alten und neuen Welt war die Aufforderung gerichtet, dieses Zeitsignal in Empfang zu nehmen, zu registrieren und mit der betreffenden Ortszeit bezw. Einheitszeit zu vergleichen.

Auch an die Hamburger Sternwarte war diese Aufforderung ergangen, und da diese zum Zwecke der Ausgabe von eigenen Zeitsignalen nach Cuxhaven und Bremerhaven für den Betrieb der dortigen Zeitbälle sowie nach Horta auf den Azoren im Interesse der dort passierenden Schiffe an das Reichstelegraphennetz angeschlossen ist, so waren bei ihr alle Einrichtungen für die Empfangnahme und Registrierung des Zeitsignals getroffen. Dank dem Entgegenkommen der Reichspostverwaltung sollte die Telegraphenleitung zur Sternwarte auf dem hiesigen Telegraphenamt direkt mit einer Leitung nach London verbunden und daselbst auf dem General Post Office durch ein Relais in unmittelbare Verbindung mit dem von Nordamerika kommenden Kabel gesetzt werden, so daß die von Washington ausgehenden Signale direkt automatisch ohne Mitwirkung eines Menschen sich auf dem Registrierapparat (Chronographen) der Hamburger Sternwarte verzeichnen konnten. Auf diesem Registrierapparat wird nun ferner in jeder Sekunde die genaue mitteleuropäische Zeit markiert durch die Normaluhr der Hamburger Sternwarte, die auch die Börsenuhr sympathetisch regelt; daher konnten die von Washington kommenden Signale direkt mit der Normaluhr der Hamburger Sternwarte verglichen und der Unterschied auf $^1/_{100}$ Sekunde genau bestimmt werden. Das Signal sollte in Washington erfolgen um Mitternacht nach der daselbst geltenden Eastern Standard Time, die um 5 Stunden gegen die Greenwichzeit, also um 6 Stunden gegen unsere mitteleuropäische Zeit zurück ist, und zwar war die Einrichtung derart getroffen, daß die Normaluhr der Sternwarte in Washington genau 5 Minuten vor Mitternacht in die Leitung eingeschaltet werden sollte und von da ab jede Sekunde einen kurzen Stromstoß in das über die ganze Erde sich erstreckende Telegraphennetz entsenden sollte (mit Auslassung einiger Sekunden zur Markierung jeder vollen Minute) bis 10 Sekunden vor Mitternacht; dann sollte Ruhe eintreten und im Moment der Mitternacht ein mehrere Sekunden lang dauernder neuer Stromschluß erfolgen. Diese Signale waren am 4. d. M. morgens von 5 Uhr 55 Min. 0 Sek. mitteleuropäische Zeit hier zu erwarten, und auf der Hamburger Sternwarte waren zu dieser Zeit alle Einrichtungen getroffen, um die Signale in Empfang zu nehmen. Die Signale trafen auch richtig hier ein, aber nicht ganz entsprechend den vorher von Washington getroffenen Festsetzungen, indem die Signale erst um 5 Uhr 55 Min. 30 Sek. begannen und auch einige der festgesetzten Auslassungen von Sekunden nicht vorschriftsmäßig erfolgten. Das eigentliche Mitternachtssignal erfolgte jedoch in eindeutiger Weise und vollkommen den Verabredungen entsprechend; es verzeichnete sich auf dem Hippschen Chronographen der Sternwarte um 6 Uhr 0 Min. 1,47 Sek. mitteleuropäische Zeit. Die Übermittlung des Zeitsignals von Washington nach Hamburg hat also eine Zeit von 1,47 Sekunden in Anspruch genommen. Diese Verzögerung entspricht aber keineswegs der Fortpflanzungsgeschwindigkeit des elektrischen Stromes, denn dieser vermag in einer Zeitsekunde den Erdumfang etwa achtmal zu umlaufen; sie ist vielmehr veranlaßt durch die infolge der verschiedenen Kapazität der Kabel eintretende Kabelverzögerung und auch besonders durch die zwischen den einzelnen Kabeln eingeschalteten Übertragungsvorrichtungen. Wären diese Übertragungen rein automatisch durch Relais erfolgt, so dürfte eine Verzögerung von dem genannten Betrage kaum zu erwarten gewesen sein. Es liegt daher die Vermutung nahe, die auch noch durch die Art und Dauer der hier angekommenen Signale eine weitere Stütze erfährt, daß an irgend einer Stelle, vielleicht in Nordamerika, die Übertragung der einzelnen Sekundenschläge nicht automatisch, sondern durch die Hand eines Beamten erfolgt ist; in London und Valentia soll sie nach hierher gelangter Mitteilung automatisch bewirkt sein.

Es ist vielleicht von Interesse, der Verzögerung Washington-Hamburg im Betrage von 1,47 Sekunden die Verzögerungen gegenüberzustellen, die bei den Washingtoner Neujahrssignalen im Jahre 1904 sich ergeben hatten. Sie betrugen auf der Lick-Sternwarte in Kalifornien 0,05, in Mexiko 0,11, in Manila 0,37, in Greenwich 1,33, in Sydney 2,25, in Wellington auf Neuseeland 4,00 und in Cordoba in Argentinien 7,7 Sekunden. Es geht aus diesen Zahlen hervor, daß Zeitsignale mit der für wissenschaftliche Zwecke erforderlichen Genauigkeit nur automatisch und nicht durch die Hand von Menschen übertragen werden dürfen.

Der Eingang des Signals auf der Hamburger Sternwarte und die beobachtete Verzögerung von 1,47 Sekunden wurden gleich der Sternwarte in Washington telegraphisch angezeigt; die bei der Abgabe des Signals in Washington anwesenden Teilnehmer des Eisenbahnkongresses, die voraussichtlich noch etwas länger als Mitternacht zusammengeblieben sein werden, dürften das Ergebnis der Zeitübermittlung zugleich mit den Morgen-, Mittags- und Abendgrüßen der über die ganze Welt zerstreuten Sternwarten noch erfahren haben.

Rechtspflege.

— **Haftung bei Ausfolgung des Gutes an eine andere Person als den Adressaten.** Der österreichische Oberste Gerichtshof hat in einem Prozeßfall entschieden, daß die Ausfolgung eines Frachtstücks an eine vom Adressaten verschiedene, zum Empfange nicht berechtigte Person als eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn anzusehen und daß der Geschädigte in solchem Falle berechtigt sei, von der Bahn volle Genugtuung, daher Ersatz des außerordentlichen Werts des in Verlust geratenen Frachtstücks zu verlangen. Der Oberste Gerichtshof ging davon aus, daß grobe Fahrlässigkeit der Bahn vorliege, da unanfechtbar festgestellt erscheine, daß das in Rede stehende Frachtstück nicht in die Hände des Adressaten, sondern in andere Hände gelangt sei. Denn es sei eine der wesentlichsten aus dem Frachtvertrage hervorgehenden Pflichten des Frachtführers, dafür zu sorgen, daß das Frachtgut in die Hände des im Frachtbriefe bestimmten Empfängers oder seines zur Empfangnahme berechtigten Vertreters gelange, und die Nichterfüllung dieser Pflicht begründe an sich eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn bezw. ihrer Organe, sofern nicht bewiesen wird, daß das Frachtgut ohne Verschulden der Bahn in fremde Hände gelangt sei. Ein solcher Beweis sei von der Bahn nicht erbracht worden.

Was das Maß der Ersatzpflicht anbelangt, so hob der Oberste Gerichtshof in den Entscheidungsgründen hervor, daß die Bestimmungen des Gesetzes über den Ersatz des Schadens keinen Zweifel darüber zulassen, daß das Gesetz die Fälle des dolus und der culpa lata schwerer geahndet wissen will und in diesen ein höheres Maß von Schadenersatzpflicht auferlege, als im Falle der culpa levis. Dies ergebe sich aus den Bestimmungen der §§ 1323 und 1324 a. b. G.-B., deren ersterer als Schadloshaltung den Ersatz des erlittenen Schadens bezeichnet und bestimmt, daß sich die volle Genugtuung auch auf den entgangenen Gewinn und die Tilgung der verursachten Beleidigung erstreckt, und deren zweiter im Falle von dolus und culpa lata volle Genugtuung, in den übrigen Fällen aber nur die eigentliche Schadloshaltung verordnet. Ebenso folgt dies aus der Gegenüberstellung der §§ 1331 und 1332 a. b. G.-B.

Wollte man nun annehmen, daß unter voller Genugtuung nur der Ersatz des gemeinen Schätzwertes und des entgangenen Gewinnes inbegriffen sei, so würde, wenn im Falle von dolus oder culpa lata ein entgangener Gewinn nicht vorliegt, der in diesem Falle zu leistende Ersatz ganz derselbe sein, wie im Falle von culpa levis, nämlich der gemeine Schätzwert, was der oben erörterten Absicht des Gesetzes widerstreiten würde. Vielmehr muß gefolgert werden, daß das Gesetz bei höherem Grade des Verschuldens auch die Ersatzpflicht bezüglich des damnum emergens höher festsetzt und den Ersatz des außerordentlichen Wertes vorschreibt, um volle Genugtuung zu erzielen, und dies umsomehr, als das Gesetz im Eingange des § 1323 a. b. G.-B. nur von der Vergütung des Schätzwertes im allgemeinen spricht, ohne diesen genau zu bezeichnen, der Begriff der vollen Genugtuung aber voraussetzt, daß der Beschädigte in jeder Richtung, daher auch bezüglich des außerordentlichen Wertes der Sache, insoweit dieser in besonderen Verhältnissen gegründet ist, entschädigt werde; denn nur in Ansehung des Wertes der Vorliebe wird bei Beschädigung von Vermögen im § 1331 a. b. G.-B. ein noch höherer Grad des Verschuldens — eine durch das Strafgesetz verbotene Handlung, Mutwillen oder Schadenfreude — vorausgesetzt.

Wenn daher die unteren Instanzen ausgesprochen haben, daß die Eisenbahn im gegebenen Falle den außerordentlichen Wert zu ersetzen hatte, welchen das Frachtgut für den Adressaten hatte, so erscheint das Gesetz nicht unrichtig angewendet.

Bücherschau.

— **Alkohol und Verkehrswesen.** Vom Eisenbahndirektor a. D. de Terra. 3. erweiterte Auflage, 8. bis 10. Tausend. 26 Seiten. Mäßigkeitsverlag des Deutschen Vereins gegen den Mißbrauch geistiger Getränke, Berlin 1905.

Daß von dieser kleinen Schrift, die ursprünglich nur den auf Seite 1060 und 1077 Jahrg. 1903 d. Ztg. wiedergegebenen Vortrag enthielt, schon die dritte Auflage erscheint, spricht für das Interesse, das sie nicht nur in Fachkreisen erweckt hat. Nachdem schon die zweite Auflage um einen gleich jenem Vortrage zuerst in dieser Zeitung (Nr. 58 von 1902) erschienenen

Aufsatz über „Die Wirkung geringer Alkoholmengen auf die Gehirntätigkeit“ vermehrt worden war, ist der nun vorliegenden Neuauflage noch der erste Aufruf des Verfassers „An die deutschen Eisenbahner (Beamte und Arbeiter)“ unter der Überschrift: „Die Wahrheit über den Alkohol“ als Vorwort eingefügt worden. Außerdem ist der dritte Abschnitt unter der Aufschrift: „Der Kampf gegen den Alkohol im Verkehrsdienst“ völlig umgearbeitet und wesentlich erweitert worden.

Mehr und mehr tritt der Kampf gegen die offenkundigen Alkoholschäden in den Vordergrund des öffentlichen Interesses. Der hohe Wert und Nutzen einer möglichst weitgehenden Ausschaltung des Alkoholgenusses bei dem Personal der Verkehrsanstalten, insbesondere der Eisenbahnen, ist so unverkennbar, daß er selbst von denen nicht geleugnet wird, die völlige Alkoholenthaltung im allgemeinen als zu weitgehend ablehnen. Auch innerhalb der deutschen Eisenbahnverwaltungen ist das Interesse für eine allmähliche Verdrängung des Alkohols durch wirkliche und unschädliche Stärkungs- und Genußmittel in sichtlicher Zunahme begriffen. Die vorliegende Schrift enthält u. a. beachtenswerte Fingerzeige dafür, auf welchen Wegen dieses Ziel ohne ungerechtfertigte Beschränkung der persönlichen Freiheit des Einzelnen erreichbar ist.

Der Umstand, daß die Schrift im Verlage des Deutschen Vereins gegen den Mißbrauch geistiger Getränke erschienen ist, wird dazu beitragen, daß man ihr besonders in Fachkreisen diejenige Beachtung zuwendet, die sie schon in Anbetracht des behandelten Gegenstandes zweifellos verdient.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die Strecke Schöneck i/Wstpr. - Pr. Stargard — 18,7 km — der Königlichen Eisenbahndirektion Danzig sowie die Strecken Konzell-Miltach — 14,95 km — und Mertingen-Wertingen — 16,98 km — der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen sind vom Tage der Betriebseröffnung ab — am 16. Mai bezw. am 1. und 8. Juni d. J. — als Vereinsbahnstrecken zu betrachten.

Eröffnung des zweiten Gleises auf den Strecken Beneschau-Čerčan-Pišely und Rican-Nusle der Linie Prag-Gmünd.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Das neuerbaute zweite Gleis in den Strecken Beneschau-Čerčan-Pišely und Rican-Nusle-Vršovic der Linie Prag-Gmünd ist am 1. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Vom genannten Tage an ist somit der doppelgleisige Verkehr auf der ganzen Strecke Beneschau-Nusle der bezeichneten Linie aufgenommen worden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Essen. Am 15. Mai d. J. wird der zwischen Aplerbeck und Holzwickede gelegene bisherige Personenhaltepunkt Sölde für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsgüter-Verkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Die an der Strecke Kreuzburg O/S.-Tarnowitz zwischen den Stationen Bankau und Rosenberg O/S. gelegene Haltestelle Alt-Rosenberg ist für den gesamten Viehverkehr eröffnet worden.

K. k. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die an der Linie Budapest-Pragerhof zwischen den Stationen Lepsény und Siófok gelegene Verkehrsausweiche und Personenhaltestelle Aliga wird auf die Dauer vom 20. Juni bis einschließlich 10. September d. J. — d. i. während der Plattensee-Badesaison — als selbständige Verrechnungsstelle versuchsweise für den Eil-Stückgutverkehr eingerichtet werden. Eilgüter in Wagenladungen, ferner Leichen, lebende Tiere und solche Gegenstände, deren Auf- und Abladen besondere Einrichtungen erfordert, können in dieser Haltestelle weder auf- noch abgegeben werden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Linie Alvincz-Nagyszeben gelegene, für den öffentlichen Güterverkehr nicht eingerichtete Ausweiche Kistorony ist für den Wagenladungsverkehr der Firma Friedrich Czell & Söhne in Brasso eröffnet worden. In dieser Ausweiche können jedoch nur solche Wagenladungsgüter zur Auf- und Abgabe gelangen, welche weder bei der Aufgabe noch bei der Abgabe in Kistorony auf der Magazinwage abzuwiegen sind.

Änderung von Stationsnamen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die bisherige Bezeichnung der an der Lokalbahn Delatyn-Kolomea-Stefanówka gelegenen Station Horodenka Stadt ist vom 1. Mai d. J. ab in Horodenka abgeändert worden.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Vom 1. Mai d. J. ab sind die Namen der nachstehend näher bezeichneten Stationen und Haltestellen wie folgt geändert worden:

Bisheriger Name	Neuer Name	Eigenschaft	Linie
Aporka	Áporka	Haltestelle	Budapest-Zimony
Puszta Szt. Imre	Pusztaszentimre	„	
Kis-Kun-Halas	Kiskunhalas	Station	
Göbböljárás	Göböljárás	Haltestelle	
Nagy-Körös	Nagykörös	Station	Budapest-Szeged
Kis-Kun-Félegyhaza	Kiskunfélegyháza	„	
Szt. Kút	Szentkút	Haltestelle	
Isaszegh	Isaszeg	Station	Budapest-Hatvan
Ó-Buda	Óbuda	„	Budapester Ringbahn
Palota-Ujfalu	Palotaújfalu	Haltestelle	Budapest-Marchegg
Paladics	Paládicspuszta	Halte- und Verladestelle	Czegléd-Szolnok
Tápió	Tápiómajor	Haltestelle	Hatvan-Szolnok
Öreg-Csertö	Öregcsertö	Station	Kiskörös-Kalocsa
Kispest-Szentlörincz	Kispest-Pusztaszentlörincz	„	Budapest-Lajosmizser Lokalb.
Gyál	Gyálpuszta	„	
Csurgay-major	Csurgaymajor	Haltestelle	
Acsa-Kürt	Acsa-Erdökürt	Station	Aszód-Losoncs
Ágasegyházi-tanyák	Ágasegyházitanyák	Haltestelle	Kecskemét-Fülöpszállás-Lokalbahn
Helvetia	Helvéczia	Station	
Korhánköz	Kórhánköz	Haltestelle	
Uzovics	Uzovicstelep	Station	
Agárdy-telep	Agárdytelep	Haltestelle	
Szikra-Alpár	Szikra	Station	Kecskemét-Tiszaugher Lokalbahn
Tiszaujfalu	Tiszaújfalu	„	Szolnok-Kiskunfélegyházer Lokalbahn
Ujkécske	Újkécske	„	
Uj-Bög	Újbög	„	
Klotild villatelep	Klotildtelep	Haltestelle	Budapest-Esztergom
Ó-Buda-Filatorigát	Óbuda-Filatorigát	Station	Budapester Ringbahn
Kis-Szállás	Kisszállás	„	Budapest-Zimony
Somsich tanya	Somsichtanya	Haltestelle	
Verusicspuszta	Verusics	„	
Kis-Hegyes	Kishegyes	„	
Ó-Keér	Ókér	Station	Szabadka-Baja
Bács-Almás	Bácsalmás	„	
Bács-Almási-szöllök	Bácsalmási szöllök	Halte- und Verladestelle	
Kis-Militics	Kismilitics	Haltestelle	Szabadka-Dálja
Kun-Baja	Kunbaja	„	
Nemes-Militics	Nemesmilitics	Station	
Szonta	Szond	„	
Tavankut	Tavankút	Haltestelle	
Palics	Palicsfürdö	Station	Szeged-Rókus-Szabadka
Vaskut	Vaskút	„	Baja-Zombor-Ujvidéker Lokalbahn
Rigyicza	Regöcze	„	
Gákova	Gádor	„	
Magyar út	Magyarút	Haltestelle	
Fernbach-szállás	Fernbachszállás	„	
Hódságh	Hódság	Station	
Parabuty	Paripás	„	
Paraga	Parrag	„	
Pelvay-szállás	Pelvayszállás	Haltestelle	
Bulkesz	Bulkeszi	Station	

Bisheriger Name	Neuer Name	Eigenschaft	Linie
Petrovács-Glozsán	Petröcz-Dunagálos	Station	Baja-Zombor-Ujvidéker Lokalbahn
Chotek-puszta	Chotekpuszta	Haltestelle	
Kis-Keér	Kiskér	„	Budapest-Zimony
Béla-puszta	Bélapuszta	Haltestelle	Hegyes-Feketehegy-Palánkaer Lokalbahn
Szilbás	Szilbács	Station	
Jankovácz	Jánoshalma	„	Halas-Bácsalmás-Rigyiczaer Lokalbahn
Madarász puszta	Madarászpuszta	Verlade-station	
Bács-Földvár	Bácsföldvár	Station	Óbecse-Ujvidék-Titeler Lokalbahn
Ó-Becse	Óbecse	„	
Tisza-Kálmánfalva	Tiszakálmánfalva	Halte- und Verladestelle	
Kincseshomok	Kincsestanya	Haltestelle	Nyiregyháza-Ungvár
Szürthe	Szürte	Station	
Máramaros-Sziget	Máramarossziget	„	Debreczen-Körösmező
Máramaros-Sziget örház	Máramarossziget örház	Haltestelle	
Berlebás	Barnabás	Station	
Bátyu	Bátyú	„	Budapest-Lawoczne
Kis-Szolyva	Kisszolyva	Haltestelle	
Vocsi	Vocsitelep	Station	
Ménes	Ópaulis	Haltestelle	Arad-Tövis
Gyorok	Gyorok-Ménes	Station	
Szvinna	Bercsény	„	Nagytapolcsány-Bossány-Trencsener Lokalbahn
Hernád-Némethi	Hernádnémeti	Haltestelle	Budapest-Lawoczne
Tisza-Lucz	Tiszalúcz	Station	
Takta-Harkány	Taktaharkány	„	
Mád-Zombor	Mád-Mezözombor	Haltestelle	
Bodrog-Keresztur	Bodrogkeresztúr	Station	
Bodrog-Olaszi	Bodrogolaszi	„	
S. A. Ujhely	Sátoraljaújhely	„	
Bodrog-Szerdahely	Bodrogszerdahely	„	
Nagy-Géres	Nagygéres	Haltestelle	
S. A. ujhely-gyártelep	Sátoraljaújhely gyártelep	„	Sátoraljaújhely-Mezölaborcz
Legenye-Mihályi	Legenye-Alsómihályi	Station	
Nagy-Mihály	Nagymihály	„	
Mezö-Laborcz	Mezölaborcz	„	
Kincses	Kincsespuszta	Halte- und Verladestelle	Töketerebes-Varannóer Lokalbahn
Szécs-Polyánka	Szécsmezö	Station	
Szacsur	Szacsúr	Verladestation	
Mád-Zombor	Mád-Mezözombor	Haltestelle	Szerencs-Debreczen

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 58 (k. und k. Militärbahn Banjaluka-Doberlin) ist neu herausgegeben worden und zu dem Güterwagenparkverzeichnis Nr. 82 (Königl. ungarische Staatseisenbahnen) der Nachtrag I erschienen. Das im April 1899 ausgegebene Verzeichnis Nr. 58 wird durch das neu herausgegebene Verzeichnis gleicher Nummer aufgehoben.

Vereins-Kilometerzeiger.

Neu herausgegeben ist der Kilometerzeiger Nr. 58 (k. u. k. Militärbahn Banjaluka - Doberlin) unter Aufhebung des im Dezember 1895 ausgegebenen Kilometerzeigers gleicher Nummer. Ferner sind an Nachträgen erschienen: Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 34 (Königliche Eisenbahndirektionen zu Breslau, Kattowitz und Posen) und Nachtrag III zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern". Durch den Nachtrag V zum Kilometerzeiger Nr. 34 wird der im März 1901 ausgegebene Kilometerzeiger der Breslau-Warschauer Eisenbahn aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 113 vom 3. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen, die am Vereins-Reiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen sowie die Herren Mitglieder des Preisausschusses, betreffend das Verzeichnis der ständigen Ausschüsse des Vereins (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. I 115 vom 5. Mai d. J. an sämtliche am Vereins-Reiseverkehr beteiligten Verwaltungen, betreffend den Vereins-Reiseverkehr (abgesandt am 10. Mai d. J.).

Nr. I 118 vom 7. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen und die am Vereins-Reiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend das Protokoll über die Verhandlungen des ständigen Unterausschusses des Aussschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, Rothenburg ob T., den 27./28. April d. J. (abgesandt am 9. Mai d. J.).

Nr. III 560 vom 4. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 12 Mai d. J.).

Nr. III 561 vom 4. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 12. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Auf Station Grebenstein werden künftig Fahrzeuge, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, angenommen und ausgeliefert.

Cassel, den 4. Mai 1905. (1227)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eröffnung des Personenhaltepunktes Sölde für den Güterverkehr.

Am 15. d. M. wird der zwischen Aplerbeck und Holzwickede gelegene seitherige Personenhaltepunkt Sölde unseres Bezirks für den Eilgut-, Frachtstückgut- und Wagenladungsgüter-Verkehr mit Ausnahme von Fahrzeugen und Sprengstoffen eröffnet und mit demselben Tage in die Staatsbahn-Gütertarife III, III/IV, II/III und I/III, in die Hefte 1 und 3 des westdeutschen Privatbahn - Gütertarifs und als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. nach Stationen der Gruppe III aufgenommen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen. Der Schluß der Güterannahme in Sölde wird für Eilgut auf 7, für Frachtstückgut auf 6 Uhr abends festgesetzt.

Essen, den 5. Mai 1905. (1228)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Güterverkehr.

Königlich preußische Staatseisenbahnen, Königlich preußische Militär-Eisenbahn.

G ü t e r t a r i f T e i l II, T a r i f h e f t II C f ü r d a s m i t t l e r e G e b i e t.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird zum Tarifheft II C (Gruppe II) ein Nachtrag 8 ausgegeben werden, der u. a. geänderte Entfernungen für die preußischen Bahnhöfe in Gera, Leipzig und Zeitz enthält. Die Änderungen sind dadurch veranlaßt, daß für die Bahnhöfe eines und desselben Ortes die Tarifsätze nicht mehr gleichgehalten, sondern nach der wirklichen Entfernung berechnet werden. Es treten hierdurch u. U. für den einen oder anderen Bahnhof Erhöhungen bis zu 4 km ein. Des weiteren scheiden die Sätze für den Ortsfernverkehr zwischen den sächsischen und preußischen Bahnhöfen

a) in Elsterwerda, Leipzig und Plagwitz-Lindenau,
b) in Weida und Zeitz

aus dem Tarifhefte II C — S. 10/12 — aus und gehen

zu a) in den Magdeburg-Halle-sächsischen,
zu b) in den thüringisch-hessisch-sächsischen

Gütertarif über. Aus diesem Anlaß werden zugleich die besonderen Überführgebühren zwischen den Bahnhöfen in Zeitz aufgehoben und durch die Frachtsätze der Allgemeinen Kilometer-Tariftabelle für 3 km ersetzt.

Berlin, den 10. Mai 1905. (1229)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif IV und Gruppenwechseltarife I/IV, II/IV und III/IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab wird der Übergangstarif mit der Kleinbahn Kaldenkirchen - Brüggen auf eine

Reihe bisher unberücksichtigt gebliebener Güterarten widerruflich ausgedehnt. Die Abfertigungsstellen erteilen nähere Auskunft.
Cöln, den 5. Mai 1905. (1230)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Im Verfolg unserer Veröffentlichung vom 18. April 1905 geben wir bekannt, daß mit der Einführung des Hefts 9 zum deutsch - Prinz Heinrichbahn - Gütertarif am 1. Juli 1905 die im Heft 6 des deutsch - Prinz Heinrichbahn - Gütertarifs enthaltenen Frachtsätze der Schnittpunktsziffern 4, 5 und 6 für den Verkehr der Station Mühlacker Bad. B. mit den Stationen der Bahnstrecken Wiltz bis Schimpach Grenze und Grevenmacher bis Bövingen unter teilweiser Erhöhung aufgehoben und ersetzt werden.
Straßburg, den 10. Mai 1905. (1231)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Gruppentarif I.
Die in der Anmerkung zu den Gebührensätzen für den Überführungsverkehr zwischen den Danziger Bahnhöfen (Seite 7 des Gruppentarifs) und im Ausnahmetarif 10 a (Seite 887 des Gruppentarifs) festgesetzte Frist für die Neuaufgabe der Sendungen, von deren Einhaltung die Anwendung der ermäßigten Sätze abhängig ist, wird mit sofortiger Gültigkeit um eine Stunde verlängert und demgemäß von 1 Uhr in 2 Uhr nachmittags abgeändert.
Danzig, den 9. Mai 1905. (1232)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.
Mit Gültigkeit vom 16. Mai d. J. werden die Haltestellen Bonschek, Krangen und Neuguth Kreis Berent der Nebenbahn Schöneck W/Pr.-Pr.-Stargard des Direktionsbezirks Danzig mit den Frachtsätzen der Station Pr.-Stargard in den obenbezeichneten Verkehr einbezogen.
Kattowitz, den 10. Mai 1905. (1233)
Königliche Eisenbahndirektion.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.
Der in den Tarifheften A 2 und B 2 für den Verkehr von den Braunkohlenversandstationen nach Ludwigshafen a/Rh. bestehende Ausnahmetarif 6 a für Braunkohlen usw. wird mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab auf den Verkehr nach allen Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen ausgedehnt.
Auskunft über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.
Frankfurt a/M., den 3. Mai 1905. (1234)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungar.-bayer. Gütertarif.
Teil III, Heft 1
vom 1. Dezember 1898.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. gelangt Nachtrag VII zur Einführung.
Insoweit Frachterhöhungen eintreten, gelten dieselben erst ab 15. Juli l. J.
München, den 5. Mai 1905. (1235)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.
Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1905 treten für den Verkehr zwischen Heidingsfeld (Bayer. B.) und einzelnen Stationen des E.-D.-B. Mainz sowie der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft Frachterhöhungen ein.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
München, den 8. Mai 1905. (1236)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Metallausnahmetarif Teil VII, Heft 1 vom 1. Januar 1904.)
Am 1. Juni 1905 erscheint der Nachtrag I, welcher zahlreiche Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält.
Insoweit gegen seither Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 15. Juli 1905 in Kraft.
Der Preis des Nachtrages beträgt 0,35 ℳ bezw. 0,40 Kr. für das Stück.
München, den 9. Mai 1905. (1237)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarif, gemeinsames Heft II A.
Mit Gültigkeit vom 15. d. M. wird die Station Gotzlow (Direktionsbezirk Stettin) in das Verzeichnis der Seehafenstationen (Seite 22 des gemeinsamen Heftes II A) aufgenommen.
Stettin, den 8. Mai 1905. (1238)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der beteiligten Verwaltungen.

Vom 15. d. M. ab wird die Station Tönning des Direktionsbezirks Altona als Empfangsstation in die im Staatsbahn-Gruppenwechseltarif I/III (Verkehr zwischen dem östlichen und nordwestlichen Gebiet) bestehenden Ausnahmetarife S 3, S 4, S 4 a, S 5, S 5 t, S 8 und S 12 aufgenommen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Altona, den 7. Mai 1905. (1239)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai d. J. ab tritt an Stelle des Frachtsatzes des Ausnahmetarifs Nr. 15 A für Rohbenzin in der Stationsverbindung Targovistea-Cöln-Ehrenfeld in Höhe von 822 Cts. für 100 kg infolge Ermäßigung des ungarischen Streckenanteiles ein ermäßigter Frachtsatz in Höhe von 815 Cts. für 100 kg in Kraft, welcher jedoch nur im Rückvergütungswege gewährt wird und nur für die genannte Stationsverbindung gültig ist.
Breslau, den 7. Mai 1905. (1240)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.
Mit dem 1. Juni d. J. treten für die Beförderung von Rohzink zu 10 000 kg von Trzebinia Kaiser Ferdinands-Nordbahn direkte Frachtsätze (Ausnahmetarif Nr. 69) in Kraft. Die Höhe der betreffenden Sätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.
Breslau, den 9. Mai 1905. (1241)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsaß-Lothringen.)
Die Station Hubacker der badischen Staatseisenbahnen wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. von deutschen Stationen nach Stationen der französischen Ostbahnen aufgenommen.
Auskunft über die Frachtsätze erteilt die Station.
Straßburg, den 7. Mai 1905. (1242)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil IV, Heft 4 vom 1. Juni 1902.
(Ausnahmetarif für Holz von Galizien nach Bayern.)
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 ist auf Seite 5 bei den Tarifbestimmungen in der Abteilung II vor dem Worte „Faßholz" ein „a)" anzubringen und unter b) nachzutragen: „b) Friesen und Friesbrettchen, auch Jalousiebrettchen, gehobelt, genutet bezw. gelocht."
München, den 5. Mai 1905. (1243)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.
Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1905 treten für den Verkehr zwischen Heidingsfeld (Bayer. B.) und verschiedenen pfälzischen Stationen Frachterhöhungen ein.
Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen.
München, den 8. Mai 1905. (1244)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.
Am 1. Juni d. J. treten für die Beförderung von Petroleumnaphtha (Rohbenzin) zu 10 000 kg nachstehende ermäßigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

Stanislau-Cöln Bonntor . .	497 ₰
Stanislau-Cöln-Ehrenfeld . .	499 „
Stanislau-Cöln-Gereon . . .	497 „
Stanislau-Cöln Süd	497 „

für 100 kg.
Auf Seite 14 des Nachtrages XVII ist ein entsprechender Vermerk anzubringen.
Breslau, den 9. Mai 1905. (1245)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif, Gruppen I/III.
Mit Gültigkeit vom 15. Mai 1905 wird die Station Halden des Direktionsbezirks Elberfeld in die Eisen-Ausnahmetarife als Versandstation aufgenommen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen sowie die Verkehrsbureaus in Elberfeld und Breslau.
Breslau, den 6. Mai 1905. (1246)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Zu dem schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 20 für Steinkohlen usw. vom 1. Juli 1904, der auch für den Verkehr Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz Bad. B.-Schweiz anwendbar ist, wird auf 15. Mai l. J. der 1. Nachtrag ausgegeben.
Er enthält hauptsächlich die Einbeziehung der Stationen der Nyon-Crassier-Bahn sowie Berichtigungen.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen und unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 8. Mai 1905. (1247)
Gr. Generaldirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.
Mit dem 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Schotter (Rund- und Schlägelschotter), ausgenommen Marmor-

schotter, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, von Krszeszowice nach Beuthen O. S. E. ein direkter Frachtsatz von 26 ₰ für 100 kg in Kraft. Das Aufladen ist Sache der Partei.

Breslau, den 9. Mai 1905. (1248)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch - westfälisch - österr. - ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Aufnahme der Station Neschwitz Ö. N. W. B. in den Ausnahmetarif Nr. 12 (Eisen und Stahl etc.).

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Neschwitz in den Ausnahmetarif Nr. 12 (Eisen und Stahl) mit den für die Station Schreckenstein bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Wien, am 6. Mai 1905. (1249)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Reexpeditionsbegünstigung für diverse Artikel im Lagerhause zu Salzburg und für Zucker im Lagerhause zu Rosenheim.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni l. J. finden die direkten Frachtsätze des Tarifes Teil II für den obengenannten Eisenbahnverband für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate aus Getreide und Hülsenfrüchte, auch Kleie, Malz und Ölsaaten, ferner für Zucker in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der ursprünglichen Versand-(Verbands-) Station bis zur neuen Bestimmungs- (Verbands-) Station auch dann Anwendung, wenn die Sendungen im Ersten Salzburger Lagerhause Leopold Wildenhofer in Salzburg reexpediert werden.

Die Reexpedition ist nach allen in Tirol gelegenen Stationen der k. k. priv. Südbahngesellschaft, der k. k. österr. Staatsbahnen, der k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn und der Lokalbahn Trient-Tezze im Verkehr von allen in Böhmen gelegenen Stationen zulässig, ausgenommen von folgenden:

1. Stationen der ausschl. priv. Buschtêhrader Eisenbahn (exkl. Rakonitz, Weleslawin, Prag-Bubna, -Sandthor und -Smichow);
2. Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen, u. zw. der Strecken:
   Nepomuk ausschl. bis Razic ausschl., Horazdowitz-Babin bis Klattau, Pilsen ausschl. bis Furth i/W., Pilsen ausschl. bis Eisenstein und Janowitz bis Taus,
   ferner Bodenbach (k. k. St. B.) und Karlsbad Zentralbahnhof;
3. Stationen der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn:
   Auscha, Aussig, Bilin, Brüx, Dux und Udwitz-Görkau;
4. Reichenberg (S. St. B.).

Mit Gültigkeit vom gleichen Termin wird ferner die Reexpedition von Zucker im städtischen Lagerhause zu Rosenheim unter den gleichen Bedingungen gestattet, wie sie für die übrigen Artikel, die nach den Bestimmungen des Tarifes Teil II für den böhmisch-tiroler Eisenbahnverband in diesem Lagerhause eingelagert werden können, vorgesehen sind.

Im übrigen finden die allgemeinen Bestimmungen des Tarifes Teil I bezw. die einschlägigen Vorschriften des böhmisch-tiroler Eisenbahnverbands sowohl bei den Sendungen, die in Salzburg, als auch bei jenen, die in Rosenheim reexpediert werden, Anwendung. (1250)

Wien, am 5. Mai 1905. S. B. Zl. 5286/C I.
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Aufnahme der Station Böhmisch-Skalitz S. N. D. V. B. in den Ausnahmetarif Nr. 20 (frisches Obst etc.).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 20 (frisches Obst) folgende Frachtsätze zur Einführung:

Von Böhmisch-Skalitz S. N. D. V. B. nach	Ausnahmetarif Nr. 20					
	I				II	
	a	b	c	d	a	b
	Frachtsätze für 100 kg in Mark					
Düsseldorf-Bilk . . .	7,14	6,88	5,97	5,38	5,96	5,12
Düsseldorf-Derendorf .	7,13	6,87	5,96	5,37	5,95	5,11

Wien, am 6. Mai 1905. (1251)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-österr.-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangt in Ergänzung des Ausnahmetarifes Nr. 6, B, b (Ton) folgender Frachtsatz zu Einführung:

Ausnahmetarif Nr. 6	
B. Verkehr in der Richtung aus Österreich	
Von Rakonitz k. k. St. B. und B. E. B. nach	b
	Frachtsatz für 100 kg in Mark
Brohl	1,54

Wien, am 6. Mai 1905. (1252)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Berichtigung von Frachtsätzen.

In dem vom 1. Mai 1905 gültigen Nachtrag I zum Tarif Teil II, Heft 3 vom 1. September 1904 sind die Frachtsätze des Ausnahmetarifes Nr. 21 (Zucker) für die nachstehend angeführten Stationsverbindungen wie folgt zu berichtigen:

a) Mit sofortiger Gültigkeit:

auf Seite	die Frachtsätze		von	auf
	von	nach	Heller für 100 kg	
8	Brodek	Hard-Fussach	352	346
8	Caslau	Götzis	298	294
9	Kralup	Nenzing	287	285
10	Zakolan	Nenzing	287	285

b) Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905:

Auf Seite 9 der Frachtsatz von Kaaden-Brunnersdorf nach Dornbirn von 242 auf 243 Heller für 100 kg. Ferner sind auf Seite 10 die Frachtsätze von Stauding, für welche Station noch bis 31. Juli 1905 die billigeren Frachtsätze des Haupttarifes zur Anwendung gelangen, durchgehends um 1 h zu erhöhen; weiter ist auf Seite 8 der in einzelnen Nachtragsexemplaren undeutlich gedruckte Frachtsatz von Göding nach Lochau auf 317 h zu verdeutlichen.

Wien, am 8. Mai 1905. (1253)
K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 10. d. M. gelangt der Ausnahmetarif 5a für rohe Steine, Pflastersteine und Steinschrotten zur Einführung. Nähere Auskunft erteilen die Bahnverwaltung hierselbst und die Stationen.

Rinteln, im Mai 1905. (1254H&V)
Der Vorstand.

3. Personen- und Gepäckverkehr.

Staatsbahn-Personenverkehr.

Am 15. Mai 1905 wird der an der Hauptbahnstrecke Neisse-Camenz zwischen Neisse und Friedenthal-Giesmannsdorf gelegene Haltepunkt Stephansdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Die in Stephansdorf haltenden Züge sind aus den Fahrplänen ersichtlich.

Breslau, den 4. Mai 1905. (1255)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkauf von Altmaterialien.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaren, als: Zink (altes Blech), Stahl und Stahlabfälle, Radreifen, Kurbeln, Stahl- und Eisenschienen, Auslenkungen, Herzstücke, Schwellen, Weichenstellböcke, Unterlagsplatten, Laschen, Formeisen, Gußeisen-, Schweißeisen- und Flußeisenabfälle, Material von Zentralweichen, eiserne Röhren usw., zusammen ungefähr 9600 t, werden

Dienstag, den 6. Juni d. J., vormittags von 10—12 Uhr und nachmittags 2 Uhr beginnend, in unserem Versteigerungsraum (Eingang beim Ettlinger Bahnübergang) öffentlich versteigert. Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen. Die Kaufbedingungen und das Materialverzeichnis werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 8. Mai 1905. (1256)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Mai vorm. gemeldet.

Nummer 14. Berlin, am 13. Mai 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl der Güter	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					Deutsche und niederländische Eisenbahnen.					
					A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:					
1	A	—	10	—	Förderwagenräder —	128	1	Annen Nord	K. E.-D. Essen	G. A. Schlehn & Co. 1005.
2	A	42	1	Ballen	Seilerwaren —	10	2	Röthenbach b. L.	Bayerische Stsb.	
3	A	100	1	Kiste	gelochte Messingbleche	112	3	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
4	A	185	1	Weinfaß	leer —	16,5	4	Jagstfeld	Württemberg. Stsb.	
5	A	1164	1	Ballen	Holzkiste —	100	5	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
6	A	9029	1	Kiste	leere Weinflaschen —	65	6	Sulzbach Saar	St. Johann=Saarbr.	Trier 20/3.
7	A A	483	1	Sack	Korkstopfen —	15	7	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	[1])
8	A B	5/6	1 1	Kiste Verschlag	2 Bücherschränke —	38	8	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
9	A B	1596	1	Kiste	gefüllt —	20	9	Wolfegg	Württemberg. Stsb.	
10	A B C	I, II, III	3	—	Tannenholztüren, roh	93	10	Düren	K. E.-D. Cöln	
11	A F	465	1	Korb	Lack —	—	11	Walsrode	K. E.-D. Hannover	
12	A G	330	1	Kiste	Glaswaren —	33	12	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
13	A H	40	1	Petr.-Faß	leer —	42	13	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
14	A K	80	1	Kiste	Küchenmöbel —	7,5	14	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Aufsätze.
15	A L	3, 24, 100	3	Fässer	leer —	75	15	„	„	
16	A M	1020	1	Verschlag	3 eis. Etageren —	36	16	Aachen	K. E.-D. Cöln	
17	A N N	1428	1	Kiste	2 gedr. Bücher, Briefordner	24	17	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
18	A S	838	1	Ballen	4 große Säcke —	20	18	Leipzig M.	K. E.-D. Halle a/S.	Magdeburg H. 8/4.
19	A St	59	1	Sack	gelbe Bohnen —	50	19	Lippstadt	K. E.-D. Cassel	
20	A U	2133	1	Korb	leere Flaschen —	34	20	Uerdingen	K. E.-D. Cöln	
21	A W	100	1	Kiste	gefüllt —	32	21	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Bochum S. 22/4.
22	A W	507	3	Bund	Reisbesen —	45	22	Freudenstadt	Württemberg. Stsb.	
23	A W	91 u. 1214	1	Faß	leer —	60	23	Bingerbrück	Direktion Mainz	
24	B	I	1	Kiste	Käse —	5	24	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
25	B B F	4365,2	1	„	Packmaterial —	51	25	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
26	B F	6163	1	„	Käse —	62	26	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
27	B G	999	1	Ballen	Ausfuhrgut —	13	27	Altona B.	„	
28	B J S	6	1	„	l. Säcke —	40	28	Cöln=Nippes	K. E.-D. Cöln	
29	B K	305	1	Faß	Essig oder Wein —	158	29	Ulm	Württemberg. Stsb.	
30	B M	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	30	Soest	K. E.-D. Cassel	
31	B R S N	17, 28, 64	1	Eisenfaß	leer —	27	31	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
32	B S	4401	1	Kiste	4 Bilder —	21	32	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
33	B S & S	3390	1	„	? —	310	33	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Pößneck 28/4.
34	C	248	1	Bund	14 Stg. gerippt. Eisen	52	34	Eichstätt=Stadt	Bayerische Stsb.	
35	C & B	11712	1	Kiste	elektr. Lampenteile —	32	35	Westerode	K. E.-D. Cassel	Berlin H. u. L. 7/4.
36	C F F	225	1	—	Bindekette, 18 m l. —	—	36	Lintgen	Reichsbahn	
37	C H	11	1	Kiste	kupferner Badeofen mit Gummischlauch	10	37	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
38	C J	100	1	„	Fliegenfänger —	40	38	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	oder G J 100.
39	C J D	1735	1	„	Strohhüte —	35,5	39	Bonn	K. E.-D. Cöln	
40	C K	II	1	Ballen	Sackschnüre —	96	40	Cöln=G.	„	
41	C K	2586	1	Faß	gefüllt —	43	41	Metz	Reichsbahn	
42	C N	1391	1	Sack	Kaffee —	30	42	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	Hamburg H.
43	C O	2731	1	„	Erbsen —	200	43	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
44	C R	—	1	Kiste	Ofenkacheln —	19	44	Cloetze	K. E.-D. Hannover	Raguhn 22/4.
45	C S	763	1	„	gefüllt —	—	45	Radeberg	Sächsische Stsb.	Barth 18/4.
46	D	—	1	Bund	5 eis. Kohlenbecken	33	46	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	Fluhme & Lenz, Lünen.
47	D	299	1	—	Herrenschreibtisch —	80	47	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
48	D	54198	1	Eimer	Margarine —	18	48	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
49	D A	79	1	Kiste	Kolonialwaren —	45	49	Pasing	Bayerische Stsb.	
50	D A P G	26	1	Eisenfaß	Petroleum —	366	50	Birkenwerder	K. E.-D. Berlin	

[1]) Absender: Alfr. Anhalt in Dresden=A.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
51	D & C	538	1	Bund	Gardinenstangen —	15	51	Recklinghaus. Hb.	K. E.-D. Essen	
52	D H C S	24968	1	Korbflasche	gefüllt —	26	52	Coblenz	K. E.-D. Cöln	v. Düsseldorf.
53	E	11897	1	Kübel	Margarine —	29	53	Geismar	K. E.-D. Cassel	
54	E H	3831	1	Ballot	weißer Baumwollstoff roter Matratzendrell	40	54	Würzburg	Badische Stsb.	
55	E L	645	1	Kiste	belegtes Glas —	17	55	Röbel	Grhzl. Meckl. Stsb.	Langenberg 27/4.
56	E M	6371	1	Blechbüchs.	Lederschmiere —	12,5	56	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
57	E R	1	1	Ballen	gefüllt —	24,5	57	Pfungstadt	Direktion Mainz	
58	E & S	754	1	Kiste	leer —	39	58	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
59	E S	3950	1	„	leer —	39	59	Cleve	K. E.-D. Cöln	
60	E U	362/6	5	Verschläge	Holzleisten —	605	60	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
61	E W	9	1	Kiste	gefüllt —	14	61	Posen	K. E.-D. Posen	
62	E W C	1, 2, 5	3	Kisten	Zollgut —	203	62	Basel Els.	Reichsbahn	Bebra 26/4.
63	F	11217	1	Kiste	Maggi —	6	63	Duisburg	K. E.-D. Essen	Singen 10/4.
64	F A & Co	4479	1	„	gefüllt —	27	64	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
65	F B	1	1	Koffer	Trikotagenmuster —	41	65	Lübeck	Eutin-Lübecker	
66	F C B	7602/I	1	Kiste	? —	10	66	Borbeck	K. E.-D. Essen	
67	F C H	—	3	—	gußeis. Knierohre —	14	67	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
68	F & Co	9628	1	—	hölz. Riemenscheibe	12	68	Guhrau	K. E.-D. Posen	
69	F G & Co	580	1	Sack	Rohkaffee —	66	69	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
70	F J	8	1	Ballen	Zementsäcke —	8	70	Düsseldorf-Der.	„	
71	F K	2	1	Paket	eis. Stangen mit Schrauben	5	71	Schalke	K. E.-D. Essen	
72	F K	21078	1	Kiste	bl. Baumwollstoffe —	100	72	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Berlin H. u. L. 14/4.
73	F L H	12483	1	„	Teigwaren —	20	73	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
74	F M	207	1	„	leere Kisten —	61	74	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
75	F R	224	1	—	Pflugvorderkarre —	37	75	Bartschin	K. E.-D. Bromberg	
76	F S	1/2	2	Säcke	Pferdehaare —	44	76	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
77	F T	10 u. 11	2	Eierkisten	leer —	25	77	Herford	K. E.-D. Hannover	
78	F W A	8009	1	Ballen	weiße Bettflocken —	31	78	Dülken	K. E.-D. Cöln	Rheydt 15/4.
79	G	181 u. 18	1	Sack	Reis —	100	79	Alsdorf	„	
80	G C D	466	1	Faß	gefüllt —	69,5	80	Münden (Hann.)	K. E.-D. Cassel	
81	G C F	8760, 5416	1	Bund	4 Holzbogen —	18,5	81	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Gebr. van Eupen in Essen.
82	G v. E	66/7	2	Säcke	Fruchtsäcke —	69	82	Duisburg	K. E.-D. Essen	
83	G H	12420	1	Kiste	Zigarren —	15	83	Langenfeld	K. E.-D. Elberfeld	
84	G H W	3759	1	„	gefüllt —	64	84	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Leipzig-E. 20/4.
85	G K	716	1	„	Porzellan —	56	85	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
86	G K	3931	1	„	eis. Bettgeländer —	21	86	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
87	G M	6/8/9	3	Bund	eis. Rohre —	193	87	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
88	G R	3	1	Sack	24 Säcke —	22	88	Chemnitz-Kappel	Sächsische Stsb.	Reuden 17/4.
89	G R & Co	3606	1	Kiste	Wein —	40	89	Meseritz	K. E.-D. Posen	Cues-Bernc.
90	G S	6179	1	Ballen	Webwaren? —	19	90	Culmsee	K. E.-D. Bromberg	
91	G S	19233	1	Kiste	Schokolade —	37	91	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	Cöln B. 19/4.
92	G S C	1079	1	„	leer —	130	92	Frankfurt a/M. O.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
93	G St	100/103	4	Ballen	191 alte Papiersäcke	175	93	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
94	G T	84	1	Eisenfaß	leer —	97	94	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	
95	G W	—	1	Kiste	gußeis. Ringe —	57	95	Düsseldorf-Der.	„	
96	G W	100	1	„	? —	39	96	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
97	G & W	1	1	Sack	29 Getreidesäcke —	25	97	Znin	K. E.-D. Bromberg	
98	G W	1856	4	Stangen	vierkantige Eisen —	50	98	Thale	K. E.-D. Magdeburg	
99	G W	3644	1	Korb	Korbdeckel etc. —	11	99	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
100	H	—	1	Sack	Hafer —	56	100	Elsfleth	Oldenburgische Stsb.	
101	H	26	1	Kiste	Seife —	17	101	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
102	H	91259	1	Stange	Rundstahl —	34	102	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
103	H B	8805	1	Ballon	gefüllt —	65	103	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	v. Deutz.
104	H C	14	1	Faß	leer —	33	104	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
105	H C	8753	1	Kiste	gefüllt —	33	105	Gräfrath	„	
106	H E	2	1	Korb	2 Blechflaschen, leer	9	106	Cöln Bonnt.	K. E.-D. Cöln	
107	H F	—	1	Bund	ungesp. Stuhlrohr —	23	107	Olbernhau	Sächsische Stsb.	
108	H F	1258	1	Sack	50 Speichen —	30	108	Witten W.	K. E.-D. Essen	
109	H F	8518	1	Kiste	Wein —	47	109	Posen	K. E.-D. Posen	
110	H F S	2175	1	Faß	leer —	10	110	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
111	H G	5475	1	—	eis. Kammrad —	13	111	Schalke	K. E.-D. Essen	Oberhausen.
112	H K	—	12	Stangen	sechseckige Eisen —	444	112	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
113	H K	I	1	Sack	Betten —	16	113	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
114	H K	30	1	Kiste	Kleider —	45	114	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Oldenburg 27/4.
115	H M	3/5	3	Kisten	leer —	126	115	Bohmte	„	
116	H R	4	1	Schließkorb	— —	26	116	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
117	H R	1560	1	Kiste	Plockwurst —	31	117	Schalke	K. E.-D. Essen	
118	H S	1	1	„	leer —	72	118	Düsseldorf-Der.	E. E.-D. Elberfeld	
119	H S	935	1	Paket	Papier —	30	119	Dannenwalde	K. E.-D. Stettin	
120	H W	—	1	Sack	Kartoffeln —	50	120	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
121	H W	—	1	—	Kettenrad —	3	121	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
122	H W M	—	1	Sack	Reis —	111	122	Blumenthal	K. E.-D. Hannover	
123	J	416	1	Faß	Petroleum —	185	123	Gr.-Köris	K. E.-D. Halle a/S.	
124	J	237/135	1	Sack	Wolle —	45	124	Gollnow	K. E.-D. Stettin	
125	J C B	5572	1	Verschlag	Gußteil —	111	125	Zabrze	K. E.-D. Kattowitz	
126	J E D	2221	1	Faß	Pakete eis. Schuhnägel	165	126	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
127	J F	4445	1	Kiste	Holzwaren, Stiefelknechte etc.	64	127	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Küchengeräte Scheuertüch.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
128	J F	6262	1	Kiste	Glas-, Blech- und Porzellanwaren	30	128	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
129	J F S	2309	1	„	Eiernudeln	24	129	Coblenz	„	
130	J G	261	1	Ballen	gefüllt	11	130	Öttingen=Rümel.	Reichsbahn	
131	J O	1184	1	Weinfaß	leer	56	131	Eltville	Württemberg. Stsb.	
132	J R	1	1	Kiste	gefüllt	21	132	Bischofsheim Rh.	Bayerische Stsb.	
133	J R C	2972	1	„	Aschbecher, Teller	87	133	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
134	K	—	1	Eisenfaß	leer	51	134	Neumünster	„	
135	K	—	1	Tafel	Eisenblech	18,5	135	Laggenbeck	K. E.-D. Münster	
136	K & Co	113476	1	Kiste	eis. Maschinenteil	42	136	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	Presse.
137	K K	19986	1	—	Waschmaschine	55	137	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
138	K N	1695	1	Kiste	Knöpfe	35	138	Unna	„	
139	K N	4497	1	„	Eisenwaren	85	139	Pr.=Stargard	K. E.-D. Danzig	
140	K S	1	1	„	Kartoffeln	10	140	Michelstadt	Direktion Mainz	Darmstadt 12/4.
141	K & V	2595	1	Korb	leere Blechkannen	13	141	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	
142	L	6	1	Sack	Rapssamen	50	142	Düsseldorf=B.	K. E.-D. Elberfeld	
143	L	35*)	6	—	eis. Wagenachsen, 1 m : 3 cm	37	143	Mgdb.=Sudenburg	K. E.-D. Magdeburg	*) 32, 38, 41, 45, —.
			1	Bund	Buchsen					
144	L B	218	2	—	eich. Lehnstuhlgestelle	24.5	144	Bremen H. II	K. E.-D. Hannover	
145	L H	107	1	Faß	Blechwaren	35	145	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	von Waldheim.
146	L H	1288	1	Kiste	gefüllt	50	146	Ansbach	Bayerische Stsb.	
147	L P	1888/92	5	Verschläge	leer	137	147	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
	A G	162	1	Verschlag						
148	L S & Co	39019, 2056	1	—	Kindersportkarre	10	148	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
149	L W	1006	1	Eisenfaß	leer	81	149	Hamburg H.	„	
150	M	I	1	Bund	alte Latten	51	150	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
151	M	1 u. 4	2	Säcke	Kartoffeln	103	151	Eving	K. E.-D. Essen	
152	M	639	3	Ballen	Packleinen	102	152	Herford	K. E.-D. Hannover	
153	MAV	3568	1	„	woll. Decken	26	153	Posen	K. E.-D. Posen	
154	M B	325	1	Faß	leer	124	154	Cöln=Gereon	K. E.-D. Cöln	
155	M G	5525	1	Kiste	Glaswaren	75	155	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	BerlinAnh. 17/4.
156	M H	101	1	Korb	Kleider	22,5	156	Steglitz	K. E.-D. Berlin	
157	M H	791	1	Ballen	gefüllt	88	157	Posen	K. E.-D. Posen	
158	M K	100/1	2	Block	Bankazinn	72	158	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	v. Amsterdam.
159	N L	8499	1	Faß	Öl	200	159	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
160	O	79	1	Ballen	trockne Felle	77	160	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
161	O H	10139	1	Kiste	schw. Futterstoff	138	161	Königsb. i/P. Ostb.	K. E.-D. Königsberg	Danzig l.T. 17/4.
162	O M C	—	1	Stück	vierk. Stahl	5	162	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	
163	P H	106	1	Faß	leer	25	163	Ingelheim	Direktion Mainz	
164	P H	22057	1	Harraß	Telegraphenutensilien	51,5	164	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
165	P S	—	1	Faß	leer	33	165	Basel	Badische Stsb.	
166	P S	130	1	Kiste	?	26	166	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
167	P S	15919	1	Ballen	Tapeten	10	167	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
168	R	9	1	Korb	l. Flaschen	42	168	Herford	K. E.-D. Hannover	61 Stck. Winkeleisen, 1 Rundeisen.
169	R	1/62	62	Stäbe	Eisen	1550	169	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
170	R	5464	1	Kübel	Schmalz	28	170	Mannheim	Badische Stsb.	
171	R	8988	1	Eisenfaß	leer	52	171	Plagwitz=L.	Sächsische Stsb.	
172	R B	7476	1	Ballot	?	37	172	Ulm	Württemberg. Stsb.	
173	R C	4072/3	2	Kisten	leer	52	173	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
174	R G	—	1	Korbkoffer	Kleidung	44	174	Ludwigslust	Grhzl. Meckl. Stsb.	Gepäck.
175	R & G S	1262	1	Sack	Zwetschgen	90	175	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
176	R L	906	1	Kiste	leer	38	176	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
177	R P	985	1	„	Klammern	12	177	Linz Rh.	K. E.-D. Cöln	
178	R S	747	1	„	leer	26	178	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
179	R T	36268	1	„	leere Flaschen	22	179	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
180	S	I	1	Sack	Kleidung	22	180	Quedlinburg	K. E.-D. Magdeburg	Magdeburg H.
181	S	2	6	—	eis. Dachfenster	87	181	Emmerich	K. E.-D. Essen	
182	S	1/6	6	Dosen	Bratheringe	45	182	Blankenhain Th.	Weimar-Berka-Bl. E.	
183	S H	2010	12	—	Gardinenstangen	26	183	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	geschweift.
184	S & H	12962	1	Kiste	Tonfliesen	47	84	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
185	S P C E S B	167	1	Sack	getr. Pflaumen	50	185	Hannover N.	„	
186	Sp St G	193	1	Kiste	Messingringe	37	186	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
187	S R	5379	1	Faß	gefüllt	153	187	Stuttgart West	Württemberg. Stsb.	
188	S S	7	1	Kiste	Holzwolle	35	188	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
189	weiß S S	—	1	—	eis. Fensterrahmen	37	189	Cüstrin N. Hpt.	K. E.-D. Bromberg	
190	S T	228/V	1	Sack	alte Kartoffelsäcke	20	19	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
191	S Z	400	1	Holzeimer	Margarine	18	19	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
192	T J K	9391	1	Ballen	Kapok	25	192	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
193	T L	303	1	Reisekorb	gefüllt	36	193	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
194	T S P	—	1	Sack	gefüllt	55	194	Oberehnheim	Reichsbahn	
195	T W C / L C	4	1	—	Wasserkanne, leer	19	195	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
196	V K T	16	1		Eisenplatte	32	196	Rehfelde	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
197	V K T	16	2	Stück	Eisenbleche	62	197	Landsberg a/W.	„	Streckenfund.
198	V S T	1699	1	Ballen	gefüllt	46	198	Straßburg	Reichsbahn	
199	v. T	3	1	Gestell	Kartons m. Eierfächern	10	199	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	v. Lichtenbg.= Friedrichsf.
200	W	—	1	Bund	5 Spurmaße	22	200	Landsberg a/W.	K. E.-D. Bromberg	
201	W B	385	1	Ballen	Drell	105	201	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
202	W E	100	1	Verschlag	leer —	11	202	Unterlüß	K. E.-D. Hannover	
203	W G	3094	1	Weinfaß	leer —	8	203	Posen	K. E.-D. Posen	
204	W G	7020	1	Ballen	Gardinen —	33	204	Luxemburg	Reichsbahn	
205	W H	—	1	Sack	Kartoffeln —	48	205	Elberfeld=M.	K. E.-D. Elberfeld	
206	W H	—	17	Block	Zink, 30 : 10 cm —	272	206	Barmen=Wichl.	„	Streckenfund.
207	W K	5160	1	Bund	Ofenringe —	8	207	Düsseldorf=Der.	„	
208	W K	5177	1	Ballen	Speck —	50	208	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
209	W N	1636	1	Kiste	Selterwasserapparat	84	209	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Minden i/W.
210	W St C	79680	1	Korb	Likör —	37	210	Eil-A. Kiel	K. E.-D. Altona	
211	W V A G	2069	5	Kisten	? —	25	211	Hamburg H.	„	
212	W W	5	1	Kiste	Messingscharniere —	40	212	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
213	W W	748	2	—	Wagenfedern —	40	213	Düsseldorf=Der.	„	von Hagen.
214	Z H	2	1	Faß	leer —	50	214	Cöln=Nippes	K. E.-D. Cöln	

B Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
215	Ahl American	48	1	Faß	Öl —	209	215	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
216	Bojanowo	7—69 7—72	2	Ballen	Holzwolle —	120	216	Bojanowo	K. E.-D. Posen	
217	Brauerei Jena	—	2	Fässer	leer —	54	217	München O.	Bayerische Stsb.	
218	Bremen	—	1	Bund	18 Pfannen —	30	218	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
219	G. A. Cassel	—	1	—	eis. gebog. Träger —	35	219	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
220	Eichel Marg.	1989	1	Kiste	Margarine —	36	220	Mülheim=Epp.	K. E.-D. Essen	
221	Fischer	—	1	Ballen	Lumpen —	100	221	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
222	G. Frey	612	1	Benzinfaß	leer —	30	222	München O.	Bayerische Stsb.	
223	Gottschlag	—	1	Sack	Kartoffeln —	49	223	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
224	Anton Hammerschmidt	—	2 1	Koffer Paket	Zollgut —	148	224	Delmenhorst	Oldenburgische Stsb.	
225	C. Kelch	—	1	Sack	Streumehl —	26	225	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
226	Kröxen	—	1	„	Kartoffeln —	46	226	Kröxen	K. E.-D. Danzig	
227	Anton Lanzhammer	—	1	Bund	Holzmodelle —	17	227	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
228	H. Liebold	140	1	Bierfaß	leer —	43	228	Apolda	„	
229	R. Lüders	—	1	Sack	Mehlsäcke —	11	229	Adorf	Sächsische Stsb.	
230	H. Mayer	—	1	Spankorb	Herrenhüte —	3	230	Emmerich	K. E.-D. Essen	
231	Schladitz	—	1	Verschlag	Fahrrad —	29	231	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
232	Xaver Schamberger	—	1	brauner Holzkoffer	Kleider —	—	232	München Süd	Bayerische Stsb.	
233	A. (Wallersdorf)	—	5	—	Pflugschare —	23	233	Wallersdorf	„	
234	B. Z. Wille	—	1	Sack	Rohkaffee —	65	234	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
235	—	3616	1	Ballen	messing. Federn —	23	235	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
236	—	267	1	Faß	gefüllt —	196	236	Rosdorf	K. E.-D. Cassel	
237	—	280	1	Bund	17 neue eis. Spaten	19,5	237	Messinghausen	„	
238	—	300 500	2	Fässer	runde schwarze Deckel (geteert)	59,5 62,5	238	Steglitz	K. E.-D. Berlin	[1])
239	—	374/75	2	Korbkann.	gefüllt —	102	239	Coblenz	K. E.-D. Cöln	von Egau & Co.
240	—	460	1	Kiste	Ofenteile —	65	240	Röthenbach b. L.	Bayerische Stsb.	
241	—	549	1	Faß	leer —	128	241	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
242	—	661	1	Kasten	leer —	25	242	Praust	K. E.-D. Danzig	
243	770 36 36 462	—	1	Ballen	Sensen —	5	243	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
244	—	996	1	Bund	Blatt- (Gatter-) Sägen	57	244	Belgershain	Sächsische Stsb.	
245	—	1235	1	Korb	20 Pakete Fensterhaken	44	245	Soest	K. E.-D. Cassel	Barop &
246	—	2768	1	Kiste	gedrehte eis. Achse	47	246	Hösel	K. E.-D. Essen	Becker,
247	—	4824	1	„	Seife —	58	247	Warstein	Westfäl. Landes-E.	Düsseldorf.
248	—	8694	1	Ring	Drahtseil —	92	248	Kurzenhausen	Reichsbahn	Anton L . . . .
249	—	103275	1	Zylinder	leer —	20	249	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
250	—	13432	1	Kiste	? —	45	250	Trampke	„	Arnswalde 3/5.
251	—	18828a	1	Blechflasch.	leer —	12	251	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
252	Comission	27342/3	3	—	Bronzeguß-Modelle —	22	252	Duisburg Eilgut	K. E.-D. Essen	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
253		692	1	Ballen	Rohnessel —	277	253	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
254	B	507	1	Kiste	3 Kartons Plüsch —	62	254	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
255	B A C & S 817	65	1	„	50 Dtzd. Strümpfe —	47	255	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

[1]) Von Hamburg B. 31/3. Deckel tragen Zeichen: Eley, Madeln. Target.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung der Güter	Inhalt der Güter	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
256	RH	2006	1	Kiste	Pflanzendünger —	21	256	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
257	VL	27004	1	„	2 Stücke Seidenstoff	20	257	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	Crefeld 25/4.
258	Krone	6	1	—	eis. Sackwagen —	—	258	Kleeth	Grhzl. Meckl. Stsb.	
259	ϴ	—	1	—	Sackkarren —	27	259	Kirchheim u/Teck	Württemberg. Stsb.	
260	rot =	—	2	—	Kammräder —	45	260	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
261	weiß ×	—	1	—	Zahnrad —	4	261	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	30 cm Durchm.
262	roter Strich	—	1	Bund	10 Rohre —	51	262	Liebau	K. E.-D. Breslau	
263	gelb	—	1	Ring	geflocht. Draht —	33	263	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
264	weiß	—	24	Stangen	Fassoneisen —	110	264	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
		—	2	—	Brechstangen —	40				
265	blau	—	1	Bund	8 Stg. Gittereisen —	50	265	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
266	Patee	—	1	—	Fahrrad —	—	266	Posen	K. E.-D. Posen	Gepäck.
267	Cito	—	1	—	Damenfahrrad —	—	267	Darmstadt	Direktion Mainz	Gepäck.
268	Adler	52	1	—	Fahrrad —	33	268	Reppen	K. E.-D. Posen	Gepäck.

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
269	—	—	1	Kiste	Apfelschnitzen —	27	269	Gemünd	K. E.-D. Cöln	
270	—	—	1	—	braun pol. Ausziehtisch	36	270	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	aus Kirschholz.
271	—	—	1	Pack	leb. Bäumchen —	13	271	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	
272	—	—	1	„	leb. Bäume u. Sträucher	30	272	Schweidnitz Ob.	K. E.-D. Breslau	
273	—	—	1	Sack	Betten —	10	273	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
274	—	—	1	Ballen	Bettfedern —	9	274	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
275	—	—	2	—	1 Bettstellkopfteil, 1 Seitenteil	36	275	Herne	K. E.-D. Essen	
276	—	—	1	Rolle	Bindedraht —	54	276	Minden	K. E.-D. Hannover	
277	—	—	6	Bund	6 Binsenstühle, 6 Holzstühle	60	277	Emden	K. E.-D. Münster	
278	—	—	1	„	2 ovale verzinkte Blechwannen	17	278	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	—	Bohrmaschinenteller mit Schraube	68	279	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Schraube 1 m lang, Teller 50 cm Durchm.
280	—	—	1	Korbkanne	gereinigtes Brennöl	54	280	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
281	—	—	1	Paket	4 Bremsspindeln —	4	281	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
282	—	—	1	Koffer	Bronzewaren —	14	282	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
283	—	—	1	—	Büchergestell —	11	283	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
284	—	—	1	Sack	3 Decken, 2 Kissen usw.	10	284	Porz=Urbach	„	
285	—	—	1	Paket	Draht in Ringform —	11,5	285	Ebingen	Württemberg. Stsb.	
286	—	—	1	—	Drahtbettstelle —	39	286	Schwerin i. M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
287	—	—	1	Bund	Drahtgeflecht —	6	287	Velden a. d. Vils	Bayerische Stsb.	Gepäck.
288	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	288	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
289	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	16	289	Marktbreit	Bayerische Stsb.	
290	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	17	290	Oldendorf	K. E.-D. Hannover	
291	—	—	1	Bund	10 eis. Drahtmatten	15,5	291	Barmen=Unterb.	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	Sack	Drechslerwaren —	18	292	Trier Hpt.	St. Johann=Saarbr.	
293	—	—	1	„	Effekten —	16	293	K.=Wusterhausen	K. E.-D. Berlin	
294	—	—	1	Bund	10 verz. Eimer —	17	294	Greussen	K. E.-D. Erfurt	
295	—	—	2	Tafeln	Eisenblech —	80	295	Lintorf	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
296	—	—	2	—	Eisenrohre m. Muffe	25	296	Dresden=N.	Sächsische Stsb.	geteert.
297	—	—	2	Bund	Eisenstangen —	30	297	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Paket Schrauben angeb.; Dienstgut?
298	—	—	1	„	4 Eisenstangen —	63	298	Magdeburg Hpt.	K. E-D. Magdeburg	
299	—	—	1	„	12 Fassoneisen —	55	299	Passau	Bayerische Stsb.	
300	—	—	1	Kiste	Farbe —	35	300	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
301	—	—	1	—	Fahrrad —	—	301	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
302	—	—	1	Verschlag	neue Fahrradreifen —	42	302	Cöln=G.	„	
303	—	—	1	—	Feldschmiedeboden	25	303	Bütow	K. E.-D. Danzig	bez. Weißensee 22/4.
304	—	—	1	Sack	Filz- u. Tuchpantoffel	25	304	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
305	—	—	1	Bund	10 Stg. Flacheisen —	45	305	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
306	—	—	1	„	6 Stg. Flachstahl —	27	306	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
307	—	—	1	„	5 Stg. Flachstahl —	37	307	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
308	—	—	1	—	Flaschenzug —	57	308	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
309	—	—	1	Kiste	Flurbelagplatten aus Schamotte	75	309	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
310	—	—	1	Bund	25 dreizackige Gabeln	16	330	Schwarzenbach Saale	Bayerische Stsb.	
311	—	—	1	„	100 eis. hohle Gardinenst.	20	311	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	1,45—1,65 m l.
312	—	—	1	„	2 Gasrohre —	26	312	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
313	—	—	1	—	Gasrohr —	28	313	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
314	—	—	1	Bund	6 Gasrohre —	32	314	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
315	—	—	1	„	3 Gasrohre —	35	315	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
316	—	—	1	Sack	Gerste —	7	316	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
317	—	—	1	„	gebr. Gerste —	50	317	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
318	—	—	1	„	gebr. Gerste —	50	318	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	Glaskiste	leer —	100	319	Düsseldorf=Der.	„	
320	—	—	1	Sack	Grassamen —	51	320	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	
321	—	—	1	„	Gries —	51	321	Trier Hpt.	St. Johann=Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
322	—	—	1	Kiste	Gummischläuche —	8	322	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	für Kinderflaschen.
323	—	—	1	—	Gußrahmenstück —	41	323	Hemer	K. E.-D. Elberfeld	
324	—	—	26	Bund	2600 Hakenplatten —	1560	324	Schwarmstedt	K. E.-D. Hannover	
325	—	—	1	Ballen	Halbleinen —	21	325	Northeim	K. E.-D. Cassel	
326	—	—	1	Korb	Hämmer mit Stielen	25	326	Neuß	K. E.-D. Cöln	
327	—	—	1	—	eis. Pumpenhebel —	57	327	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
328	—	—	1	Koffer	Herrenkld. (Gepäck)	—	328	Cassel	K. E.-D. Cassel	für Heinr. Tretter.
329	—	—	1	Korb	4 Holl. Käse —	27	329	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
330	—	—	8	—	Holzfässer, leer —	550	330	Neuhaldensleben	"	
331	—	—	1	Holzkoffer	leer —	19	331	Coburg	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
332	—	—	1	Karton	Kämme, Knöpfe —	9	332	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
333	—	—	1	Schließkorb	Kartoffeln —	9	333	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	
334	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	47	334	Langenberg	K. E.-D. Elberfeld	
335	—	—	1	"	Kartoffeln —	50	335	Laupheim	Württemberg. Stsb.	
336	—	—	1	"	Kartoffeln —	50	336	Diedenhofen	Reichsbahn	
337	—	—	1	"	Kartoffeln —	50	337	Clötze	K. E.-D. Hannover	
338	—	—	1	"	Kartoffeln —	73	338	Berlinchen	K. E.-D. Bromberg	
339	—	—	1	"	Kartoffeln —	100	339	Arnswalde	"	
340	—	—	1	—	Kartoffelpflug	74	340	Königslutter	K. E.-D. Magdeburg	
341	—	—	1	Paket	Kartoffelsäcke —	15	341	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
342	—	—	1	"	emaill. Kesseldeckel	3	342	Neuß	K. E.-D. Cöln	
343	—	—	1	—	eis. Kettenrunge —	55	343	Adorf	Sächsische Stsb.	
344	—	—	1	Korb	Kinderspaten —	50	344	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	mit Stielen.
345	—	—	3	Ballen	Kinderspielwaren —	7	345	Hösel	K. E.-D. Essen	
346	—	—	1	—	Kindersportwagen —	12	346	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	rosa lackiert.
347	—	—	1	—	neuer Kindersportwag.	14,5	347	Neumünster	K. E.-D. Altona	
348	—	—	1	—	Kinderwagen —	—	348	Meyenburg	"	Gepäck.
349	—	—	1	Korb	Kleider —	6	349	Landau	Pfälzische E.	
350	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	23,5	350	Bockenem	Braunschw. Land.-E.	
351	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche —	23	351	Schlachtensee	K. E.-D. Berlin	
352	—	—	1	—	Kleiderspind —	86	352	Dirschau	K. E.-D. Danzig	nußbaumartig.
353	—	—	1	Reisekorb	Kleidung (Gepäck) —	22	353	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Trudy Steffens p. Ad. Romonath.
354	—	—	1	Holzkoffer	Kleidung (Gepäck) —	35	354	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
355	—	—	1	Sack	60 Kleiesäcke —	46	355	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
356	—	—	1	in Leinen	kupfern. Kochkessel	7,5	356	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
357	—	—	1	Koffer	— —	13	357	Breslau H.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
358	—	—	1	Bund	7 Körbe —	16	358	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
359	—	—	4	"	36 Körbe —	103	359	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	
360	—	—	2	Stangen	Kupfer —	26	360	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
361	—	—	6	"	Kupfer oder Messing	29	361	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
362	—	—	1	—	Kupferrohr —	1,75	362	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	81 cm lang.
363	—	—	1	Bund	12 eis. Kurbeln mit Gew.u.Stellschrauben	20	363	Rheda	K. E.-D. Münster	
364	—	—	2	"	Lampengewichte —	50	364	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	v. Dresden A. 19/4.
365	—	—	1	Ballen	Leder —	34	365	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	
366	—	—	1	"	Lederriemen —	10	366	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
367	—	—	1	Holzkübel	1 leb. Lorbeerbaum	30	367	Saalfeld Th.	K. E.-D. Erfurt	2 m hoch.
368	—	—	1	Sack	Lumpen —	19	368	Stolp	K. E.-D. Danzig	
369	—	—	1	Korb	10 Fl. Magenbitter, 6 Fl. Kognak	33	369	Gerresheim	K. E.-D. Elberfeld	
370	—	—	1	Ballen	Matratzen —	70	370	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
371	—	—	1	Sack	Mehl —	100	371	Röthenbach b. L.	Bayerische Stsb.	
372	—	—	1	Bund	Messingdraht —	40,5	372	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	
373	—	—	1	"	5 Messingrohre —	24	373	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
374	—	—	3	—	Messingstangen —	8	374	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
375	—	—	1	Wagen	Möbelwagen —	—	375	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Han. 28 366.
376	—	—	1	Sack	Nägel —	51	376	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
377	—	—	1	Paket	6 Nickelbleche —	27	377	Velbert	"	
378	—	—	1	Sack	Nickelschlaglot —	25	378	Soest	K. E.-D. Cassel	
379	—	—	1	Blechkanne	Öl —	73	379	Cüstrin=Neust.	K. E.-D. Bromberg	
380	—	—	16	—	Ofenplatten —	28	380	Görlitz	K. E.-D. Breslau	Bunzlau.
381	—	—	1	Wagen	leb. Pflanzen —	5000	381	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	Ess. N. 42 002.
382	—	—	1	Kiste	geb. Porzellanröhren	10	382	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
383	—	—	1	—	Pumpenrohr —	28	383	Warstein	Westfäl. Landes-E.	
384	—	—	1	Reisekorb	leer —	11,5	384	Berlinchen	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
385	—	—	1	"	gefüllt —	54	385	Charlottenburg	K. E.-D. Berlin	
386	—	—	2	—	eis. Riemenscheiben	36	386	Zielenzig	K. E.-D. Posen	38 cm Dchm.; m. 6 Speichen.
387	—	—	1	Barren	alt. Roheisen —	42	387	Magdeburg=Buck.	K. E. D. Magdeburg	
388	—	—	1	—	verz. Rohr —	18	388	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
389	—	—	1	Bund	3 eis. Rohre m. Gew.	36	389	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
390	—	—	3	—	eis. Röhren —	53	390	Neufahrn i/Ndb.	Bayerische Stsb.	
391	—	—	1	—	gitterartiger Rost —	19	391	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
392	—	—	2	Stäbe	Rundeisen —	152	392	Herdecke=V.	K. E.-D. Elberfeld	
393	—	—	1	Sack	Säcke —	11	393	Altena	"	
394	—	—	1	"	Säcke —	20	394	München Hpt.	Bayerische Stsb.	
395	—	—	1	"	24 Säcke —	20	395	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
396	—	—	1	Ballen	Sackleinen, 59 m —	32	396	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
397	—	—	1	unverp.	Sackkarren —	ca. 25	397	Passau	Bayerische Stsb.	
398	—	—	1	Bund	6 Sägeblätter, teilw. in Papier	2	398	Hanau Ost	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
399	—	—	1	Bund in Stroh	12 Sägeblätter für Holzschneidemühlen	53	399	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
400	—	—	1	Balloni.Krb.	Säure —	65	400	Norden	K. E.-D. Münster	
401	—	—	2	Bund	leere Schachteln —	30	401	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
402	—	—	34	—	Schalbretter —	74	402	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
403	—	—	1	Kiste	Schapirograph —	3	403	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
404	—	—	10	unv.	eis. Schippen mit Stiel	20	404	Darmstadt Hptbf.	Direktion Mainz	
405	—	—	1	Schließkorb	— —	23	405	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck.
406	—	—	1	„	1 Schließkorb —	8	406	Gevelsberg-Hauf.	„	
407	—	—	1	Sack	eiserne Schrauben —	27	407	Gelsenkirchen	K. E.-D. Essen	
408	—	—	1	Paket	eis. Schraubenspindeln	18	408	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
409	—	—	1	in Stroh	Schreibtisch —	67	409	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
410	—	—	1	—	Schutzblech —	8	410	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
411	—	—	1	unv.	eis. Schwungrad mit hölz. Handhabe	30	411	Schleswig A.	K. E.-D. Altona	
412	—	—	1	Bund	Seegras (gedreht) —	20	412	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
413	—	—	1	„	Seegras —	25	413	Horrem	K. E.-D. Cöln	
414	—	—	1	—	eis. Spülkasten —	17	414	Duisburg	K. E.-D. Essen	
415	—	—	1	Stange	vierk. Stahl —	4,5	415	Bremen Hpt.	K. E.-D. Hannover	
416	—	—	1	Sack	Stampfzucker —	100	416	Attendorn	K. E.-D. Elberfeld	
417	—	—	1	Bund	Stangendraht —	59	417	Hagen	„	
418	—	—	2	Bund	4 Stühle mit Rohrsitzen	20	418	Alfeld	K. E.-D. Cassel	
419	—	—	3	—	bemalte Theaterkulissen	—	419	Weinshausen	K. E.-D. Erfurt	1,80 : 0,75 m, 3,35 : 0,80 m.
420	—	—	1	Sack	Tonerde —	30	420	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
421	—	—	1	—	Transmissionsstück (?)	12	421	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
422	—	—	2	Bund	6 Paar Türbänder mit 1 Haspe	24	422	Saargemünd	St. Johann-Saarbr.	
423	—	—	2	—	eis. Türbänder (?) —	68,5	423	Warstein	Westfäl. Landes-E.	
424	—	—	1	—	eis. (Tür-) Rahmen?	18	424	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	v. Berlin Pog. 22/4. bez.
425	—	—	1	—	ov. Verbindungsrohr	22	425	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
426	—	—	1	Sack	Wachs —	50	426	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
427	—	—	1	in Strohseil	hölz. Walze —	160	427	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
428	—	—	1	—	Walzenring —	11	428	Mönchehof	K. E.-D. Cassel	F. Uhlendorf, Cassel.
429	—	—	2	Ballen	Wasch-od.Geschirrleder	63	429	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
430	—	—	1	Sack	schmutzige Wäsche	28	430	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
431	—	—	1	Handkoffer	Wäsche —	6	431	Konstanz	Badische Stsb.	Gepäck.
432	—	—	1	Reisekorb	Wäsche (Gepäck) —	13	432	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	
433	—	—	1	„	Wäsche, eine Tüte Gries	34	433	Pankow Rgb.	„	Berlin H. u. L. 2/5.
434	—	—	6	—	eis. Waschständer —	16	434	Kröben	K. E.-D. Posen	
435	—	—	1	in Holzwolle	eis. Welle —	31	435	Berlin Pog. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
436	—	—	1	—	eis. Welle —	29	436	Bronzell	K. E.-D. Frankf. a/M.	
437	—	—	1	—	Stück Winkeleisen —	17	437	Empel	K. E.-D. Essen	
438	—	—	4	Stangen	Winkeleisen —	30	438	Vorsfelde	K. E.-D. Hannover	
439	—	—	1	Ballen	neue Wringmaschine	11	439	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
440	—	—	1	Tafel	Zinkblech —	16	440	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 38. | 17. Mai 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Ergebnisse der Schnellfahrversuche mit Dampflokomotiven.

Die Ergebnisse der Schnellfahrversuche der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen auf der Militärbahnstrecke Marienfelde-Zossen hatten zwar keinen Zweifel darüber gelassen, daß es sehr wohl möglich sei, mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen sehr hohe Geschwindigkeiten zu erreichen, sie hatten aber auch gezeigt, daß der Betrieb mit diesen großen Geschwindigkeiten und den Betriebsmitteln, wie sie für die Versuchsfahrten gebaut waren, auf den bestehenden Hauptbahnen vorläufig nicht durchgeführt werden kann. In der Erkenntnis dieser Tatsache mußte für die Anhänger der Dampflokomotiven ein mächtiger Ansporn liegen, zu prüfen, ob die Dampflokomotive in ihrem neuesten Entwicklungszustand nicht auch für einen schnelleren Verkehr geeignet sei. Gerade unter dem Einfluß des Wettbewerbes mit dem elektrischen Betriebe und unter dem Einfluß, den der Austausch der im Eisenbahnbetrieb gewonnenen Erfahrungen gelegentlich der letzten großen Ausstellungen auf die Ausbildung der Dampflokomotive ausübte, waren in der letzten Zeit Lokomotiven entstanden, welche sehr wohl eine Geschwindigkeit von über 100 km/Std. zu erreichen imstande waren. Es handelte sich nur noch um die Frage, welche Leistungen man den modernen Lokomotiven wohl im Dauerbetriebe zumuten könne. Zur Beantwortung dieser Frage, nicht also zum Zwecke, irgend eine außerordentlich hohe Geschwindigkeit zu erreichen, wurden im Jahre 1904 auf der obengenannten Versuchsstrecke auf Anordnung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten Versuchsfahrten mit Dampflokomotiven unternommen, die, wie gleich von vornherein bemerkt werden möge, ein sehr günstiges Ergebnis hatten und den Weg zeigten, auf dem die Entwicklung der Dampflokomotiven sich weiter vollziehen muß. Ein amtlicher Bericht über diese Versuchsfahrten erschien zunächst nicht, vielmehr konnte man nur einem Aufsatze in der „Woche“[1]) entnehmen, welche Lokomotivarten sich an den Versuchsfahrten beteiligt hatten und welches die erzielten Höchstgeschwindigkeiten waren. Über den Aufsatz ist in dieser Zeitung unter Angabe einiger weniger Daten kurz berichtet worden[2]); trotzdem dürfte es nicht ohne Interesse sein, an der Hand des nunmehr erschienenen amtlichen Berichtes[3]) — der übrigens noch keinen ganz vollständigen Überblick gestattet — die wichtigsten Versuchsergebnisse im Folgenden zusammenzustellen und aus dieser Zusammenstellung mit dem amtlichen Bericht zusammen die Schlußfolgerungen zu ziehen.

Über die Anordnung der Versuchsfahrten ist wenig zu bemerken. Die Versuchsstrecke, die noch von den Versuchsfahrten mit den elektrischen Schnellbahnwagen vorbereitet war, ist in ihrer ganzen Länge von 23 km mit schwerem Oberbau ausgerüstet, d. h. mit Schienen von 12 m Länge und 43,4 kg/m Gewicht. Auf jede Schienenlänge kommen 17 Schwellen. Neben den Schienen waren noch Leitschienen verlegt, die in den Weichen herausnehmbar eingerichtet waren, vor den Fahrten mit mehr als 100 km/Std. Geschwindigkeit aber da, wo sie herausgenommen waren, wieder eingebaut wurden. Die Steigungen und Gefälle liegen zwischen 1 : 320 und 1 : 120, die Krümmungen haben sehr große Halbmesser, von denen keiner unter 1000 m beträgt. Sämtliche Zwischenstationen wurden stets mit unverminderter Geschwindigkeit durchfahren.

Zu den Versuchsfahrten waren 6 Lokomotiven verschiedenen Systems herangezogen, darunter eine Heißdampflokomotive. Sie alle wurden in der Weise geprüft, daß sie zunächst vor einem aus 6 D-Wagen zusammengesetzten Zuge von rund 221 t Gewicht die Strecke mit 60 km/Std. Geschwindigkeit durchfuhren, die Fahrten alsdann mit 80 und 100 km/Std.

[1]) „Die Woche“ 1904, Heft 15, S. 633.

[2]) Zeitung d. Vereins Deutsch. Eisenbahnverw. 1904, Nr. 47, Seite 769.

[3]) Organ f. d. Fortschr. d. Eisenbahnw. 1905, 1. Heft, S. 1.

wiederholten und darauf Geschwindigkeiten von 120 km/Std. und mehr zu erreichen suchten. Die Fahrten mit den einzelnen Geschwindigkeiten wurden so oft wiederholt, bis die Meßergebnisse einwandfrei waren; auch die Fahrten mit den Höchstleistungen wurden mehrmals wiederholt. Eine zweite Reihe von Versuchsfahrten wurde dann mit denselben Lokomotiven, aber vor einem Zuge aus 3 D-Wagen im Gewichte von rund 110 t unternommen, doch betrug jetzt die niedrigste Fahrgeschwindigkeit 100 km/Std. Die Fahrten mit 60 und 100 km/Std. Geschwindigkeit wurden lediglich gefahren, um die richtige Wirkung aller Meßeinrichtungen festzustellen und zugleich einen Anhalt für das Wachsen der Ausschläge bei Steigerungen der Geschwindigkeit zu gewinnen. Bei jeder Fahrt suchte man mit möglichster Beschleunigung anzufahren, um die erstrebte Geschwindigkeit so schnell wie möglich zu erreichen. Am Schlusse jeder Fahrt wurde eine Notbremsung ausgeführt, und zwar so, daß der Versuchszug noch vor dem Einfahrtsignal zum Stehen kam.

Unter den Versuchslokomotiven befanden sich drei Ausführungsformen der in letzter Zeit sehr beliebt gewordenen Vierzylinderlokomotiven, eine Dreizylinderlokomotive und zwei Zweizylinderlokomotiven, von denen die eine, wie schon erwähnt, eine Heißdampflokomotive mit Zwillingsdampfmaschine war. Alle anderen Lokomotiven, ebenso wie die Heißdampflokomotive Schnellzugmaschinen mit vierachsigem Tender, waren Verbundlokomotiven, und zwar war die zweite Zweizylinderlokomotive die bekannte $^2/_4$-gekuppelte Verbund-Schnellzuglokomotive der preußischen Staatsbahnen. Sie war nur zu Vergleichszwecken herangezogen. Für h o h e Geschwindigkeiten konnte sie gar nicht genug Dampf hergeben, doch zeigte sie infolge ihres geringen Eigenwiderstandes eine verhältnismäßig große Leistung, auch hatte sie einen ruhigen Gang. Die dreizylindrige Verbund-Schnellzuglokomotive, Bauart Wittfeld, hat einen innenliegenden Hochdruckzylinder und außenliegende Niederdruckzylinder. Der Hochdruckkolben wirkt auf die vordere Triebachse, die Niederdruckkolben auf die zweite Triebachse in der Weise, daß ihre Kurbeln unter sich gleichgerichtet, gegen die des Hochdruckzylinders aber um 90° versetzt sind. Die Dreizylinderlokomotive ist also im Grunde genommen nur eine Verbundlokomotive mit dem Zylinderverhältnis 1 : 2, bei welcher der Niederdruckzylinder geteilt ist. Vor und hinter den Triebachsen befindet sich je ein zweiachsiges Laufgestell. Von den Vierzylinderlokomotiven zeigen hinsichtlich der Zylinderanordnung zwei die Bauart de Glehn, eine die Bauart v. Borries. Bei der Bauart de Glehn wirken bekanntlich die außenliegenden Hochdruckzylinder auf die hintere, die innenliegenden Niederdruckzylinder auf die vordere Triebachse. Die Hochdruckzylinder liegen mehr nach dem Führerstande zu als die Niederdruckzylinder. Vor den Triebachsen liegt bei der einen Lokomotive noch eine einfache, d. h. feste Laufachse, hinter dieser ein zweiachsiges Laufachsendrehgestell. Von dieser Bauart unterscheidet sich die Vierzylinderlokomotive nach v. Borries dadurch, daß alle vier Zylinder in gleicher Höhe liegen und auf dieselbe Triebachse arbeiten, und zwar liegen die Hochdruckzylinder innerhalb, die Niederdruckzylinder außerhalb des Rahmens. Die hintere Laufachse ist beweglich eingebaut, vor den Triebrädern ist noch ein zweiachsiges Laufdrehgestell angeordnet.

Über die einzelnen Abmessungen gibt die folgende Zusammenstellung noch näheren Aufschluß:

		$^2/_4$-gek. Verbund-Schnellzuglokomotive	$^2/_4$-gek. Heißdampf-Schnellzuglokomotive	$^2/_6$-gek. Dreizylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive	$^2/_4$-gek. Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive de Glehn	$^2/_5$-gek. Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive de Glehn	$^2/_5$-gek. Vierzylinder-Verbund-Schnellzuglokomotive v. Borries
		1	2	3	4	5	6
Dampfüberdruck	Atm.	12	12	14	14	14	14
Zylinderdurchmesser	mm	460/680	2 × 530	3 × 524	$2 \times \frac{340}{530}$	$2 \times \frac{340}{560}$	$2 \times \frac{360}{560}$
Kolbenhub	„	600	600	630	640	640	600
Triebraddurchmesser	„	1930	1980	2200	1980	1980	1980
Heizfläche (einschl. Überhitzer)	qm	118	101,7 + 30,75	257	122	155	162
Rostfläche	„	2,27	2,27	4,2	2,28	2,72	2,70
Lokomotivdienstgewicht	t	52	54	88	57,7	66	61,4
Reibungsgewicht	„	31	32	36	32	32	32
Tendergewicht beladen	„	43	43	59,6	43	46	44,5
Achsstand der Lokomotive	m	7,4	7,6	11,485	7,45	8,2	9,0
Achsstand ganzer, von Lokomotive und Tender	„	14,715	15,1	20,785	14,59	15,4	15,4

Während der Versuchsfahrten wurden eine ganze Reihe von Messungen und Beobachtungen vorgenommen und zwar zunächst solche, deren Kenntnis notwendig war, um Unterlagen für die Vergleiche zu erhalten, dann solche, welche über das Verhalten des Zuges und der Lokomotiven und Tender als Fahrzeuge Aufklärung bringen sollten, endlich solche, durch welche man das Arbeiten der einzelnen Lokomotivdampfmaschinen kennen lernen wollte.

Zu der ersten Versuchsgruppe gehörten zunächst Aufzeichnungen über die Fahrzeit, über die Geschwindigkeit, über besonders bemerkenswerte Punkte der Strecke und Vorkommnisse während der Fahrt, wie z. B. Kilometerzeichen, Beginn und Ende von Steigungen und Krümmungen, Beginn des Bremsens, besonders heftige Bewegungen der Maschine, Anfahrzeit u. dergl. m. Die Aufzeichnung der Fahrzeit geschah auf einem Papierstreifen in Zeitabständen von 2 Sekunden, auf demselben Streifen wurden auch die Radumdrehungen und die besonders zu beachtenden Ereignisse und Örtlichkeiten entweder durch Stromschließer auf der Strecke oder von Hand des Lokomotivführers aufgezeichnet. Um die Radumdrehungen bei hohen Geschwindigkeiten deutlich unterscheiden zu können, war die Uhr der Abwickeltrommel an der Aufzeichnungsvorrichtung so eingestellt, daß sie etwa 2 cm in der Sekunde abwickelte. Eine Fahrt von 16 Minuten erforderte dabei einen Streifen von 19 m Länge, wodurch die Übersichtlichkeit sehr litt. Da nun auch noch die Geschwindigkeit nicht unmittelbar aufgezeichnet wurde, sondern erst nach dem Abzählen der Radumdrehungen errechnet werden mußte, so nahm die Ausmittlung einer einzigen Fahrt erhebliche Zeit in Anspruch. Diese langwierigen Berechnungen und die Ausmittlungen der zahlreichen Diagramme mögen der Grund für das späte Erscheinen des amtlichen Berichtes gewesen sein. — Vor jeder Fahrt wurde außerdem noch die Windgeschwindigkeit in Metern auf die Sekunde gemessen, um auch den Einfluß des Windes und den Luftwiderstand annähernd berücksichtigen zu können.

Um das Verhalten der Lokomotiven und Tender als Fahrzeuge in ihrem Zusammenhange mit dem Zuge kennen zu lernen, wurde zunächst bei jeder Fahrt der Zugwiderstand

durch unmittelbare Messungen bestimmt. Zu diesem Zwecke war zwischen dem Tender und dem ersten D-Wagen an Stelle der Kupplung ein Zugkraftmesser eingeschaltet, aus zwei gebogenen, an ihren Enden mit je einem Fahrzeuge verbundenen Stäben bestehend. Infolge der während der Fahrt in ihnen auftretenden Spannungen führen die Stäbe gegenseitig Verschiebungen aus, die in geeigneter Weise auf einer Papiertrommel aufgezeichnet wurden. Genaue Ergebnisse lieferte diese Vorrichtung nur bei den Höchstwerten, dagegen war sie wegen der Eigenschwingungen der Stäbe zum Ablesen der mittleren Zugkraft nicht geeignet, da sie statt der geraden eine Zickzacklinie lieferte. Für die Versuche wurde als gemessener Zugwiderstand derjenige Wert angenommen, der der Mitte der Zickzacklinie entsprach. Im Mittel betrug im Zustande der größten Geschwindigkeit die Zugkraft am Zugbaken des Tenders:

bei Lokomotive Nr.	vor 6 D-Wagen	vor 3 D-Wagen
1	1750 kg	1525 kg
2	1390 „	825 „
3	1170 „	1300 „
4	1360 „	1070 „
5	1270 „	1100 „
6	1425 „	1000 „

Sehr wichtige Aufschlüsse erhielt man bei der Messung der Ausschläge des Zapfens und des äußersten Punktes der Drehgestelle sowie bei den Beobachtungen der Bewegungen von Laufachsen gegenüber dem Lokomotivrahmen. Diese Messungen wurden in einfacher Weise mit Hilfe eines am Drehgestellrahmen oder an der Achse angebrachten Armes vorgenommen, dessen Bewegungen mittels Hebelgestänges auf eine Papiertrommel übertragen wurden. Aus den Aufzeichnungen läßt sich ersehen, daß die Ausschläge der Drehgestelle und der Laufachsen beim Anfahren etwas größer als während der eigentlichen Fahrt waren. Die Erklärung hierfür dürfte in dem stärkeren Arbeiten der Maschine beim Anfahren zu suchen sein. Starke Ausschläge erhielt man auch beim Durchfahren von Weichen und Krümmungen. Die Ausschläge schwanken bei den einzelnen Lokomotiven ganz bedeutend. So betrug z. B. im Zustande der größten Geschwindigkeit der Ausschlag des Drehgestelles am Zapfen der Lokomotive Nr. 5 der obigen Zusammenstellung von dem 6 D-Wagenzug und bei einer Geschwindigkeit von 70 km/Std. nur 3 mm und bei einer Geschwindigkeit von 111 km/Std. 4,5 mm, während bei der Bauart v. Borries, Lokomotive Nr. 6, der Ausschlag 30 mm bei 65 km/Std. Geschwindigkeit betrug und in der Regel Werte von einigen zwanzig Millimetern bei Geschwindigkeiten von über 100 km/Std aufwies. Die $^2/_4$-gekuppelte Verbund - Schnellzuglokomotive (Nr. 1) zeigte Ausschläge zwischen 9 mm — bei 68 km/Std. — und 16—17 mm bei Geschwindigkeiten von wenig über 100 km/Std. Geringe Ausschläge zeigte auch die Heißdampflokomotive, dann die Wittfeldsche Bauart und die zweite Grafenstadener Ausführung der de Glehnschen Bauart (Lokomotive Nr. 4), so daß die v. Borriessche Maschine die größten Werte aufwies. Der Unterschied mag mit in den Abmessungen der Rückstellfedern begründet sein, da starke, nicht leicht nachgiebige Rückstellfedern sehr zur Ruhe des Ganges bei hohen Geschwindigkeiten beitragen, indem sie das Drehgestell weniger nachgiebig machen und damit das Schlingern, das hierdurch bedingt ist, vermeiden. Ziemlich bedeutend waren die Unterschiede in den Werten der Ausschläge am Zapfen und denen der Ausschläge am äußersten Punkte gegen den Lokomotivrahmen. Hier zeigte die Lokomotive Nr. 4 die größten Werte. Die Unterschiede in diesen Wertreihen zeigen, daß die Drehgestelle infolge des Anlaufens der Spurkränze an die Schienen ziemlich stark arbeiten. Aus diesem Grunde ist auch erklärlich, daß schlechte Gleisstellen starken Einfluß auf die Lokomotivbewegungen gewinnen können, wie sich das während der Versuchsfahrten öfter zeigte. Es ist hiernach anzunehmen, daß die gut vorbereitete Versuchsstrecke von wesentlicher Bedeutung für den Lauf der Lokomotiven gewesen ist und daß die letzteren auf den Schnellzugstrecken im Dauerbetriebe wegen der nicht so vorzüglich unterhaltenen Gleislage weniger ruhig als bei den Versuchsfahrten fahren werden. Bei vorderen und hinteren beweglichen Achsen zeigen die hinteren eine geringere Beweglichkeit als die voranlaufenden Achsen, was namentlich bei der Wittfeldschen Maschine sich deutlich zeigte.

Sehr erhebliche Zuckungen traten bei der Heißdampflokomotive auf, als sie mit einer Geschwindigkeit von 125 km/Std., und bei der Wittfeldschen Maschine, als sie mit einer stündlichen Geschwindigkeit von 115 km lief, sobald der Zug nicht fest gekuppelt war. Die Zuckungen riefen im Zugkraftmesser zuweilen Spannungen bis 11 000 kg hervor; sie sind auf ein Zusammenfallen der Schwingungszeit der Tenderfedern und der Umdrehung der Lokomotivmaschine zurückzuführen und sind außerdem noch in der Bauart der Zweizylindermaschine begründet. Wurde nämlich mit einer um etwa 5 km/Std. höheren Geschwindigkeit gefahren, oder wurde der Zug fest mit dem Tender gekuppelt, so traten die Zuckungen bei denselben Maschinen nicht mehr auf. Anderseits wurde bei einer $^2/_5$-gekuppelten Vierzylindermaschine festgestellt, daß selbst bei Leerfahrten mit 130 km/Std. Geschwindigkeit infolge des günstigen Massenausgleiches derartige Bewegungen nicht auftreten.

Der Ausschlag des Tenders gegen die Lokomotive wurde ebenfalls aufgezeichnet und gemessen; bemerkenswerte Einzelheiten traten hier nicht hervor, besonders große Ausschläge zeigten sich nur vereinzelt beim Durchfahren von Weichen.

Die Beobachtungen und Messungen an der Lokomotive als Maschine erstreckten sich naturgemäß auf den Kessel und die Dampfmaschine. Hinsichtlich des Kessels wurden Aufschreibungen vorgenommen des Dampfüberdruckes, der bei Erreichung der Höchstgeschwindigkeiten höher war — und zwar stellenweise bis um 1 Atm. — als in der Zusammenstellung als zulässig für die einzelnen Lokomotiven angegeben ist, ferner der Höhe des Wasserstandes über der Marke des niedrigsten Wasserstandes bei Beginn und Ende jeden Versuches, um den Wasser- und Dampfverbrauch bestimmen zu können, und endlich der Luftverdünnung in der Rauchkammer in Millimetern Wassersäule. Bei den Versuchsfahrten reichte der Kessel aus, um die Höchstleistung der Lokomotivmaschine auf der 23 km langen Strecke zu erproben; allerdings stieg die Luftverdünnung in der Rauchkammer in einigen Fällen über 400 mm Wassersäule, nur die Dreizylinderlokomotive hatte bei 250 mm Luftverdünnung noch bedeutenden Überschuß an Dampf, zeichnete sich also in bezug auf ihre Kesselleistung vorteilhaft vor den anderen aus. Neben ihr zeigt nur noch die Heißdampflokomotive Kesselspannungen, welche nie über die normale Höhe von 12 Atm. hinausgingen, doch herrschten bei ihr im Schieberkasten Drucke, die von 5 Atm. bei 60 km/Std. Geschwindigkeit bis auf 11 Atm. bei 128 km/Std. Geschwindigkeit angewachsen waren.

Neben den Beobachtungen des Kessels fanden auf der Lokomotive während jeder einzelnen Fahrt auch noch eingehende Beobachtungen der Dampfmaschine statt. Die Füllungen im Hochdruck- und Niederdruckzylinder wurden aufgeschrieben und eine große Anzahl von Diagrammen aufgenommen. Die Füllungen im Hochdruckzylinder waren bei den einzelnen Maschinen bei den Fahrten mit der jeweiligen Höchstgeschwindigkeit sehr verschieden. So betrug bei den Versuchsfahrten mit sechs D-Wagen bei der

Maschine Nr.	1	2	3	4	5	6	
und einer Höchstgeschwindigkeit von	113	128	128	108	111	118	km/Std.
die Füllung im Hochdruckzylinder . .	0,80	0,35	0,77	0,60	0,60	0,60	

und bei den Versuchsfahrten mit drei D-Wagen bei der

Maschine Nr.	1	2	3	4	5	6	
und einer Höchstgeschwindigkeit von	119	136	137	120	123	126,5	km/Std.
die Füllung im Hochdruckzylinder . .	0,75	0,40	0,76	0,60	0,70	0,60.	

Dabei sind die Füllungszahlen nicht immer Höchstwerte. So mußte die Heißdampfmaschine (Nr. 2) bei 121 und 126 km/Std. vor sechs D-Wagen mit 0,40 Füllung fahren, während nach der obigen Zusammenstellung die Füllung bei der überhaupt erreichten Höchstgeschwindigkeit derselben Versuchsreihe 0,35 war. Ähnlich liegen die Verhältnisse bei Lokomotive Nr. 6.

Sehr beachtenswert sind schließlich noch die Werte, die man bei den Aufzeichnungen der Bremszeit und des Bremsweges erhielt. Diese sind in der folgenden Zusammenstellung für die beiden Versuchszüge und die schnellsten Fahrten getrennt aufgeführt:

a) Zug aus 6 D-Wagen.

Maschine Nr.	1	2	3	4	5	6	
Erreichte Höchstgeschwindigkeit . .	113	128	128	108	111	118	km/Std.
Geschwindigkeit bei Beginn der Notbremsung	112	123	127,5	102	108	115	„
Bremsweg	695	900	1120	580	628	770	m
Bremszeit	42	48	57	38	40	44	Sek.

b) Zug aus 3 D-Wagen.

Maschine Nr.	1	2	3	4	5	6	
Erreichte Höchstgeschwindigkeit . .	119	136	137	120	123	126,5	km/Std.
Geschwindigkeit bei Beginn der Notbremsung	118	133	137	120	116	124,5	„
Bremsweg	720	995	1280	880	725	925	m
Bremszeit	38	48	62	50	41	49	Sek.

In der Schlußfolgerung, die der Bericht aus den mitgeteilten Versuchsergebnissen zieht, werden die Lokomotiven in bezug auf ihre Bauart nach verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet. In bezug auf das Gestell und die Anordnung der Kuppelachsen wird davon abgeraten, die $^2/_5$-gekuppelten Schnellzuglokomotiven bei Geschwindigkeiten über 100 km/Std. zu verwenden. Für Fahrten über 110 km/Std. dürfte es sich empfehlen, nur $^2/_4$-gekuppelte Lokomotiven zu verwenden, wenn aber bei diesen die Kesselleistung nicht ausreichen sollte, zur $^2/_6$-gekuppelten Lokomotive überzugehen. Hinsichtlich der Anordnung der Dampfmaschine wird empfohlen, trotzdem die Schlingerbewegungen eine Zweizylinderlokomotive ohne weiteres zulassen würden, wegen des besseren Massenausgleiches gegen Zucken nur Vierzylinderlokomotiven bei Schnellfahrten zu verwenden, und zwar trotz des größeren Eigenwiderstandes, weil das Zucken bei den Zweizylindermaschinen bei hohen Geschwindigkeiten zu erheblich war. Zweizylindermaschinen sind für den Schnellverkehr nur dann zuzulassen, wenn es gelingt, durch Abstimmung der Tenderfedern das Zucken zu beseitigen. In bezug auf die Dampferzeugung wird, wie nicht anders zu erwarten war, die Ausnutzung von Heißdampf bei hohen Geschwindigkeiten empfohlen, da der Naßdampf starke Spannungsverluste beim Durchströmen der Leitungen und Steuerungsteile erleidet und da der Heißdampf auch in bezug auf die ganze Bauart der Lokomotive noch manche Vorteile verspricht.

Nach dem Vorstehenden kann das Ergebnis der Versuchsfahrten als ein günstiges bezeichnet werden, da es zeigt, daß die jetzt im Betriebe befindlichen Schnellzuglokomotiven auf einer Strecke mit schwerem Oberbau ohne Gefahr noch mit 120 km/Std. laufen können. Bei dieser Zahl dürfte also vorläufig die Grenze eines wirtschaftlichen Betriebes mit Dampflokomotiven liegen, doch erscheint es nach den Versuchsergebnissen durchaus nicht ausgeschlossen, daß diese Grenze bei weiterer sorgfältiger Durchbildung der Lokomotive noch höher hinaufgerückt werden kann. Vielleicht trägt zu dieser Erweiterung binnen kurzem auch die Anwendung von Dampfturbinen im Lokomotivbetriebe bei. Vorläufig befindet sich ja der Dampfturbinenantrieb bei Lokomotiven noch in den ersten Anfängen, doch dürfte er, wenn man von den großen Erfolgen der Dampfturbinen bei ortsfesten Anlagen und auf Schiffen weiter schließen darf, einst auch im Schnellbetrieb auf Dampfbahnen eine große Rolle spielen. . . . l.

Turnusbilder.

Sowohl im Eisenbahndienste, als auch in vielen anderen Zweigen des Verkehrslebens werden gewisse Dienstverrichtungen in stets wiederkehrender Folge geleistet. Für die Diensteinteilungen lassen sich in solchen Fällen mit Vorteil

Lokomotivpersonal	Lokomotive Nr.	November 1904					
		1. 7. 13. 19. 25.	2. 8. 14. 20. 26.	3. 9. 15. 21. 27.	4. 10. 16. 22. 28.	5. 11. 17. 23. 29.	6. 12. 18. 24. 30.
a	1	I	II	III	IV	V	VI
b	2	II	III	IV	V	VI	I
c	3	III	IV	V	VI	I	II
d	4	IV	V	VI	I	II	III
e	5	V	VI	I	II	III	IV
f	6	VI	I	II	III	IV	V

Abb. 1.

kalenderartige Zusammenstellungen, sogen. Turnustafeln oder Turnusbilder, verwenden. In Abb. 1 ist eine Tafel für einen Lokomotivturnus wiedergegeben. Darin bedeuten I bis VI die wiederkehrend aufeinander folgenden Fahrten. Man kann aus solchen Tabellen leicht die Diensteinteilung für jeden Tag herausschreiben. Es hat z. B. am 21. das Lokomotivpersonal d mit Lokomotive 4 die Fahrt VI. In vielen Fällen, besonders bei ausgedehnterem Turnus, dürfte die in Abb. 2 dargestellte Form der Zusammenstellung einfacher und wahrscheinlich auch handlicher sein. Sie besteht aus einer festen Kreisfläche, auf der die Zugfahrten (I bis VI) verzeichnet sind, und aus einem auf ersterer drehbaren Kreise, der die Namen der Lokomotivpersonale und der Lokomotiven enthält. Die Aufschriften erfolgen rechts herum. Am Umfang des beweglichen Kreises werden die Gruppen der Monatsdaten in umgekehrter Folge angeschrieben. Für einen beliebigen Tag des Monats, z. B. den ersten, wird die innere Kreisfläche so gedreht, daß das Personal, welches am ersten die Fahrt I hat, unter I zu stehen kommt; in dieses Feld wird der „1." geschrieben, in das Feld links daneben der „2." usw. Um nun z. B. die Diensteinteilung für den 29. zu erhalten, wird der innere Kreis so gedreht, daß die Datumzahl 29 unter I kommt; dann steht jeder Fahrt das betreffende Personal gegenüber.

Abb. 2.

Die Tage werden entweder leicht abwischbar (ausradierbar) angeschrieben oder auswechselbar gemacht, weil nach Ablauf des Monats der erste Tag des nächsten Monats unmittelbar hinter den letzten des vorigen zu stehen kommt.

Das beschriebene Turnusbild wird einfach aus steifem Papier angefertigt; die Kreise werden in der Mitte mit einer einfachen Briefklammer oder einem Stift drehbar miteinander verbunden. Die Vorrichtung läßt sich natürlich auch in Trommelform mit auswechselbaren Ringen und aus verschiedenem Material und in verschiedener Ausführung herstellen.

Die in Abb. 2 beschriebene Form des Turnusbildes dürfte auch weitere Kreise interessieren.

Wiesa. Otto Fried.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Eisenbahn-Verkehrsordnung.** Verschiedene Anregungen auf Änderung der Verkehrsordnung, die bei den Ältesten der Berliner Kaufmannschaft am 17. April zur Beratung gelangten, haben diesen Veranlassung zu dem Beschlusse gegeben, schon jetzt in Gemeinschaft mit den Fachausschüssen in eine eingehende Prüfung dahin einzutreten, wie weit die seit Einführung der Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 gemachten Erfahrungen eine Änderung erwünscht erscheinen ließen. Da man z. Z. von maßgebender Stelle inzwischen eine Neubearbeitung dieser Verkehrsordnung in Angriff genommen habe, so empfehle es sich bei der großen Bedeutung der einschlägigen Fragen für Handel und Industrie, schon jetzt mit diesen Erörterungen zu beginnen, ohne den Eingang des neuen Entwurfs abzuwarten.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat März d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 19 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 11 bei Personenzügen), 17 Entgleisungen in Stationen (davon 5 bei Personenzügen), 14 Zusammenstöße in Stationen (davon 2 bei Personenzügen) vorgekommen. Dabei wurden 4 Bahnbedienstete getötet, 10 Reisende, 9 Bahnbedienstete und ein Postbeamter verletzt.

— **Die preußische Nebenbahnvorlage** wurde am 11. d. M. in zweiter, am 13. d. M. in dritter Lesung vom preußischen Abgeordnetenhause angenommen. Wegen des Inhalts der Vorlage, die unverändert angenommen wurde, verweisen wir auf Nr. 25 S. 379/80 d Ztg. Aus den Verhandlungen, die natürlich meist nur örtliche Wünsche einzelner Abgeordneten betrafen, ist von allgemeinerem Interesse die Erörterung über die zu erbauende Weichselbrücke bei Marienwerder. Es werden nämlich für eine Haupteisenbahn von Schmentau nach Riesenburg 23 360 000 ℳ. und für die Einrichtung der im Zuge der Bahn vorgesehenen Weichselbrücke für den Landverkehr 800 000 ℳ. gefordert. Die Ausführung dieser Linie wird davon abhängig gemacht, daß vom Reich zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuß in Höhe von 70 % zum Betrage von 16 352 000 ℳ. geleistet wird Die Einrichtung der Weichselbrücke für den Landverkehr soll nur dann erfolgen, wenn die Beteiligten die Verpflichtung zur Leistung eines angemessenen, von der Staatsregierung noch näher festzusetzenden, unverzinslichen, nicht rückzahlbaren Baukostenzuschusses übernehmen. Die Abgg. Eichstädt und Witt-Marienwerder (freikons.) beantragen, die letztere Bedingung betreffs des Kostenanteils der Beteiligten zu streichen. Staatsminister v. Budde bemerkte: „Der Stadt Marienwerder und den anliegenden Interessenten fällt hier eine Eisenbahnbrücke über die Weichsel in den Schoß. Diese würde niemals von uns gebaut werden, wenn das Reich nicht einen ganz erheblichen Beitrag dazu zahlte. Der Eisenbahnverkehr an sich erfordert diese Brücke nicht. Nun haben die Interessenten den gewaltigen Vorteil, daß diese Bahn, die ihrer Natur nach für die dortige Gegend den Charakter einer Nebenbahn hat, als Hauptbahn gebaut wird und die Interessenten infolgedessen durch einen Beitrag zum Grunderwerb nicht belastet werden. Das Reich verlangt keine erweiterte Brücke. Wenn nun die Interessenten wünschen, daß diese Brücke auch für den Landverkehr eingerichtet werden soll, und wenn sie fordern, daß dies ohne einen Beitrag der Interessenten geschehen soll, so würde dies den Grundsätzen widersprechen, die von diesem Hause seit Jahren als richtig anerkannt worden sind. In dieser Beziehung befindet sich der Vorredner in einem Irrtum. Nun hat diese Angelegenheit auch der Beurteilung des Oberpräsidenten unterlegen. Es ist mir mitgeteilt worden, daß die Stadt Marienwerder 5000 ℳ., der Kreis Marienwerder 50 000 ℳ. beitragen will. Es soll in Erwägungen darüber eingetreten werden, ob sich nicht auch die Provinz beteiligen soll. Für den Fall, daß die jetzt noch vorhandene Fähre fortfiele, würde sich der Finanzminister mit rund 400 000 ℳ. an der Herstellung der Landbrücke beteiligen. Ich kann also nur bitten, die beantragte Streichung nicht vorzunehmen." Der Minister nahm später noch einmal das Wort, um zu betonen, daß der Bau der Brücke tatsächlich gefährdet sei, wenn die Streichung des Beitrags erfolgte. Das Reich verlange nur eine Eisenbahnbrücke, die Provinz wünsche die Verbreiterung für den Landverkehr. Bei der Festsetzung der Höhe des Beitrags solle natürlich auch die Leistungsfähigkeit mitberücksichtigt werden. — Die Forderung der Vorlage mit der erwähnten Bestimmung über die Brücke wurde darauf unter Ablehnung des Antrags Eichstädt unverändert angenommen. Bei der Forderung zur Herstellung einer zweigleisigen Verbindung zwischen den Eisenbahnlinien Cöln-Bonn und Cöln (Kalk)-Troisdorf mit Überbrückung des Rheins brachten mehrere Abgeordnete die Beeinträchtigung des Cölner Stadtbildes durch die jetzige Eisenbahnbrücke (bekanntlich eine in den Jahren 1855/59 erbaute Eisengitterbrücke und älteste feste Eisenbahnbrücke über den Rhein) zur Sprache. Abg. Trimborn meinte, sie sähe aus, wie eine langgestreckte Mausefalle. Man bat die Regierung, bei dem Bau der geplanten neuen Brücke die landschaftliche Schönheit zu berücksichtigen.

Zu den allgemeinen Bestimmungen der Vorlage bemerkte der Minister der öffentlichen Arbeiten: Es sei so oft über die Verzögerung der bewilligten Bahnbauten geklagt worden. Er möchte nun an das hohe Haus die Bitte richten, daß die Herren bei ihrem großen Einfluß, den sie in den Kreisen haben, für die die Bahnen bewilligt worden sind, diesen Einfluß geltend machen, damit die Interessenten sich recht bald einigen über die Einzelheiten der Bauausführung, damit wir schneller zum Ziele kommen. Denn im wesentlichen sei die langsame Bauausführung dadurch begründet, daß die Interessenten selbst sich nicht einigen können und die ärgsten Feinde der schnellen Ausführung der Eisenbahnprojekte seien. Damit schloß die zweite Lesung.

Die dritte Lesung fand am 13. d. M. statt. Aus den Verhandlungen ist nur eine Erklärung des Ministerialdirektors Wehrmann zu erwähnen; auf die oft gehörte Klage eines Abgeordneten, daß bei den Enteignungen der Eisenbahnminister gleichzeitig Partei und Richter in oberster Instanz sei, erwiderte er: der Enteignungsplan müsse vom Minister festgestellt werden, die Sache müsse in einer Hand bleiben.

Zum Schluß führte noch eine dringende Eingabe der Stadt Hörde zu einer lebhaften Erörterung; diese Stadt wünscht eine Führung der in der Nebenbahnvorlage enthaltenen Linie Schwerte-Dortmunderfeld über Hörde und beantragt, den für jene Linie verlangten Kredit von 6 707 000 ℳ. abzusetzen und die Staatsregierung um Vorlage eines Projekts mit der Führung über Hörde zu ersuchen. Der Kredit wurde indessen wie die ganze Vorlage auch in dritter Lesung bewilligt, nachdem Ministerialdirektor Wehrmann erklärt hatte, daß die Vorlage lediglich die Endpunkte der Linie feststelle und die Zwischenführung vorbehalten bleibe. Es sei daher durchaus möglich, die Wünsche der Stadt Hörde zu erfüllen, die auch über das Projekt noch gehört werden würde.

— **Beschleunigung des Baues neuer Eisenbahnen.** Bei der diesjährigen Beratung des Etats der Eisenbahnverwaltung im preußischen Abgeordnetenhause ist zur Sprache gebracht, daß die Ausführung neuer Eisenbahnen, für welche die erforderlichen Mittel auf dem gesetzlichen Wege bewilligt worden sind, nicht immer mit der im Verkehrsinteresse anzustrebenden Beschleunigung gefördert werde, so daß dann die Betriebseröffnung erst unverhältnismäßig spät nach der Bewilligung der Mittel erfolge. Dies hat dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten Anlaß zu einer Verfügung an die nachgeordneten Eisenbahndirektionen gegeben, in der es heißt:

„Wenn auch in der Mehrzahl der Fälle die Verzögerung nicht durch die Maßnahmen der Eisenbahnverwaltung, sondern dadurch veranlaßt wird, daß die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen durch die Beteiligten auf Schwierigkeiten stößt, oder daß die Beteiligten mit neuen Wünschen hinsichtlich der Linienführung hervortreten, so nehme ich doch Anlaß, die Königlichen Eisenbahndirektionen anzuweisen, ihr besonderes Augenmerk darauf zu richten, daß die ausführlichen Vorarbeiten für neue Bahnen nach Erteilung des Auftrages und nach Erfüllung der an den Auftrag etwa geknüpften Vorbedingungen mit größter Beschleunigung fertiggestellt und alle Vorbereitungen für die Bauausführung, besonders auch hinsichtlich des Grunderwerbes, so getroffen werden, daß alsbald nach Feststellung des Entwurfs mit dem Bau begonnen werden kann. Die Bauausführung selbst ist dann mit allen Kräften so zu fördern, daß die Betriebseröffnung zu einem tunlichst frühen Zeitpunkte ermöglicht wird. Selbstverständlich sind zur Erreichung dieses Zieles die den Unternehmern zu stellenden Fristen nicht unangemessen so zu verkürzen, daß eine Steigerung der normalen Baupreise dadurch herbeigeführt wird. — Da die möglichst frühzeitige Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen für den Bahnbau durch die Beteiligten für die Förderung des Baues von besonderer Bedeutung ist, so wollen die Königlichen Eisenbahndirektionen, soweit erforderlich im Einvernehmen mit den Königlichen Regierungspräsidenten, die hiervon Abschrift erhalten haben, das in jeder Hinsicht Erforderliche rechtzeitig veranlassen."

— **Die Bescheinigung der Fahrtunterbrechung.** Die Versuche, die in dem Bezirke der Eisenbahndirektion Cassel mit der Verwendung von Stempelzangen zur Bescheinigung der Fahrtunterbrechung gemacht worden sind (vergl. Nr. 72 S. 1142

Jahrg. 1904 d. Ztg.), haben ein günstiges Ergebnis gehabt. Die Vorteile, die von Einführung des Trockenstempels zum Zwecke der Bescheinigung der Fahrtunterbrechung erhofft wurden, haben auf allen Stationen, wo die Zange verwendet wurde, Bestätigung gefunden.

Die Handhabung der Zange ist einfach. Die Abfertigung der Reisenden geht schnell von statten. Der diensthabende Stationsbeamte, der die Stempelzange in der Tasche bei sich führt, kann die Bescheinigung der Fahrtunterbrechung jederzeit sofort abgeben. Dadurch werden dem Reisenden die auf größeren Stationen oft beschwerlichen Wege zum Stationsbureau erspart. Die Wartezeit, die entsteht, wenn der diensttuende Beamte die Bescheinigung schriftlich oder durch Aufkleben von Zetteln abzugeben hat, und die namentlich bei starkem Verkehr übel empfunden wird, fällt weg oder wird erheblich abgekürzt.

Die Deutlichkeit und Zuverlässigkeit der eingestempelten Bescheinigung genügt allen Anforderungen. Dies gilt insbesondere auch von den Bescheinigungen auf Rückfahrkarten, sofern das in der erwähnten früheren Mitteilung vorgeschlagene Verfahren beobachtet wird. Um die Stempelung auch von Fahrscheinen aus dünnerem Papier (Blankokarten, Fahrscheinheften) zu ermöglichen, empfiehlt sich die Einlegung von Matrizen. Die Lesbarkeit wird nicht beeinträgt, wenn bei längeren Stationsnamen eine zweckmäßige Abkürzung des Namens gewählt wird. Der Stempeldruck ist unverwischbar, während die mit Blei, Tinte oder Farbstift abgegebenen Bescheinigungen verlöscht und die aufgeklebten Zettel abgelöst werden können. Unredlichkeiten der Reisenden wird dadurch vorgebeugt.

Berücksichtigt man, daß auf verkehrsreichen Stationen die Bescheinigungen der Fahrtunterbrechung oft in mehr als hundert Fällen täglich abgegeben werden müssen, so tritt der Vorteil, der darin liegt, daß die diensttuenden Stationsbeamten Zeit ersparen und von ihren eigentlichen auf den Betrieb gerichteten Geschäften nicht mehr als notwendig abgelenkt werden, besonders zutage.

In jedem Falle wird darauf zu achten sein, daß die Zange sich nach Form und Gewicht leicht handhaben läßt.

— **Butterbeförderung mit Eiskühlung auf der Eisenbahn.** Die preußische Staatseisenbahnverwaltung hat die Berliner Handelskammer ersucht, die Beteiligten darauf aufmerksam zu machen, daß auch in diesem Jahre in der Zeit vom 15. Mai bis 15. September Vorkehrungen getroffen sind, um die als Stückgut nach Berlin aufgegebene Butter durch Beförderung in besonderen mit Eiskühlung versehenen Wagen frisch zu erhalten. Über die in Frage kommenden Verkehrsbeziehungen und die Beförderungsbedingungen erteilt das Verkehrsbureau der Kammer, Berlin NW., Dorotheen-Straße 7/8, nähere Auskunft.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 16. bis 30. April d. J. in 10 Arbeitstagen 41 539 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 4154 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 46 208 und auf den Arbeitstag 3554 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 30. April d. J. auf den Arbeitstag 600 Wagen mehr und im ganzen 4669 Wagen oder 10,1 % weniger zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen, Berlin.** Unter dem Vorsitz des Staatsministers a. D. Hobrecht fand am 11. d. M. die diesjährige Generalversammlung der Gesellschaft statt. Vertreten war ein Aktienkapital von 12 613 000 ℳ. Im Anschluß an den Geschäftsbericht gab der Vorstand noch nähere Erläuterungen über die Verkehrsentwicklung und die beabsichtigten Erweiterungen des Unternehmens. Es wurde hervorgehoben, daß namentlich der Verkehr auf der Oststrecke der Hochbahn und ihre durchgehende Verbindung vom Osten nach dem Westen einen erfreulichen Aufschwung genommen hat. Die gesamte Entwicklung des Verkehrs ist namentlich dadurch gefördert worden, daß die Nachfrage nach Wohnungen und Geschäftsräumen in der Nähe der Hochbahn immer stärker geworden ist; auch wurde festgestellt, daß öffentliche Anstalten und private Unternehmungen größeren Stils nahe Verbindungen mit den Hochbahnstationen suchen. Die Flachbahn von der Warschauer Brücke nach dem Zentralviehhof erweist sich immer mehr als eine vorteilhafte Zubringerlinie für die Hochbahn. Die Verkehrszunahme auf der Flachbahn betrug 22 %, auf der Hochbahn 8,4 %. Die Ausgaben haben sich im Verhältnis zu den Einnahmen im Berichtsjahre etwas erhöht durch vermehrte Aufwendungen für die Unterhaltung des Bahnkörpers und der Betriebsmittel, auch durch Ausgaben für die Fürsorgeeinrichtungen der Angestellten und durch mehrfach geänderte Diensteinteilung im Interesse der glatten Abwicklung des Verkehrs. Die Bauausführungen zur Erweiterung des Bahnnetzes in Charlottenburg haben im verflossenen Jahre in der Bismarckstraße vom Knie ab begonnen. Die Gesellschaft hofft, die Bahn bis zum Wilhelmsplatz vor Ablauf des nächsten Jahres in Betrieb zu nehmen. Der Vertrag über die Fortsetzung der Bahn im Zuge der Bismarckstraße nach Westend ist in der Stadtverordnetenversammlung zu Charlottenburg am 10. d. M. beraten und einem Ausschuß überwiesen worden. Wenn der Vertrag, wie zu hoffen ist, zustande kommt, sollen die Tunnelbauten bis Mitte nächsten Jahres hergestellt werden, so daß der Betrieb im Jahre 1907 eröffnet werden könnte. Wegen Verlängerung der Untergrundbahn in Berlin von ihrem jetzigen Endpunkt an der Königgrätzer Straße zum Spittelmarkt sind die Verhandlungen mit der Stadtgemeinde Berlin fortgesetzt worden. Zur Beratung des Vertrages ist von der Stadt eine Unterkommission eingesetzt. Es läßt sich heute nicht übersehen, zu welchem Ergebnis die Verhandlungen führen werden; jedenfalls aber hat die Gesellschaft schon jetzt Vorsorge dafür getroffen, daß bei Errichtung der beiden großen Neubauten am Leipziger Platz, nämlich des Warenhauses Wertheim auf der einen Seite und des Hotel Aschinger auf der anderen, die Durchtunnelung mit ausgeführt wird, weil sonst die Fortführung der Bahn über den Leipziger Platz für alle Zeiten abgeschnitten sein würde. Die Weiterführung der Untergrundbahn vom Spittelmarkt zum Alexanderplatz ist für später in Aussicht genommen, und es steht weder über die Linienführung, noch über die Bedingungen bis jetzt näheres fest. Eine Anfrage betreffend die Einführung von Abonnementskarten, besonders im Interesse der Arbeiter, wurde dahin beantwortet, daß nach Lage der gegenwärtigen betriebstechnischen und finanziellen Verhältnisse die Einführung von Abonnements ohne Schädigung der Interessen der Gesellschaft nicht möglich sei und daß aus diesem Grunde davon Abstand genommen werden müsse. Nach Genehmigung des Abschlusses wurde der Verwaltung die Entlastung erteilt und die sofort zahlbare Dividende auf 4 % festgesetzt.

— **Zur Personentarifreform** schreiben die Münch. Neuest. Nachr.: „Die am 5. und 6. d. M. in Berlin gehaltenen Konferenzen der deutschen Eisenbahnverwaltungen in Sachen der Tarifreform haben zu einem befriedigenden Einverständnis über die wesentlichsten Punkte geführt. Diese Befriedigung wird auch in Bayern geteilt werden können, da, wie wir hören, in einer für uns überaus wichtigen Frage, der eventuellen Einführung der IV. Wagenklasse, die Verhandlungen einen Ausgang genommen haben, der den Wünschen unseres Publikums und dem wiederholt ausgesprochenen Standpunkt unseres Verkehrsministeriums Rechnung trägt. Die IV. Wagenklasse wird im rechtsrheinischen Bayern nicht zur Einführung gelangen. Dagegen soll der 2 ₰-Tarif, wie wir ihn bereits jetzt für den Vorortverkehr haben, auf die Personenzüge III. Klasse auch für den weiteren Verkehr ausgedehnt werden. Da mit dieser Tarifermäßigung ein Einnahmeausfall, wenigstens für den Anfang, immerhin verbunden sein dürfte, so wird mit Rücksicht auf unsere Finanzlage der 2 ₰-Tarif nicht bei sämtlichen Personenzügen III. Klasse sofort Anwendung finden, sondern nach und nach zur Einführung gelangen. Anders könnte es sich in der bayerischen Pfalz gestalten. Wenn Baden die IV. Wagenklasse annehmen würde und wenn sie in Elsaß-Lothringen, wo sie teilweise bereits besteht, allgemein eingeführt werden sollte, so würde sich dadurch für die Pfälzischen Bahnen eine Zwangslage ergeben, die sie zur Annahme der IV. Wagenklasse nötigen müßte. Indessen steht diese Frage noch offen. Dagegen wird man es mit rückhaltloser Anerkennung begrüßen, daß die Reform- und Einheitlichkeitsbestrebungen der deutschen Eisenbahnen auf den letzten Berliner Konferenzen unter Berücksichtigung der in Süddeutschland und speziell in Bayern bestehenden Abneigung gegen die Einführung der IV. Wagenklasse einen erfreulichen Fortgang nehmen konnten.“

— **Württembergischer Gesetzentwurf betreffend die Bahneinheiten.** Der Bericht der Justizgesetzgebungskommission der württembergischen Kammer der Standesherren ist erschienen. Die Kommission (Berichter Geheimerat v. Heß) beantragt, wie der „Staatsanzeiger“ mitteilt, einstimmig, in die Einzelberatung des Entwurfs einzutreten. Das von der Regierung anerkannte Bedürfnis der gesetzlichen Schöpfung der Bahneinheiten ist nach der Ansicht der Kommission nicht in Abrede zu stellen; von dem Zustandekommen des Gesetzes, wenn hierin die Rechte der Bahnpfandgläubiger genügend gesichert werden, kann ein günstiger Einfluß auf die Ausführung neuer Privatunternehmungen und die Erweiterung bestehender Unternehmungen erhofft werden. Eine reichsgesetzliche Regelung vermag die Regierung nicht in Aussicht zu stellen; vorerst hat nicht einmal das Bestreben, die Nachbarstaaten Bayern, Baden und Hessen zu einem gleichmäßigen gesetzgeberischen

Vorgehen zu bewegen, einen Erfolg gehabt. Die Kommission sah sich veranlaßt, zur Klarstellung des Inhalts und zur Einheitlichmachung der Stellungnahme zu der den knappen Gesetzesbestimmungen in der Begründung gegebenen Auslegung einen ausführlichen Bericht zu erstatten, ist aber zu wenigen Änderungsanträgen gelangt. Diese betreffen vornehmlich die Vervollständigung der Vorschriften über die Anlegung des Bahngrundbuchblatts und die Verallgemeinerung der obligatorischen Eintragung der Bahneinheit in das Bahngrundbuch in den Fällen der Zwangsversteigerung.

— **Eine Abschiedsfeier zu Ehren des Eisenbahndirektionspräsidenten Becher in Essen,** der am 1. Juli d. J. in den Ruhestand tritt, veranstalteten am Sonnabend, den 29. April d. J. die Beamten und Arbeiter des Direktionsbezirks Essen, nachdem einige Tage vorher die oberen Beamten der Eisenbahndirektion, die Behörden und weite Kreise der Bürgerschaft in einer eindrucksvollen Feier sich von dem verdienten Präsidenten verabschiedet hatten. Abends 6¾ Uhr bildete sich am Hauptbahnhof ein großartiger, aus den Abordnungen von 36 Beamten- und Arbeitervereinen zusammengesetzter Festzug, der sich unter dem Vorantritt der Essener Musikkapelle vorbei an dem Hause des Gefeierten, von da zum städtischen Saalbau bewegte. Dort nahm dann die eigentliche Feier ihren Anfang, die unter der Mitwirkung eines Orchesters und eines Gesangchores, die beide ihr bestes boten, einen glänzenden Verlauf nahm.

Um 8 Uhr erschien Präsident Becher, geführt vom Regierungsrat Sommer, dem Vorsitzenden des festgebenden Vereins, begrüßt von einem Tusch und dem Hohenzollernmarsch. Darauf nahm Regierungsrat Sommer das Wort zu der Begrüßungsrede mit anschließendem Kaiserhoch. Er führte etwa aus: Als man vernahm, daß sich Herr Präsident Becher aus dem staatlichen Dienste zurückziehen wollte, wurde in den Kreisen der Eisenbahnvereine der Wunsch laut, zum Zeichen der Liebe und Verehrung, die man dem Präsidenten entgegenbringt, ein Abschiedsfest zu feiern. Mit Lust und Eifer nahm man sich dieses Gedankens an. Aber schon nach dem ersten Bekanntwerden meldete sich eine große Zahl auswärtiger Vereine, um an diesem Feste teilzunehmen, so daß heute zu der Feier sämtliche 36 Vereine des Bezirks anwesend sind. Er, der Redner, ergreife gern die Gelegenheit, an dieser Stelle im Namen aller dem Gefühle der Dankbarkeit und der Liebe, die man dem Präsidenten allgemein entgegenbringe, Ausdruck zu geben, in Hinsicht vor allem auf die große Teilnahme und das Interesse, das der Präsident von Anfang an den Vereinen sowohl amtlich wie privatim entgegengebracht habe. Wer Liebe säet, wird Liebe ernten. Er freue sich, hier weit über 1000 Vertreter der Beamten- und Arbeitervereine begrüßen zu können. Es sei das erstemal, daß die Vereine alle zu einem einheitlichen Feste zusammengekommen seien. Die 32 000 Angehörigen der Vereine seien heute in diesem Gefühle der Zusammengehörigkeit im Geiste bei dieser Feier anwesend. Er hoffe, daß dies Gefühl weiter gefestigt und zu weiteren Zusammenkünften dienlich sein möge. Hierauf brachte er das Hoch auf den Kaiser aus, dem man besonders Dank schuldig sei, weil er sein großes Interesse für die Eisenbahn noch bei seinem letzten Geburtstage durch die Stiftung der Erinnerungsmedaille für 25- und 40 jährige Dienstzeit bewiesen habe. In das Hoch stimmte die Versammlung begeistert ein, worauf das Nationallied gesungen wurde. Nach einem Prolog und einigen vom Eisenbahnchor gesungenen Liedern hielt Stationsvorsteher Jehn aus Hamm die Festrede, in der er die Verdienste des Präsidenten feierte und den Dank der gesamten Eisenbahner aussprach.

In das Hoch auf den Präsidenten stimmte die Festversammlung mit Begeisterung ein, worauf Herr Jehn im Namen aller Vereine dem Scheidenden als dauerndes sichtbares Andenken eine wundervolle Truhe überreichte. Die Truhe besteht aus tiefschwarzem Eichenholz mit ziselierten und tief geätzten Silberbeschlägen von ganz eigenartig schönem Entwurf und trefflichster Arbeit. Auf dem Deckel ist das Gebäude der Eisenbahndirektion in Essen abgebildet. Die Truhe enthält photographische Gruppenaufnahmen der Vertreter sämtlicher Vereine des Bezirks Essen, des Gesangchors usw. Als Festgruß der Beamtinnen des Direktionsbezirks Essen feierte Fräulein Kottke besonders die Gattin und Lebensgefährtin des Präsidenten und überreichte diesem einen prächtigen Blumenkorb. Tief gerührt ob all dieser Ehrungen erhob sich Präsident Becher zu folgenden Worten:

„Die mir heute gesagten freundlichen Worte haben mich tief ergriffen. Ich sage Ihnen allen meinen herzlichsten Dank. Wie ich hoffe, wird die freundliche Gesinnung, die man mir hier in so reichem Maße entgegenbringt, weiterleben, auch wenn ich nicht mehr unter Ihnen weilen werde. Mit Stolz habe ich meine hiesige Stellung ausgefüllt und werde stets gern der Stunden gedenken, die ich mit Ihnen bei anstrengender und verantwortungsreicher Arbeit verleben durfte. Wenn ich auch, als mich der Minister nach Essen rief, mit schwerem Herzen kam, so scheide ich jetzt doch mit weit schwererem Herzen von meinem mir zur zweiten Heimat gewordenen Essen. Ich danke Ihnen für die reiche Unterstützung, die Sie mir während meiner sechsjährigen Essener Dienstzeit geleistet haben. Die Essener Direktion ist zwar an Umfang die kleinste, jedoch steht sie in bezug auf ihre Leistungen an der Spitze aller 21 Direktionen. Da der Verkehr infolgedessen ein sehr großer ist, so sind auch die Anforderungen an einen jeden Angestellten des ‚geflügelten Rades' bedeutend größer und verantwortungsreicher als irgendwo. Jeder muß deshalb stolz sein, dem Essener Bezirke anzugehören. Denken Sie alle an das alte schöne Sprichwort: Arbeit macht das Leben süß, und sorgen Sie dafür, daß der Bezirk auch fernerhin allen voran geht. Wenn Sie dereinst in den Ruhestand treten, so tun Sie es mit der Gewißheit, daß Sie immer Ihre Schuldigkeit getan haben. Ich danke Ihnen herzlichst für Ihr heutiges zahlreiches Erscheinen und für das prächtige Angebinde. Es wird mir ein Sporn sein, auch fernerhin dem Verein meine Kräfte zu widmen. Mit Stolz werde ich in späteren Jahren meiner hiesigen Tätigkeit gedenken. Ich bitte Sie, liebe Mitarbeiter, allen den Kameraden, die heute nicht an der Feier teilnehmen konnten, meinen herzlichsten Dank zu überbringen. Mir fehlen die Worte, Ihnen zu sagen, wie schwer es mir wird, von hier zu scheiden. Wie gern möchte ich einem jeden die Hand zum Abschied drücken. Mein höchstes Interesse wird stets dem Verein erhalten bleiben. Alle meine Wünsche möchte ich in die Worte zusammenfassen: Es lebe die Direktion Essen!"

Außerordentlich wirkungsvoll war die Huldigung, die die jugendliche Matrosenabteilung, 50 Schüler der Exerzierschule des Vereins Essen, hierauf brachte. Sie führten flott die verschiedensten Manöver aus und empfingen dafür lautesten Beifall. Mit frisch und in jugendlichem Feuer gesprochenen kurzen Worten überreichten zwei der Schüler dem Präsidenten ein Bild und einen Lorbeerkranz, die dieser unter humorvollem gegenseitigen Salutieren unter dem Jubel der Versammlung entgegennahm. Die schöne Feier zeigte in trefflicher Weise die dankbaren Gefühle, die die Eisenbahner des Direktionsbezirks Essen für ihren scheidenden Präsidenten hegen.

- -

Österreich.

— **Die Überschreitungen bei den Alpenbahnen.** Der Eisenbahnausschuß zog am 10. d. M. den Bericht des Unterausschusses betreffs der Überschreitungen bei den Alpenbahnen in Verhandlung. Bekanntlich hat der Unterausschuß den Gesetzentwurf genehmigt, jedoch eine Reihe von Resolutionen vorgeschlagen, in welchen die Staatsbahnverwaltung scharf getadelt und dem Minister v. Wittek das Vertrauen verweigert wurde.

Die von der Regierung vorgebrachte Rechtfertigung der Kostenüberschreitungen konnte den Unterausschuß, wie dessen Berichter mitteilte, nicht befriedigen. Vornehmlich seien es zwei Umstände gewesen, denen der Unterausschuß seine Aufmerksamkeit bei der Beurteilung der Regierungsvorlage zuwenden mußte: das von der Regierung aufgestellte Betriebs- und Bauprogramm für die Alpenbahnen und das Verhalten der Regierung wegen der Erwirkung der verfassungsmäßigen Bewilligung der Mehrerfordernisse. Der Unterausschuß sei von der Anschauung ausgegangen, daß die Regierung, welche die Bewilligung Hunderter von Millionen Kronen für den Bau schwieriger Gebirgsbahnen anspreche, diesen Schritt nach reiflicher Erwägung und Wahrnehmung aller die Kosten beeinflussenden Umstände, also auf Grundlage eines vorher genau festgelegten Betriebs- und Bauplans unternehme. Ein solcher Betriebsplan mußte doch schon vor der Verfassung der ersten Bau- und Investitionsvorlage im Jahre 1900 in allen Einzelheiten bestehen, und auf dessen Grundlage konnte dann zur Ausarbeitung des Bauprogramms geschritten werden, dessen Vorbedingung gute Einzelpläne oder wenigstens sorgfältig ausgearbeitete generelle Pläne, keinesfalls ein bloßes Vorprojekt bilde. Das Eisenbahnministerium habe das Material hierzu besessen, auf Grund dessen die Pläne und Kostenanschläge anstandslos und rechtzeitig ausgefertigt werden konnten, um die feste Grundlage für den Gesetzentwurf der Jahre 1900 und 1901 zu bilden. Daß die Arbeits- und die Materialpreise bei dem riesigen Bedarf steigen würden, mußte vorausgesehen werden. Es sei ein Umstand eingetreten, der imstande war, selbst die sorgfältigsten technischen Vorarbeiten über den Haufen zu werfen, nämlich die unvermittelte Änderung des Betriebsprogramms, von der Redner voraussetze, daß sie nach der Verlautbarung des Gesetzes vom Jahre 1901 geschehen sei; denn wäre sie vorher beabsichtigt worden, ohne daß man das Abgeordnetenhaus verständigte und ohne den Einfluß einer solchen Änderung auf die Baukosten zu berücksichtigen, so würde dies ein schweres, nicht zu rechtfertigendes Vorgehen gewesen sein. Die Abänderungen des Betriebsprogramms haben die genehmigte Gesetzvorlage auf den Kopf gestellt und auch auf die Bau-

ausführung einen unheilvollen Einfluß geübt. Hierzu sei noch gekommen, daß das Eisenbahnministerium trotz der Unmöglichkeit, das Bauprogramm diesen Änderungen des Betriebsprogramms anzupassen, den Vollendungstermin einhalten wollte und daher zur Beschleunigung des schwierigen Baues schreiten mußte. Die Ergebnisse dieses Vorgehens spiegeln sich in den unglaublichsten riesigen Überschreitungen, so bei der allgemeinen Verwaltung, beim Grunderwerb, beim Unterbau, beim Hochbau. Sie betragen bei den Anschlußstrecken und Anschlußstationen 134 %, bei den südlichen Linien allein 163 %. So erhöhe sich der mit 2 000 000 Kr. berechnete Kostenaufwand der Station Triest-San Andrea auf 9 000 000 Kr. Diese Verhältnisse, die voraussichtlich großen Überschreitungen, hätten die Regierung bestimmen sollen, rechtzeitig dem Abgeordnetenhause Bericht zu erstatten und die Bewilligung der Mehrerfordernisse anzusprechen. Dies sei nicht geschehen. Erst im Jahre 1904, knapp vor Vollendung der südlichen Linien, sei die bezügliche Vorlage eingebracht worden. Durch ein solches Vorgehen seien die Rechte des Parlaments empfindlich verletzt worden, und das sei der schwerwiegendste Vorwurf, welchen der Unterausschuß gegen die Vorlage erhoben und in seinem Antrage zum Ausdruck gebracht habe. Es wäre folgerichtig gewesen, wenn der Unterausschuß den Antrag auf Verweigerung der Bewilligung gestellt hätte; allein die Rücksicht auf die Folgen einer Baueinstellung, welche in wirtschaftlicher Hinsicht eine Katastrophe in den betroffenen Gebieten bedeute und zahlreiche schwere Rechtsfolgen nach sich gezogen hätte, habe den Unterausschuß bewogen, von dieser verhängnisvollen Maßregel abzusehen. Die Regierung sei allerdings bemüht gewesen, bei Aufstellung der Rentabilitätsberechnung die schweren Wunden, welche der Bau der Alpenbahnen den Staatsfinanzen geschlagen habe, wenigstens einigermaßen zu mildern. Doch dürfte sich auch diese Hoffnung nicht erfüllen; dagegen sei zu befürchten, daß die neuen Alpenbahnen infolge der ungünstigen klimatischen und geologischen Verhältnisse in einzelnen Teilen sehr hart werden kämpfen müssen, um einen Betriebskostenabgang zu vermeiden. Es sei anzunehmen gewesen, daß die Regierung sich rechtzeitig volle Klarheit über die Verkehrsteilung zwischen der Südbahn und den südlichen Staatsbahnlinien verschafft habe. Den letzten Nachrichten zufolge scheine dies aber nicht der Fall gewesen zu sein, da die Südbahn, sich auf ihre Konzessionrechte stützend, nicht gewillt zu sein scheine, die in der Rentabilitätsberechnung des Eisenbahnministeriums ermittelten Verkehrsmengen an die neuen Staatsbahnlinien abzugeben, und es wäre angezeigt, diese Frage noch vor der Betriebseröffnung der südlichen Alpenlinien zu bereinigen. Auch über die Frage, welche Nachtragsforderungen von den Bauunternehmungen bei der Abrechnung zu gewärtigen seien, herrsche keine Klarheit. Der Unterausschuß sei also nicht in der Lage gewesen, die vom Eisenbahnministerium für die großen Kreditüberschreitungen vorgebrachten Gründe als stichhaltig anzuerkennen. Der Unterausschuß beantrage überdies eine geänderte Fassung des Gesetzentwurfes, da dieser nicht ganz klar gefaßt sei.

Ein Ausschußmitglied gab der Ansicht Ausdruck, daß die Regierung vollständig richtig gehandelt habe. Die Regierung sei in einer Zwangslage gewesen, welche durch die Untätigkeit des Abgeordnetenhauses selbst verschuldet wurde. Übrigens war schon im Januar 1904 in allen Blättern zu lesen gewesen, daß ein bedeutender Nachtragskredit in Anspruch genommen werden müsse. Das könne auch dem Hause nicht unbekannt geblieben sein, und da man sonst nicht träge in der Einbringung von Interpellationen war, warum wurde damals nicht interpelliert? Im Mai sei die Gesetzvorlage eingebracht, das Haus arbeitete jedoch nicht. Im November habe eine Herbsttagung stattgefunden, niemand habe die Sache betrieben, und erst infolge eines Antrags von sozialdemokratischer Seite seien die Kreditüberschreitungen in Verhandlung gezogen worden. Es gehe also nicht an, daß das Haus, nachdem es drei Vierteljahre nach der Einbringung des Gesetzes vollständig untätig war, nunmehr die verspätete Einbringung rüge. Redner ist für die Annahme des Gesetzes und gegen jede Resolution.

Bei der Abstimmung wurde zunächst der Gesetzentwurf, womit weitere Kredite zum Zwecke der Ausführung und Ausgestaltung des mit dem Gesetze vom 6. Juni 1901 genehmigten Bau- und Investitionsprogramms der Staatsbahnverwaltung bewilligt werden, in der Fassung des Unterausschusses einstimmig zum Beschlusse erhoben. — Die erste Resolution des Unterausschusses, in welcher die Regierung aufgefordert wird, „die gesetzliche und finanzielle Sicherstellung größerer Staatsbauten in Hinkunft nur noch unter Zugrundelegung von verläßlichen, unter Bedachtnahme auf das Ergebnis ausreichender Untersuchungen verfaßten Einzelprojekten und Einzelkostenanschlägen einzuleiten“, wurde mit allen gegen eine Stimme angenommen. Die gegen die Person des Ministers v. Wittek gerichtete Resolution wurde zurückgezogen. Die übrigen vom Unterausschuß beantragten Resolutionen wurden abgelehnt. Dagegen nahm der Eisenbahnausschuß eine Resolution folgenden Inhalts an: „In Erwägung, daß die außerordentlich hohen Mehrerfordernisse, welche für den Bau der Alpenbahnen von der Regierung in Anspruch genommen werden, zum Teil auf eine Änderung des der Regierungsvorlage zugrunde gelegten Bau- und Betriebsprogramms zurückzuführen sind, muß das Bedauern darüber ausgesprochen werden, daß die Zustimmung der gesetzgebenden Körperschaften zu der über das verfassungsmäßig genehmigte Programm weit hinausgehenden Ausgestaltung dieser Bahnen nicht schon vor der Änderung des Programms eingeholt worden ist.“

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im April d. J. im Vergleiche zu den Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahre wie folgt:

	1905	gegen 1904
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	6 755 536 Kr.	— 237 612 Kr.
Südbahn	9 671 762 „	+ 161 608 „
Staatseisenbahngesellschaft	4 814 687 „	+ 88 531 „
Österreichische Nordwestbahn:		
garantierte Linie	2 012 636 „	— 39 097 „
Ergänzungsnetz	1 249 518 „	+ 55 111 „
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	611 181 „	— 8 130 „
Aussig-Teplitzer E. altes Netz	1 156 490 „	+ 825 „
Buschtěhrader Bahn Lit. A.	562 076 „	+ 6 900 „
„ „ Lit. B.	1 081 564 „	— 29 900 „
Böhmische Nordbahn	829 203 „	+ 3 018 „

— **Aussig-Teplitzer Bahn.** In der kürzlich abgehaltenen Generalversammlung gab ein Aktionär die Anregung, daß der Verwaltungsrat bestrebt sein möge, auf eine Verstaatlichung der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg, welche heute zweifellos eine Last für die Gesellschaft bedeute, hinzuwirken; nötigenfalls möge gleichzeitig auch auf die Verstaatlichung des alten Netzes hingewirkt werden, da auf diese Weise die Staatsverwaltung einen Ausgleich für die von ihr gewünschte Übernahme der Lokalbahn finden würde. Redner glaubt, daß die Regierung auf Grund der mit ihr anläßlich der Konzessionserteilung für die Lokalbahn seinerzeit getroffenen Vereinbarungen gewiß bereit sein werde, die aus dem Bau und Betriebe der Lokalbahn erwachsenden Schäden auszugleichen, da die beiden Voraussetzungen, von welchen damals der Verwaltungsrat der Gesellschaft ausging, und zwar insbesondere die weitere Steigerung des Ertrāgnisses des alten Netzes, nicht in Erfüllung gegangen seien. Derselbe Aktionär stellte auf Grund der von ihm bereits in der vorjährigen Generalversammlung hinsichtlich der Behandlung der Steuerfrage gegebenen Anregungen den Antrag, im nächsten Steuerbekenntnisse den Ausfall der Lokalbahn als Abzugspost geltend zu machen. Der Vorsitzende erwiderte darauf, daß nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde für die Lokalbahn Teplitz-Reichenberg im Falle ihrer Einlösung vor Ablauf des Jahres 1910 von der Staatsverwaltung ein Zuschlag zu leisten sei, welcher, falls die Einlösung vor Ablauf des Jahres 1905 erfolge, 10 %, vom Jahre 1906 bis einschließlich 1910 aber 5 % außer dem als Einlösungspreis festgesetzten Baukapital betrage. Es erscheine demzufolge zweifelhaft, daß die Staatsverwaltung zu einer Zeit, wo die Lokalbahn einen Betriebsausfall aufweist, der Einlösung derselben gegen Leistung einer festgesetzten Prämie näher treten werde. Der von keiner Seite unterstützte Antrag des genannten Aktionärs hinsichtlich der Änderung in der Steuereinschätzung wurde mit allen Stimmen gegen die Stimme des Antragstellers abgelehnt. Es wurden sodann die Bilanz sowie der Geschäftsbericht für das Jahr 1904 zustimmend zur Kenntnis genommen. Die Dividende wurde im Sinne der bereits s. Z. besprochenen Anträge des Verwaltungsrates festgesetzt. Zum Schluß gelangte der Antrag des Verwaltungsrates auf Ermächtigung zur Aufnahme eines Prioritätsdarlehens bis zur Höhe von fünf Millionen Mark zur Behandlung. Wie der Verwaltungsrat berichtete, sind die Geldmittel, welche für den Bau der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg und für die seit der Eröffnung dieser Linie notwendig gewordenen Ergänzungsbauten und Anschaffungen aufgenommen worden sind, nicht nur erschöpft, sondern es ergibt sich Ende 1904 ein Abgang von 1 983 302 Kr., eine schwebende Schuld, deren Zinsen den Betrieb der Lokalbahn belasten. Da für weitere Investitionen auf der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg, besonders für die durch Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit gebotenen Einrichtungen, ferner für weitere Anschaffungen von Fahrbetriebsmitteln voraussichtlich in der nächsten Zeit ein Betrag von rund 3 000 000 Kr. erforderlich sein wird, muß für die Bedeckung eines Betrages von 5 000 000 Kr. vorgesorgt werden. Der Verwaltungsrat stellte daher den Antrag, zur Deckung des gegenwärtigen Abganges sowie des neuen Erfordernisses die Aufnahme einer Anleihe bis zur Höhe von 5 000 000 ℳ, für welche das Pfandrecht auf sämtliche Linien des alten Netzes und der Lokalbahn Teplitz-Reichenberg einzuverleiben wäre, zu genehmigen. Der Antrag wurde angenommen.

Ungarn.

— **Kaschau-Oderberger Bahn.** Aus dem Geschäftsbericht für das Jahr 1904 ergibt sich, daß in diesem Jahre 3 046 344 (+ 37 739) Personen und 4 476 112 (+ 42 565) t befördert wurden. Der Personenverkehr hat zwar zugenommen, die Einnahmen hierfür haben sich jedoch verringert, weil der größte Teil der bisher über Oderberg beförderten Amerika-Auswanderer über Fiume abgelenkt wurde. Im Frachtenverkehr sind die Einnahmen gleichfalls nicht im Verhältnis zur Transportleistung gestiegen, da infolge der vorjährigen schlechten Ernte der Versand höher tarifierter Güter, wie Getreide, Mahlprodukte usw., eine Abnahme, jener der Massengüter zu ermäßigten Sätzen eine Zunahme erfuhr. Die Gesamteinnahmen betrugen 19 790 000 (+ 490 000) Kr., die Gesamtausgaben 13 450 000 (+ 1 040 000) Kr., so daß sich ein Betriebsüberschuß von 6 332 720 (— 536 419) Kr. ergibt. Die Erhöhung der Ausgaben wurde durch Gehaltsaufbesserungen, durch Ergänzung der Betriebsmittel und Erneuerungsarbeiten im Oberbau veranlaßt. Der Stand der schwebenden Schulden von 13 200 000 Kr. hat sich nicht verändert. Die wegen der Aufnahme einer konsolidierten Anleihe seit Jahren mit beiden Regierungen gepflogenen Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluß gediehen. Zur Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals nahm die Gesellschaft die Staatsgarantie Ungarns im Jahre 1904 mit 511 758)+ 318 007) Kr. in Anspruch. Rücksichtlich der österreichischen Strecke wurde keine Staatsgarantie beansprucht, sondern ein Reingewinn von 22 588 (— 218 411) Kr. erzielt, dessen Verwendung vorläufig in Schwebe bleibt.

— **Die Internationale und Allgemeine Wagenleihgesellschaft** haben mit der ungarischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem ihr ganzer Wagenpark in das Eigentum der ungarischen Staatsbahnen übergehen soll. Die Gesellschaften würden dann in Liquidation treten. Da jedoch infolge der parlamentarischen Verhältnisse diese Vereinbarung noch nicht durchgeführt werden kann, so stehen die gesellschaftlichen Wagen vorerst in Miete bei den ungarischen Staatsbahnen, und es soll dann der Mietpreis von dem Kaufpreise in Abzug gebracht werden.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Stadtbahn.** Das Ergebnis des „Métropolitain“ für 1904 ist günstig und erlaubt die Verteilung einer Dividende von 20 Fr. gegen 15 Fr. im Vorjahre. Die Einnahmen betrugen insgesamt 20 772 609 Fr. (im Vorjahre 17 780 771 Fr.), die Ausgaben 15 452 186 (13 270 715) Fr., darunter Abgaben an die Stadt Paris 6 672 541 (5 693 654) Fr. Der Reingewinn beträgt danach 5 320 422 Fr. gegen 4 510 056 Fr. im Vorjahre. Vom Reingewinn beansprucht die Dividende 4 000 000 Fr., der Vortrag steigt von 15 777 Fr. auf 273 490 Fr. Das Ergebnis von 1903 war dadurch außerordentlich günstig beeinflußt, daß in die Ausgaben 1 150 000 Fr. als Entschädigungen usw. für das große Brandunglück vom 10. August 1903 eingestellt werden mußten. Das Aktienkapital ist in der Bilanz mit 75 000 000 Fr. angegeben.

— **Die französischen Eisenbahnen und der Simplonverkehr.** In den kürzlich abgehaltenen Generalversammlungen der Aktionäre der französischen Ostbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn wurden bemerkenswerte Erklärungen über das Verhältnis Frankreichs zum Simplon abgegeben. Direktor Barabant von der Ostbahn sagte, wie wir einer ausführlichen Mitteilung im „Journal des transports“ entnehmen, in der Hauptsache folgendes: Die Simploneröffnung werde zweifellos ein beachtenswertes wirtschaftliches Ereignis sein, man habe aber seine Bedeutung übertrieben. Italien habe, um mit dem Norden, mit Frankreich und dem Ausland zu verkehren, schon fünf Tore, nun werde es deren sechs haben: Ventimiglia, Modane, den Gotthard, den Brenner, den Semmering, endlich den Simplon. „Unsere gegenwärtige Lage“, so erklärte der Ostbahndirektor, „ist nicht schlecht. Vom Standpunkt der Entfernungen haben wir die kürzeste von Paris nach Mailand, den wichtigsten Punkt Italiens, und von London nach Mailand. Die Eröffnung des Simplon wird uns diese beiden Vorteile wegnehmen.“ Die Folgen für die Ostbahn aber schilderte Barabant als nur gering. In Touristenkreisen werde sie kaum Reisende verlieren; mit den verschiedenen Rundreisekarten würden die Touristen bei der Hinfahrt den Simplon und bei der Rückfahrt den Gotthard benutzen oder umgekehrt. Schlimmstenfalls würde die Ostbahn im Personenverkehr 100 000 Fr. einbüßen. Im Güterverkehr habe die Ostbahn keine direkten Beziehungen zu Italien, da die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn sich dazwischen gestellt habe. Lebensmittel italienischer Herkunft, die nach London geschickt werden, im Betrage von etwa 30 000 t, entgehen der französischen Ostbahn völlig, denn dieser Verkehr wird von Modane über Dieppe geleitet. Besser sei die Ostbahn betreffs des belgischen Verkehrs daran, von dem sie ungefähr 50 % habe; von dieser Seite könne sie nicht viel verlieren. Vom französischen Verkehr verliere sie einiges, namentlich für die Örtlichkeiten westlich der Linie von Gray nach Hirson. Dieser Verlust könne aber wohl durch Verkehrsmehrung eingebracht werden. Anderseits habe die Ostbahn keine Arbeiten für die Zufahrten zum Simplon auszuführen. Die Abkürzungen Frasne-Vallorbe und Lons-le-Saulnier-Genf berührten sie nicht.

Näher geht die Angelegenheit die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn-Gesellschaft an. Präsident Dervillé erklärte in der Generalversammlung: Die Verbesserung der Zufahrten zum Simplon ist viel mehr eine Frage des allgemeinen Interesses als eines besonderen. Die kürzeste Linie von Mailand nach Paris geht über den Simplon und Pontarlier. Aber sie ist gerade zwischen Pontarlier und Vallorbe von sehr schwierigem Betriebe wegen der Steigungen und Gefälle und wegen des vielen Schnees im Winter. Wenn die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn nur ihren eigenen Hilfsquellen überlassen bliebe, so würde sie sich darauf beschränken, das doppelte Gleis zwischen Pontarlier und Vallorbe zu vollenden, da das besondere Interesse der Aktionäre die Kosten einer Abkürzung nicht verträgt. Das wäre aber für das Land eine unzulässige Lösung. Betrachtungen allgemeiner Art veranlaßten das Ministerium, neue Zufahrtlinien zum Simplon prüfen zu lassen. Schon im Frühjahr 1899 gab der Kriegsminister seinem Kollegen von den öffentlichen Arbeiten die Nützlichkeit einer direkten Verbindung zwischen Frasne und Vallorbe kund. Auch die Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn setzte dem Ministerium alsbald auseinander, daß die Abschüssigkeit und Höhe der Strecke Pontarlier-Vallorbe für eine Bahn, die zu einer allgemeinen großen Verkehrslinie werde, nicht beibehalten werden könne, und so habe die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn verlangt und niemals aufgehört zu verlangen, daß der Minister schnell seine Wahl zwischen den in der Prüfung befindlichen Plänen treffe. Anderseits wünschte die Regierung im politischen und strategischen Interesse den Bau von Linien von Nizza nach der französischen Grenze, von Chorges nach Barcelonette und von Moustiers nach Bourg-Saint Maurice, welche Strecken für den Handelsverkehr jedes Interesses entbehrten. Nach langen Erörterungen übernahm die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn diese Linien zu ihren Lasten, weil ihr dagegen die Linie Frasne-Vallorbe mit einer Beihilfe von 6 Millionen Franken von der Regierung versprochen wurde, welche das Ministerium als praktische und nötige Verbesserung der Zufahrt zum Simplon ansah. Wegen des Wettbewerbs der geplanten Linie Lons-le-Saulnier-Genf (Faucillebahn) aber verzögerte die französische Regierung die Entscheidung, obwohl mit der Schweiz schon die nötigen Verträge betreffs der Strecke Frasne-Vallorbe gemäß dem Willen der französischen Regierung abgeschlossen waren. So habe die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn die sie beschwerende (onéreuse) Linie übernommen, die versprochene Gegengabe aber, die die Regierung ihr loyal schulde, werde ihr noch vorenthalten.

Der Generalrat des Rhone-Departements in Lyon hat neuerdings den Wunsch ausgesprochen, daß als Zufahrtlinie zum Simplon Dijon-Frasne-Vallorbe gewählt werde; ferner solle der Staat unverzüglich die erforderlichen Arbeiten anordnen zur Erstellung der neuen oder Verbesserung der bestehenden Linien. Da den Verkehrsinteressenten von Lyon mit der Mont-Cenis-Linie hinlänglich gedient sei, würden diese durch die neue Zufahrtlinie zum Simplon nicht beeinflußt werden. Ende Mai wird in Aix in der Provence der landwirtschaftliche Kongreß die Simplonfrage behandeln. Im französischen Mittelmeergebiet sieht man die Simplonbahn als Vorteil für Genua ungünstig an.

— **Zur Eröffnung der Simplonbahn.** Der Antrag des schweizerischen Bundesrats, für den Betrieb der Simplonlinie im vierten Vierteljahr 1905 einen Nachtragskredit von 526 075 Fr. zu genehmigen, erklärt es nach dem Stande der Arbeiten für wahrscheinlich, daß die Eröffnung des Betriebs durch den Tunnel Anfang Oktober d. J. stattfinde. Nach dem Monatsausweis waren Ende April noch zur Vollendung des Tunnels 553 m des Firststollens zu durchbrechen und 790 m Vollausbruch sowie 874 m Ausmauerung zu erstellen.

— **Rhätische Bahnen.** Der Verwaltungsrat beantragt für die Generalversammlung die Verteilung von 3 % Dividende und den Bau der Linie Davos-Filisur mit 5 440 000 Fr. Kosten.

— **Brienzer Seebahn und Brünigbahn.** Die Kommission des Nationalrats beantragt beim schweizerischen Bundesrat weitere Erhebungen betreffs der Durchführung der Brienzerseebahn mit Vollspur, während die Bundesbahnen sie nur schmalspurig herstellen wollen. Im Berner Oberland dauert die eifrige Bewegung zu gunsten einer vollspurigen Bahn fort, weitere Beihilfen dafür sind gezeichnet. Die Nationalratskommission war einig darüber, daß von einem Umbau der Brünigbahn in absehbarer Zeit nicht die Rede sein könne.

— **Eisenbahn- und Hafenprojekte in Montenegro.** Wie der Märzbericht des österreichischen und ungarischen Konsulates in Antivari ausführt, hat kürzlich die montenegrinische Regierung einem italienisch-montenegrinischen Syndikate mit dem Sitze in Venedig die Konzession für den Bau des Hafens von Antivari sowie der projektierten schmalspurigen Eisenbahnlinie Antivari-Virpazar erteilt. Vorgesehen sind für diesen Zweck 2 800 000 L. Hafen und Eisenbahn sollen binnen vier Jahren fertiggestellt sein. Die Zahlungen soll die Banca commerciale in Venedig leisten. Am 23. März d. J wurde bereits die Grundsteinlegung in feierlicher Weise vollzogen. Die Vorarbeiten zu vorstehenden Bauten (und zwar die Regelung des bei Pristan in das Meer mündenden Flusses Rikavac und die Entwässerung der Ebene von Antivari) sollen bereits demnächst in Angriff genommen werden.

Fremde Weltteile.

— **Englands Haltung gegenüber russischen Eisenbahnplänen in Afghanistan.** Im englischen Unterhause führte dieser Tage der Minister Balfour aus: Wenn wir die Frage der russisch-englischen Grenze endgültig festlegen müssen, kann dies nur geschehen, wenn wir die Schwierigkeiten, die eine feindliche Streitmacht zu überwinden hat, unvermindert aufrecht erhalten. Die Transportfrage ist die größte Schwierigkeit einer angreifenden Armee, und wir dürfen nicht zulassen, daß etwas geschieht, um den Transport zu erleichtern. Meiner Meinung nach müßte es als eine direkt feindselige Handlung gegen England betrachtet werden, wenn ein Versuch gemacht würde, eine Eisenbahn im Zusammenhang mit den russischen strategischen Bahnen auf afghanischem Boden zu bauen. Ich habe nicht den geringsten Grund, anzunehmen, daß die russische Regierung jetzt beabsichtigt, eine solche Bahn zu bauen, und hoffe dasselbe für die Zukunft. Sollte aber der Versuch trotzdem gemacht werden, so glaube ich, wenn er auch zuerst unsere Interessen nicht zu berühren scheint, daß dies der schwerste, geradezu gegen das Herz des Kaiserreichs Indien gerichtete Schlag wäre. . . . . .

— **Der Gesetzentwurf über die Kamerun-Eisenbahn,** den wir in Nr. 37 S. 570 d. Ztg. mitteilten, wurde in der Sitzung des deutschen Reichstages vom 11. d. M. durch den Kolonialdirektor Stübel in eingehendster Weise begründet und vom Reichstag nach mehrstündiger Verhandlung der Budgetkommission überwiesen. Wir behalten uns vor, auf die Rede des Kolonialdirektors eingehender zurückzukommen.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß.** In Washington veranstaltete am 11. d. M. die American Railway Association zu Ehren der Abgeordneten zum internationalen Eisenbahnkongreß ein Festessen. Der deutsche Botschafter Freiherr Speck von Sternburg, der daran teilnahm, brachte ein Telegramm des deutschen Kaisers zur Verlesung, in dem der Kaiser dem internationalen Eisenbahnkongreß, an dem zum erstenmal deutsche Vertreter teilnähmen, seine Grüße entbietet und dem Wunsche Ausdruck gibt, daß der persönliche Gedankenaustausch der in Washington versammelten hervorragendsten Vertreter des Eisenbahnwesens zum dauernden Vorteil des internationalen Verkehrs dienen möge, dessen gedeihliche Entwicklung das wirksamste Mittel sei, das gegenseitige Verständnis unter den Völkern zu fördern und sie friedlich einander näher zu bringen. In seiner Ansprache sagte der deutsche Botschafter, es sei eine schwere Aufgabe, die Nationen einander zu nähern. Die guten Beziehungen unter den Völkern seien wie diejenigen der einzelnen Menschen auf gegenseitiges Vertrauen gegründet. In keinem Jahre habe ein Land so viel zur Zusammenbringung der Völker beigetragen, wie in diesem Jahre die Vereinigten Staaten. Die weiteren Ausführungen des Botschafters galten dem Eisenbahnwesen im allgemeinen und dem Deutschlands im besonderen. An den deutschen Kaiser wurde ein Telegramm abgesandt, in dem ihm der internationale Eisenbahnkongreß für seine huldvolle Botschaft dankt und langes Leben und Glück wünscht.

Der Kongreß ist am 13. d. M. geschlossen worden. Er wird nach 5 Jahren in Bern wieder eine Tagung abhalten. Am selben Abend wurde zu Ehren der Festteilnehmer ein Festmahl gegeben, an dem Schatzsekretär Shaw und Kriegssekretär Taft teilnahmen. In einer Ansprache wies der Schatzsekretär darauf hin, daß die Aufgabe der Eisenbahnleute auf den Frieden gerichtet sei, und erklärte, die Vereinigten Staaten seien eifrigst auf Erhaltung des Friedens bedacht. Der Schatzsekretär kam dann auf die Handelspolitik zu sprechen und sagte, die Vereinigten Staaten tadelten keine Nation deswegen, weil sie Zölle erhebe, um ihre Einnahmen zu sichern, vorausgesetzt, daß diese Zölle nicht schwerer auf Amerika lasteten als auf den anderen Nationen. Amerika verlange nur das Recht, zu denselben Bedingungen auf fremden Märkten zu kaufen wie seine Wettbewerber im Handel, sowie das Recht, auf irgend einem Markte unter ebenso günstigen Bedingungen zu verkaufen wie andere. Amerika wie die übrigen Mächte würden niemals in Zollkriege verwickelt oder zu einer Vergeltungsgesetzgebung gezwungen werden, so lange die Vereinigten Staaten ihre gegenwärtige Politik verfolgen und so lange die übrigen Mächte diejenigen nicht unterschiedlich behandeln, die gegenüber ihnen selbst keine Unterschiede machen.

— **Los Angeles-Pacific-Eisenbahn in Kalifornien.** Das fast 200 engl. Meilen (= 320 km) Eisenbahn umfassende Vorort- (interurban-) Netz der Los Angeles-Pacific-Eisenbahngesellschaft, das ausschließlich elektrisch betrieben wird, dehnt sich von Los Angeles in Kalifornien fächerförmig nach Santa Monica, Ocean Park, Playa del Rey, Hermosa, Manhattan Beach und Redondo am Stillen Ozean aus; es durchzieht mithin das ganze Gebiet südlich von den Santa Monicabergen und zwischen Los Angeles und dem Stillen Ozean und berührt eine Anzahl von zwischenliegenden größeren Ortschaften. Die meisten Linien sind zweigleisig. Vor einem Jahre wurde ein neues Hauptkraftwerk in Vineyard, 5 engl. Meilen westlich von Los Angeles, eingerichtet, und von hier aus wird durch Leitungslinien die elektrische Kraft verschiedenen über das ganze Netz verteilten Unterstationen mit einer Spannung von 15 000 Volt zugeführt. Nun soll infolge des stark vermehrten Verkehrs auf diesem Bahnnetz das Hauptkraftwerk nochmals verstärkt und eine weitere Unterstation in Los Angeles eingerichtet werden.

— **Ein neuer Tunnel unter dem Hafen von Boston.** Der neue Tunnel, der unter dem Hafen hindurch Boston und East Boston miteinander verbindet, wurde am 31. Dezember 1904 für den Eisenbahnverkehr eröffnet. Sein Bau hat 5 Jahre gedauert. Er geht von Maverick Square in East Boston unter Lewis Street, Boston Harbor, Long Wharf, State und Court Streets nach Scollay Square in Boston. Der Bau wurde unterhalb der belebtesten Straßen mit geringer Verkehrsunterbrechung ausgeführt. Seine Gesamtlänge beträgt annähernd 7500 Fuß (1 Fuß = 30,5 cm), von denen man zwei Drittel mit dem Schild, das übrige im offenen Einschnitt ausführte. Die Länge des Tunnelabschnitts unter dem Wasser beträgt etwa 2700 Fuß.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Königl. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 17. Mai 1905 wird die vollspurige Neubaustrecke Lengenfeld i/V. - Wolfspfütz als letzte Teilstrecke der nunmehrigen Betriebslinie Lengenfeld-Mylau-Göltzschtalbrücke eröffnet und damit zugleich die ganze Linie (die bisher, soweit sie eröffnet war, nur dem Güterverkehre diente) dem öffentlichen Personen-, Tier- und Güterverkehre übergeben. Die auf der Linie verkehrenden Züge enthält der Sommerfahrplan. Die Personen- und Gepäcktarife werden mit dem sonst Erforderlichen durch Anschläge auf den betreffenden Stationen bekannt gemacht. Über die Entfernungsänderungen im Güterverkehre geben alle Güterverkehrsstellen Auskunft.

Generaldirektion. (1257)

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni d. J. wird an der Strecke Gleiwitz-Idaweiche der Bahnhof III. Klasse Bielschowitz, der zwischen den Stationen Makoschau-Kunzendorf und Kochlowitz gelegen ist, eröffnet.

Die Station erhält die Befugnis zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Vieh.

Bielschowitz ist im Gruppentarif I der preußisch-hessischen Staatsbahnen und in den Wechseltarifen mit der Gruppe I bereits mit Entfernungen aufgenommen. Der daselbst angebrachte Vermerk „gültig vom Tage der Eröffnung für den Güterverkehr" ist zu streichen.

Die Station wird der Betriebsinspektion 2 Gleiwitz, der Maschineninspektion Kattowitz, der Verkehrsinspektion Ratibor und den Werkstätteninspektionen in Gleiwitz unterstellt.

Kattowitz, den 12. Mai 1905. (1258)

Königliche Eisenbahndirektion.

3. Nachruf.

Am 12. Mai d. J. verstarb zu Werden a/Ruhr

der Königliche Ober- und Geheime Regierungsrat,

Ritter des Roten Adlerordens III. Klasse mit der Schleife und Königl. Kronenordens III. Klasse

Herr **Carl Dehnert.**

Der Entschlafene hat bis zum 1. Oktober 1903, an welchem Tage er in den Ruhestand trat, zuletzt als Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion Elberfeld, in langer, erfolgreicher Tätigkeit im Dienste der Staatseisenbahnverwaltung gestanden.

In dem Dahingeschiedenen betrauern wir einen Mitarbeiter von reichen Kenntnissen und Erfahrungen und einen durch Herzensgüte und Liebenswürdigkeit ausgezeichneten Freund.

Wir werden ihm ein treues, ehrendes Andenken bewahren.

Elberfeld, den 13. Mai 1905. (1259)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

4. Fahrplanbekanntmachungen.

Deckblatt zum Fahrplan der Königlichen Militäreisenbahn vom 1. Mai 1905.

Gültig ab 1. Juni 1905.

	Personenzug 10 II. u. III. Kl. an	ab
Zossen . . . . an	8.31	
Mellen=Saalow . . . . ⅄	8.23	8.24
Rehagen=Clausdorf . . ⋔	8.17	8.18
Sperenberg . . . . . ab		8.12

Königliche Direktion der Militäreisenbahn. (1260)

5. Güterverkehr.

Hanseatisch-ostdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. ab wird die Station Rosenhagen der Prignitzer Eisenbahn, die bisher nur dem Wagenladungsverkehr diente, für den Eil- und Frachtstückgut-Verkehr freigegeben.

Berlin, den 13. Mai 1905. (1261)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. ab wird der Ausnahmetarif auf folgende neuen Linien der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft ausgedehnt: Hetzbach-Beerfelden und Selztalbahn (Frei=Weinheim-Nieder = Ingelheim - Jugenheim - Partenheim). Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau, Bahnhof Alexanderplatz, hier.

Berlin, den 13. Mai 1905. (1262)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich preußische Staatseisenbahnen. Königlich preußische Militär-Eisenbahn.

Gütertarif Teil II, Tarifheft II F. Verkehr zwischen dem östlichen und mittleren Gebiet.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird zum Tarifheft II F (Gruppen I/II) ein Nachtrag 7 ausgegeben. Neben sonstigen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält er Entfernungen für die Stationen der neu einzubeziehenden Strecken Wormditt-Heilsberg-Bischdorf und Schöneck i. Westpr.-Preuß.=Stargard, sowie geänderte, bis zu 5 km erhöhte Entfernungen im Verkehr mit den preußischen Bahnhöfen in Gera, Leipzig, Marxgrün und Weida. Außerdem scheidet ein Teil der Entfernungen für

a) Görlitz,
b) Kamenz i. Sachsen,
c) Marxgrün,
d) Lichtenfels

aus dem Tarifheft II F aus und erscheint künftig nur noch

zu a) im thüringisch - hessisch - sächsischen Gütertarif,
zu b) im schlesisch-sächsischen Gütertarif,
zu c) im schlesisch-süddeutschen Gütertarif, Heft 1,
zu d) im nordostdeutsch-Berlin-bayerischen Gütertarif.

Berlin, den 11. Mai 1905. (1263)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-französischer Verband.

(Verkehr mit und über Elsaß-Lothringen.)

Die Station Trossingen Ort der Trossinger Lokalbahn wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. von deutschen Stationen nach Stationen der französischen Ostbahnen aufgenommen.

Auskunft über die Frachtsätze erteilt die Station.

Straßburg, den 11. Mai 1905. (1264)

Die geschäftsführende Verwaltung: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Pfälzisch-bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 wird die bayerische Haltestelle St. Georgen b. Bayreuth in den Tarif vom 1. September 1894 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die am Verkehr beteiligten Abfertigungsstellen.

München, den 9. Mai 1905. (1265)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Hessisch - rheinisch - Nassau - bayerischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 wird die bayerische Abfertigungsstelle St. Georgen b. Bayreuth in den Tarif vom 1. Mai 1899 einbezogen.

Ferner werden mit Wirkung vom 15. Juli 1905 einige Stationsfrachtsätze für Pferde in Stallungswagen erhöht.

Nähere Auskunft erteilen die am Verkehr beteiligten Stationen.

München, den 9. Mai 1905. (1266)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-württembergisch/badischer Tierverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 wird die bayerische Haltestelle St. Georgen b. Bayreuth in den Tarif vom 1. Juni 1904 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die am Verkehr beteiligten Abfertigungsstellen.

München, den 9. Mai 1905. (1267)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Am 1. Juli d. J. gelangt an Stelle des Gütertarifs vom 1. Mai 1900 nebst den Nachträgen I - VIII ein neuer Tarif zur Einführung, der im wesentlichen eine Neuauflage des bisherigen Tarifs unter Berücksichtigung der in der Zwischenzeit eingetragenen Änderungen und Ergänzungen ist. Er enthält infolge der Anwendung eines niedrigeren Umrechnungskurses für die Einrechnungsanteile der deutschen Bahnen zahlreiche Frachtermäßigungen, anderseits auch Frachterhöhungen. Der neue Tarif wird in der zweiten Hälfte des nächsten Monats zu dem aufgedruckten Preise bei den beteiligten Verwaltungen käuflich zu haben sein. Über die Höhe der Frachtsätze geben diese Verwaltungen schon jetzt Auskunft.

Breslau, den 15. Mai 1905. (1268)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juli 1905 tritt zum Binnengütertarif der Königl. sächs. Staatseisenbahnen, Heft 2, der Nachtrag 1 in Kraft. In diesem Nachtrage sind außer Entfernungen für die neue Verkehrsstelle Gottleuba — gültig vom Tage der Betriebseröffnung an — auch anderweite Entfernungen für eine Anzahl bereits bestehender Stationsverbindungen enthalten, mit denen sowohl Ermäßigungen als auch Erhöhungen verbunden sind. Ferner werden durch den Nachtrag Entfernungen, die in die preußisch-sächsischen und bayerisch sächsischen Verbandstarife übernommen werden, für den sächsischen Binnenverkehr aufgehoben. Unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Str. 4, erteilt hierüber Auskunft.

Dresden, am 15. Mai 1905. (1269)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Der mit Bekanntmachung vom 9. März 1905 im sächsisch-österr.-ungar. Eisenbahnverbande — Tarifheft 3 — eingeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifs 63 A b (Magnesit) von Eichberg (S. B.) nach Potschappel wird mit sofortiger Gültigkeit von 169 auf 161 ₰ ermäßigt. Dagegen wird der gleichzeitig eingeführte Frachtsatz des neuen Ausnahmetarifs für die Beförderung von Kalziumkarbid von Landeck (k. k. St. B.) nach Klingenthal (S. St. B.) mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 von 236 auf 280 ₰ erhöht.

Dresden, am 15. Mai 1905. (1270)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Nordostdeutsch - Berlin - bayerischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt ein Nachtrag 5 zum Gütertarif, Teil II, in Kraft, der neben den im Wege von Bekanntmachungen eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der bayerischen und preußischen Staatseisenbahnen, die Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Eger, Franzensbad und Marxgrün, ferner ermäßigte Entfernungen für die Station Culm des Direktionsbezirks Danzig und sonstige Änderungen enthält. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. Abzüge des Nachtrages können in der zweiten Hälfte des Juni d. J. vom hiesigen Auskunftsbureau auf dem Stadtbahnhofe Alexanderplatz käuflich bezogen werden.

Berlin, den 13. Mai 1905. (1271)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Nordostdeutsch-Berlin-württembergischer Verband.

Am 1. Juli d. J. tritt ein Nachtrag 4 zum Gütertarif, Teil II, in Kraft, der neben den im Wege von Bekanntmachungen eingeführten Tarifänderungen die Aufnahme von Stationen der württembergischen und preußischen Staatseisenbahnen, die Übernahme der Entfernungen zwischen Eppingen, Jagstfeld, Immendingen und Villingen einer- und den dem nordostdeutsch-Berlin-württembergischen Tarif angehörenden nördlichen Stationen anderseits aus dem Heft Nr. 4 des ostmittel-südwestdeutschen Tarifs, ferner ermäßigte Entfernungen für die Station Culm des Direktionsbezirks Danzig, um 1 km erhöhte Entfernungen für Adelsheim W. B. und sonstige Änderungen enthält. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau. Abzüge des Nachtrags können in der zweiten Hälfte des Juni d. J. vom hiesigen Auskunftsbureau auf dem Stadtbahnhofe Alexanderplatz käuflich bezogen werden.

Berlin, den 13. Mai 1905. (1272)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Im s ä c h s i s c h - ö s t e r r e i c h i s c h - u n g a r i s c h e n E i s e n b a h n v e r b a n d tritt am 1. Juni 1905 der Nachtrag II zu Tarifheft 5 (Holz) in Kraft. Er enthält außer den seit 1. November 1904 im Verfügungswege eingeführten Frachtsätzen neue Frachtsätze für Sendungen von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn, der Buschtěhrader Eisenbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der österreichischen Nordwestbahn und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn, neue und geänderte Frachtsätze für Sendungen von Stationen der k. k. österreichischen Staatsbahnen und neue Frachtsätze von Stationen der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft nach einer Anzahl sächsischer Binnen- und preußisch-sächsischer Wettbewerbsstationen. Durch den Nachtrag werden ferner die Stationen Dresden König Albert-Hafen, Dresden-Alt- und -Neustadt (Elbkai), Riesa-Elbkai und Riesa-Hafen für den Ortsverkehr in den direkten Tarif einbezogen. Weiter wird die Fußnote des Warenverzeichnisses des Ausnahmetarifs dahin ergänzt, daß unter „Arten" die botanischen Arten (species) zu verstehen sind. Insoweit durch den Nachtrag bestehende Frachtsätze nicht ersetzt werden und nicht andere Termine angegeben sind, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis 30. Juni 1905 in Kraft. — Abdrücke des Nachtrags sind durch die Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen vom 18. Mai 1905 an zum Preise von 0,30 ℳ = 0,35 Kr. für das Stück erhältlich.

Dresden, am 13. Mai 1905. (1273)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Gruppentarif II, Gruppenwechseltarife I/II, II/III und II/IV (Tarifhefte II C, II F, II J, II K) und mitteldeutscher Privatbahngütertarif, Heft 3.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 werden die Ausnahmetarife

5 c (für Basaltpflastersteine und Basaltschotter) in den genannten Gruppen- und Gruppenwechseltarifen sowie
5 e (für Basaltpflastersteine) und
5 f (für Basaltschotter) im mitteldeutschen Privatbahngütertarif, Heft 3

im Verkehr von Station Salzungen aufgehoben.

Erfurt, den 12. Mai 1905. (1274)
Königliche Eisenbahndirektion.

Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen.
B i n n e n g ü t e r t a r i f.

Mit Wirkung vom 1. Juni 1905 wird für Kupfervitriol im Versand von Straßburg (Wasserumschlag) nach Basel (Reichsbahn) und Basel-St. Johann ein Ausnahmefrachtsatz von 0,63 ℳ für 100 kg eingeführt.

Straßburg, den 10. Mai 1905. (1275)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zum Heft 10 des d e u t s c h - P r i n z H e i n r i c h b a h n - G ü t e r t a r i f s kommen am 1. Juni d. J. direkte Frachtsätze für den Verkehr der Station Crombach zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 6. Mai 1905. (1276)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. Mai d. J. an werden für die nach dem Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) abgefertigten Sendungen die Tarifentfernungen für die Station Vaihingen (Enz) durch Anstoß von nur 5 km an die Entfernungen der Station Vaihingen-Sersheim gebildet.

Stuttgart, den 6. Mai 1905. (1277)
Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Zum Heft 4 des d e u t s c h - P r i n z H e i n r i c h b a h n - G ü t e r t a r i f s kommt am 15. Mai 1905 der II. Nachtrag zur Einführung, der zum Preis von 5 ₰ bei unserer Drucksachenverwaltung erhältlich ist.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für die Stationen Arheiligen, Bad Kreuznach, Fürth i. Odenw. und Langen (Hessen).

Straßburg, den 10. Mai 1905. (1278)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(H o l z a u s n a h m e t a r i f T e i l IV, H e f t 2 v o m 1. M ä r z 1904.)

Ab 1. J u n i 1905 gilt der am 1. Februar d. J. für H o l z p f l a s t e r s t ö c k e l von den B u d a p e s t e r B a h n h ö f e n nach Straßburg C. B. (nunmehr Straßburg Hauptbhf.), Straßburg-Neudorf und Straßburg Rheinhafen eingeführte Frachtsatz von 288 ₰ für 100 kg auch für die Station S c h i l t i g h e i m der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

München, den 12. Mai 1905. (1279)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr für Getreide usw. über Wien oder Passau Donaulände.
A.-T. II u. III.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1905 wird das Lagerhaus S. & W. Hoffmann in Wien Donauuferbahn unter die reexpeditionsberechtigten Lagerhäuser aufgenommen.

München, den 11. Mai 1905. (1280)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1905 treten im s ä c h s i s c h - w ü r t t e m b e r g i s c h e n G ü t e r v e r k e h r erhöhte Frachtsätze für Jutegarn und Jutegewebe in Kraft. Auskunft hierüber erteilt schon jetzt auf Verlangen unser Verkehrsbureau, Wiener Straße 4.

Dresden, den 15. Mai 1905. (1281)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die in den Heften 1 und 4 des s ä c h s i s c h - s ü d w e s t d e u t s c h e n V e r b a n d s - G ü t e r t a r i f s vom 1. Juni 1901 enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 23 für Jutegarn und Jutegewebe von Weida (Sächs. St. B.), Meißen-Triebischthal und Triebes nach Emmendingen (Bad. St. B.) werden vom 1. Juli 1905 an um 0,25 ℳ für 100 kg erhöht; der Ausnahmefrachtsatz von Plagwitz-Lindenau (Sächs. St. B.) nach Emmendingen kommt am gleichen Tage in Wegfall.

Dresden, den 15. Mai 1905. (1282)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Im p r e u ß i s c h / s ä c h s i s c h - s c h w e i z e r i s c h e n G ü t e r v e r k e h r treten am 1. Juli 1905 anderweite Frachtsätze für Z e i t z S ä c h s. S t a a t s b. in Kraft, womit fast durchweg Erhöhungen verbunden sind. Über die neuen Frachtsätze erteilt unser Verkehrsbureau (Wiener Straße 4) auf Verlangen Auskunft.

Dresden, am 15. Mai 1905. (1283)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1905 tritt zum Tarife für den s ä c h s i s c h - s c h w e i z e r i s c h e n G ü t e r v e r k e h r (V e r k e h r m i t B a s e l u n d S c h a f f h a u s e n) vom 1. Juni 1901 der Nachtrag IV in Kraft. Er enthält neue und — mit Erhöhungen verbundene — geänderte Frachtsätze für einzelne sächsische Stationen. Der Tag, von dem an Abdrücke des Nachtrags zu erlangen sind, wird noch besonders bekannt gemacht werden; inzwischen erteilt unser Verkehrsbureau, hier, Wiener Straße 4, Auskunft.

Dresden, den 15. Mai 1905. (1284)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juli 1895.

Zum 1. Juli 1905 gelangt ein neuer Tarif für den elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Güterverkehr zur Ausgabe, durch den der obengenannte Gütertarif nebst Nachträgen und sonstigen hierzu ergangenen Verfügungen aufgehoben wird.

Der neue Tarif weist gegenüber dem seitherigen in verschiedenen Verkehrsbeziehungen Frachtermäßigungen, teilweise jedoch auch Frachterhöhungen auf. Diese sind in der Hauptsache geringfügig, nur im Verkehre mit der Station Heidingsfeld (bayer. Staatsb.) treten zum Teil Entfernungserhöhungen von 12 km ein.

Im Verkehre mit Wertheim und Würzburg ist eine größere Anzahl lothringischer und luxemburgischer Stationen mit direkten Frachtsätzen nicht mehr ausgerüstet.

Der Zeitpunkt, von dem ab der neue Tarif käuflich bezogen werden kann, wird später bekannt gegeben.

Weitere Auskunft erteilt das Tarifbureau der Generaldirektion der K. bayer. Staatseisenbahnen.

München, den 11. Mai 1905. (1285)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Im **Berlin-Stettin-sächsischen, Magdeburg-Halle-sächsischen, norddeutsch-sächsischen, nordostdeutsch-sächsischen, rheinisch- und Frankfurt-sächsischen, schlesisch-sächsischen, thüringisch-hessisch-sächsischen, bayerisch-sächsischen, württembergisch-sächsischen und sächsisch-südwestdeutschen Verkehre** treten am 1. Juli d. J. folgende Neuerungen in Kraft:

1. Im Verkehre zwischen den Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Gera (Reuß), Görlitz i. Schl., Großenhain (B. D. B.), Großenhain (C. G. B.), Kamenz i. Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zwötzen, sowie den an den Strecken Weida-Mehltheuer-Hof, Schönberg-Schleiz und Schönberg-Hirschberg gelegenen Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der an den vorbezeichneten Verbandsverkehren beteiligten außersächsischen Eisenbahnen anderseits, ferner im Verkehre zwischen den Stationen Elsterwerda (Oberl. Bhf.), Gera (Reuß), Leipzig (Berl. Bhf.), Leipzig (Eilenb. Bhf.), Leipzig (Magdeb. Bhf.), Leipzig (Thür. Bhf.), Leipzig-Eutritzsch, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zwötzen der Direktionsbezirke Erfurt und Halle einerseits und Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen anderseits treten neue Entfernungen in Kraft, die zum Teil um 1—8 km höher sind, als die seither maßgebend gewesenen.

2. In den Tarifverhältnissen der Gemeinschaftsstationen Elsterwerda (B. D. B.), Görlitz i. Schles., Großenhain (C. G. B.), Kamenz i. Sachsen und Röderau der preußischen und sächsischen Staatseisenbahnen, Eger, Franzensbad und Hof der bayerischen und sächsischen Staatseisenbahnen, Aschaffenburg, Gemünden und Marxgrün der bayerischen und preußischen Staatseisenbahnen, Eberbach der badischen und preußischen Staatseisenbahnen, Bretten, Eppingen, Jagstfeld, Immendingen, Mengen, Mergentheim, Mühlacker, Osterburken, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen der badischen und württembergischen Staatseisenbahnen, Bad Münster a. St., Saargemünd und Scheidt der pfälzischen Eisenbahnen und der preußischen Staatseisenbahnen tritt eine Änderung insofern ein, als für diese Stationen Entfernungen und Frachtsätze nur noch für je eine Station bestehen werden. Eine Tariferhöhung oder Verkehrsbeschränkung hat diese Regelung nicht im Gefolge.

3. Mit der am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden neuen Verkehrsleitung in den deutschen Verkehren scheiden vielfach Beförderungswege aus, die im Eilgut- und Tierverkehre bisher der freien Wahl des Absenders überlassen waren. Von dem genannten Tage an findet daher gebrochene Abfertigung der Eilgut- und Tiersendungen statt, wenn vom Absender ein Beförderungsweg vorgeschrieben wird, der nach der neuen Verkehrsleitung nicht mehr zulässig ist.

4. Die im Magdeburg-Halle-sächsischen Tarife vorgesehenen Entfernungen der Stationen Brocken, Drei Annen Hohne, Elend, Hasserode, Schierke und Wernigerode der Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn werden um 2 km erhöht.

5. Ferner werden, jedoch erst mit Gültigkeit vom 15. Juli d. J. an, die Entfernungen für die Station Münster i. Westf. der Westfälischen Landeseisenbahn aufgehoben und die Entfernungen für die Station Münster i. Westf. der preußischen Staatseisenbahnen um 3—4 km erhöht.

Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen unser Verkehrsbureau in Dresden, Wienerstraße 4II. (1286)

Dresden, am 15. Mai 1905.
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Kombinierter Schiffs- und Bahnverkehr für Getreide usw. über Wien oder Passau Donaul.
A.-T. I vom 1. VIII. 04.

Am 1. Juli 1905 gelangt der I. Nachtrag zur Einführung.

Er enthält außer verschiedenen Ergänzungen und Änderungen eine Neuauflage der Anstoßbeträge für die bayerischen Lokalbahnstrecken.

München, den 9. Mai 1905. (1287)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagstarif vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai l. J. gelangt zur Einführung:

Ausnahmetarif 48
für die Beförderung von Ferrosilicium, auf elektrolytischem Wege hergestellt, bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 Kilogramm für den Wagen und Frachtbrief:

Nach und von	Kufstein für 100 kg in Mark
Mannheim tr. . . . . . . Ludwigshafen tr.	1,98

München, den 9. Mai 1905. (1288)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Heft 13 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommen am 1. Juni 1905 Frachtsätze der Spezialtarife für den Verkehr mit Braunschweig Nordbahnhof zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 8. Mai 1905. (1289)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Prinz Heinrichbahn-Güterverkehr mit Bayern.

Die derzeit gültigen Frachtsätze für Wertheim Bayer. B. und Würzburg Bayer. B., übernommen aus dem Tarifheft Nr. 6 für den Prinz Heinrichbahn-Güterverkehr mit Baden, sowie für Probstzella Bayer. B., übernommen aus dem Tarifheft Nr. 11 für den Prinz Heinrichbahn-Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahndirektion Erfurt, treten am 1. Juli 1905 außer Kraft.

An diesem Tage gelangen durch den neuen Tarif für den elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Güterverkehr anderweite Frachtsätze zur Einführung, die gegenüber den bisherigen Frachtsätzen Ermäßigungen, teilweise jedoch auch geringfügige Erhöhungen aufweisen. Für verschiedene Stationen der Prinz Heinrichbahn sind direkte Frachtsätze überhaupt nicht mehr, für einige andere Stationen nur in einzelnen Tarifklassen und Ausnahmetarifen vorgesehen.

Weitere Auskunft erteilt das Tarifbureau der Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

München, den 11. Mai 1905. (1290)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahn-Gruppentarif IV und Staats- und Privatbahn-Tiertarif.

Vom 1. Juli d. J. ab werden für Tier- usw. Sendungen nach und von der Ladestelle Wiesbaden Schlachthaus die Frachtsätze der Station Wiesbaden West in Ansatz gebracht. Die seitherige Überfuhrgebühr von 50 ₰ wird auf 90 ₰ für den Wagen erhöht.

Nähere Auskunft über die eintretenden Tariferhöhungen erteilt unser Verkehrsbureau.

Mainz, den 7. Mai 1905. (1291)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Ost-mittel-südwestdeutscher Güter- und Tierverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge
IX zum Gütertarif Teil II,
XV „ „ Hefte 2, 3, 4 und 6,
V „ Tiertarif
in Kraft.

Die Nachträge enthalten neben verschiedenen bereits früher veröffentlichten Tarifmaßnahmen

a) für den Güterverkehr:

1. anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken;
2. Änderungen bezw. Ergänzungen von Stationsnamen, der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und der Kilometertafeln I und II;
3. Entfernungen für neue einbezogene Stationen der Strecken Salzungen-Vacha/Kaltennordheim und Eisfeld-Unterneubrunn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt;
4. Erhöhung der Entfernungen für die Station Adelsheim der württembergischen Staatsbahnen um 1 km;
5. Änderung und Ergänzung von Ausnahmetarifen;
6. Berichtigungen (in einem Falle mit einer Erhöhung verknüpft).

Durch die Nachträge zu den Tarifheften 2, 4 und 6 wird ferner eine Regelung der Tarifverhältnisse mit den badisch-württembergischen Übergangsstationen sowie mit den Stationen Mannheim, Heidelberg, Schwetzingen, Saargemünd und Scheidt bei St. Ingbert herbeigeführt, die Tariferhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen nicht nach sich zieht.

b) für den Tierverkehr:

1. anderweite Abgrenzung von Direktionsbezirken;
2. Abänderungen und Ergänzungen der Wahlwege;
3. Ergänzungen der Tariftabellen;
4. Erhöhungen der Entfernungen und Frachtsätze für die Station Adelsheim der württembergischen Staatsbahnen.

Nähere Auskunft erteilt bis auf weiteres das Verkehrsbureau in Erfurt.

Vom 26. Juni d. J. ab sind die Nachträge bei den beteiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Erfurt, den 10. Mai 1905. (1292)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Frachtsätze für die Beförderung von Petroleum etc.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, werden nachstehende Frachtsätze berechnet:

Abteilung A für die Beförderung von:

Petroleum, raffiniert, Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl), Blauöl, Grünöl, Gasöl (Gasteeröl), Schmierölen (mineralischen), Petroleumrückständen, Mineralteer, Petroleumteer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks.

Abteilung B für die Beförderung von:

I. Petroleum, raffiniert, Blauöl, Grünöl und Gasöl (Gasteeröl), Schmierölen (mineralischen), Petroleumrückständen, Mineralteer, Petroleumteer, auch in festem Zustande (Goudron, Petroleumpech), Asphaltkoks und Petroleumkoks sowie überhaupt von Mineralölen, schweren (aus Petroleum gewonnenen Schwerölen), welche bei 20° Celsius ein spezifisches Gewicht von mehr als 0,835 und bei gleicher Temperatur eine Viskosität von höchstens 2,6 haben.

II. Petroleumnaphtha (Rohbenzin), Petroleumbenzin (Benzin aus Erdöl)

Von	Abteilung A			Abteilung B I			Abteilung B II		
	Bei Aufgabe als Frachtgut in Fässern oder Zisternen- (Reservoir-) Wagen und Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen — nach								
	Bludenz	Bregenz und Lochau	Feldkirch	Buchs	Lindau bezw. Bregenz trans.*)	St. Margrethen	Buchs	Lindau bezw. Bregenz trans.*)	St. Margrethen
	Heller für 100 kg								
Bolechow	447	1462	455	300	304	304	330	334	334

*) Die für Lindau gültigen Frachtsätze gelangen unter den gleichen Bedingungen auch im Verkehre nach Bregenz transit, d. i. nur für Sendungen zur Ausfuhr aus dem österreichisch-ungarischen Zollgebiete zur Anwendung.

Die Beförderung der Sendungen erfolgt auf Grund der bezüglichen allgemein gültigen Tarifbestimmungen.

Die Frachtsätze der Abteilung B sind nur auf Sendungen anwendbar, welche zum Export bestimmt sind und mit direkten Frachtbriefen nach Stationen außerhalb des österreichisch-ungarischen Zollgebietes befördert werden. — Im übrigen sind für die Berechnung der Frachtsätze dieser Abteilung die Bestimmungen des allgemeinen Tarifteiles I, Abteilung B, Abschnitt A, Punkt IV über die Anwendung der Exporttarife maßgebend.

Wien, am 7. Mai 1905. (1293)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Weiterbeförderung von Sendungen nach Nichtanlaufhäfen der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd.

Hiermit wird die ab 1. Juli 1904 gültige, in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen Nr. 47 vom 18. Juni 1904 auf Seite 779/780 unter Kdm. Nr. 1590 ersichtliche Kundmachung mit Ende Juni 1905 außer Kraft gesetzt und treten an Stelle derselben mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur Einbeziehung bezüglicher Vorschriften in die einschlägigen Verbandstarife, die nachstehenden Bestimmungen bezw. Weiterfrachten in Kraft:

1. Die Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd übernimmt auch Sendungen nach den in nachstehender Tabelle verzeichneten, von ihr nicht angelaufenen Häfen unter Berechnung der in dieser Tabelle angegebenen Weiterfrachten.

2. Für solche Sendungen werden bis zum Umladehafen in jedem Falle die direkten Frachtsätze, wie selbe in den Verbandstarifen für die in die Gruppe B—I eingereihten Hafenplätze der Levante vorgesehen sind, berechnet.

3. In der Frachtbriefadresse ist nicht der Umladehafen, sondern der endgültige Bestimmungshafen anzugeben.

In die Konnossemente wird betreffs Umladung (Überschiffung) folgende Anmerkung aufgenommen:

„Die Ware wird umgeladen (überschifft) in . . . . auf den Dampfer der . . . . Schiffahrtsunternehmung. Für den Transport von . . . . bis zum frachtbrieflichen Bestimmungshafen . . . . . finden die Transportbedingungen der genannten Unternehmung Anwendung.“

4. Die Weiterfrachten gelten, insoweit nicht Ausnahmen ausdrücklich festgesetzt sind, für Güter jeder Art und in jeder Menge und haben bis Bord Bestimmungshafen Geltung.

5. Die Berechnung der Weiterfracht erfolgt (getrennt von der Vorfracht bis zum Umladehafen) unter Zugrundelegung des auf 10 kg aufgerundeten wirklichen Gewichtes der Sendung. Die Auf- bezw. Abrundung der Weiterfracht erfolgt nach demselben Grundsatze wie für die Hauptfracht (Art. 17 Absatz 2 der Tarifvorschriften) festgesetzt.

6. Sendungen nach Nichtanlaufhäfen werden nur „franko“, d. h. gegen Vorausbezahlung der Fracht einschließlich der Nebengebühren angenommen.

Nachnahmen sind nicht zulässig.

7. Die Mindestweiterfracht für jede Sendung beträgt 140 Centimes.

8. Bei Frachtstücken von mehr als 1000 kg Gewicht oder von einem Ausmaße über 1 cbm kann nur nach vorausgegangener Abrede mit dem Österreichischen Lloyd auf Weiterbeförderung gerechnet werden.

9. Für nach obigen Häfen bestimmte Güter übernimmt der Österr. Lloyd hinsichtlich der Weiterbeförderung zur See ab den Überschiffungshäfen keine Versicherung.

10. Für die unterbliebene Beförderung wegen eingestellter Berührung, Schiffahrtschluß, Kontumaz etc. wird keine Haftung übernommen.

Häfen	Die Umladung (Überschiffung) findet statt in	Weiterfrachten für 100 kg in Centimes	Siehe Anmerkung unter
Adalia	Vathy	125	+
Aivaly	Mythilene	120	+
Aliverion	Piraeus	85	×
Andros	„	85	×
Calcide	„	85	×
Calymnos	„	90	×
Carlovassy	Vathy	65	+
Chiparissia	Piraeus	85	×
Coprena	„	85	×
Corinto	„	85	×
Coroni	„	85	×
Galaxydion	„	85	×
Githion	„	85	×
Idra	„	80	×
Itea	„	85	×
Ithaka	„	85	×
Jalta	Konstantinopel	285	●○
Kertsch	„	285	●○
Kos	Piraeus	90	×
Laurion	„	85	×
Lemnos	Smyrna	155	+
Leonidion	Piraeus	80	×
Marathos	„	85	×
Marianopel (Mariopul)	Konstantinopel	365	×○
Milos	Piraeus	85	×
Missolungi	„	85	×
Naxos	„	85	×
Nauplia	„	80	×
Nicolajeff	Konstantinopel	230	×○
Novorossijsk	„	285	×○
Paros	Piraeus	85	×
Rostoff a. Don	Konstantinopel	365	×○
Santorino	Piraeus	85	×
Schiatos	„	85	×
Scalanova	Vathy	75	+
Scopelos	Piraeus	85	×
Sewastopol (Sebastopól)	Konstantinopel	200	×○
Sefkia	Smyrna	175	+
Sifnos	Piraeus	85	×
Spezes	„	80	×
Stilis	„	85	×
Taganrog	Konstantinopel	365	×○
Tenedos	Smyrna	155	+
Tinos	Piraeus	85	×
Zea	„	85	×

Anmerkung:

+ Für jede Sendung sind 100 Centimes für Stempel, Zollmanipulation und Manifestgebühren zu entrichten.

× Für jede Sendung sind 200 Centimes für Stempel, Zollmanipulation und Manifestgebühren zu entrichten.

● Außer der Weiterfracht werden 200

Centimes für 100 kg für Zollmanipulation und Spesen eingehoben.

Den Sendungen sind detaillierte Fakturen beizugeben, in welchen die Zeichen und Nummern, Inhalt, Brutto- und Nettogewicht der Kolli angegeben sein müssen. Bei Flüssigkeiten in Flaschen hat die in jedem Kollo enthaltene Anzahl Flaschen bezeichnet zu sein. Bei Öl in Blechgefäßen muß das Bruttogewicht, das Gewicht der Kiste und der Emballage, dann getrennt das Gewicht des Öles ohne Blechgefäße und jenes der Blechgefäße angegeben sein. Bei Flüssigkeiten in Fässern, als Öl, Wein usw., haben die Fakturen das Bruttogewicht und die Angabe, ob doppelte Fässer (Überfässer) oder nicht verwendet sind, zu enthalten.

Vorstehende Kundmachung wird unter einem in Druck gelegt und an Interessenten, welche den Verbandstarif bezogen haben, über Verlangen kostenfrei abgegeben.

Wien, am 15. Mai 1905. S. B. — Zl. 5751 — C I ex 1905. (1294)

K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts
(nach Hafenplätzen der Levante).

Änderungen und Ergänzungen der Güterklassifikation.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege wird der Abschnitt D (Güterklassifikation) des Tarifes, Teil I für den obenbezeichneten Verkehr bezüglich folgender Positionen abgeändert bezw. ergänzt, u. zw. ist

auf Seite:

42 bei der Position:
„Glas und Glaswaren“ unter Lit. a) nach „Blecheinfassung“ nachzutragen:
„(ausgenommen sogenannte Militärspiegel, diese gehören zu den Zinkwaren)“;

45 bei der Position „Märbel“ .. die Tarifierungsklasse zu ändern von 7 auf 4;

46 neu einzuschalten:

Artikel	Tarifierungsklasse
Perlmutterabfälle .	9
Rückstände der Sodafabrikation, u. zw. Auslaugerückstände der Sodafabrikation nach Leblanc, auch flüssiges Kalziumsulfhydrat . .	3

auf Seite:

47 bei der Position „Schiefergriffel . . . Schiefertafeln“ . . .
die Tarifierungsklasse zu ändern von 8 auf 4;

48 bei der Position „Spiegel . .“ zwischen „Blecheinfassung“ und „siehe“ einzuschalten:
„(ausgenommen sogenannte Militärspiegel, diese gehören zu den Zinkwaren)“.

Wien, am 10. Mai 1905. S. B. — Z. 5473 — C I ex 1905. (1295)

K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Magnesitziegel, verpackt, zur Ausfuhr aus dem österr.-ung. Zollgebiet treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatt für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Kartierungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz — bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Wartberg-Mürzthal . . . . . 154 ₰

Nach Schönpriesen-Umschlag
von Wartberg-Mürzthal . . . . . 149 ₰

Nach Dresden-Elbkai
von Wartberg-Mürzthal . . . . . 176 ₰

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt. Der Frachtsatz für Dresden-Elbkai findet nur Anwendung, wenn die Sendungen laut Frachtbriefvorschrift zur Durchfuhr durch das deutsche Zollgebiet bestimmt sind.

Wien, am 12. Mai 1905. (1296)

Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Oberrheinisch-niederländischer Personen- und Gepäcktarif über Cöln.

Zum 1. Juli d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft. Er enthält Tariferhöhung und Verkehrsbeschränkungen, worüber unser Verkehrsbureau nähere Auskunft erteilt. Die im Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter 1 (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Mainz, den 12. Mai 1905. (1297)

Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

---

7. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Wir bringen hiermit zur Kenntnis, daß zufolge Beschlusses der am 10. Mai 1905 abgehaltenen 47. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft der zufolge § 54 der Statuten am 1. Juli 1905 fällige Dividendencoupon Nr. 47 der Aktien unserer Eisenbahngesellschaft

mit 80 Kronen

sowie der ebenfalls am 1. Juli 1905 fällige Coupon der Genußscheine

mit 30 Kronen

zur Einlösung gelangt.

Die Einlösung erfolgt, ohne Präjudiz für künftige Fälle, bereits

vom 15. Mai 1905 angefangen

bei nachstehenden Zahlstellen:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
„ Prag bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Gleichzeitig bringen wir im Grunde des § 51 der Statuten zur Kenntnis, daß bei der laut notarieller Beurkundung am 13. April 1905 stattgefundenen Auslosung der nach § 50 der Statuten in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 205 Aktien unserer Gesellschaft nachstehende Nummern gezogen wurden:

15 126 303 384 483 639 838 854 856 1434
1603 1868 1896 1939 2518 2686 2747 2914
3043 3157 3192 3610 3710 3729 3769 3923
4062 5186 5424 5642 5695 5786 6093 6217
6221 6385 6680 6893 6911 6927 7204 7208
8114 8132 8133 8357 8596 8652 8680 9161
9341 9449 9474 9476 9477 9601 10098 10099
10413 10494 10943 11050 11283 11341 11511
11585 11647 12291 12374 12807 13374 13528
13590 13655 13903 14072 14143 14234 14329
14360 14438 14562 14749 15329 15361 15546
15637 16093 16320 16454 16499 16524 17306
17417 17539 17646 17736 17763 17897 17962
18379 18425 18469 18531 18535 18548 18758
18987 19264 19408 19876 20081 20227 20335
20353 20436 20631 20971 21493 21551 21738
22353 22718 22927 22988 23198 23281 23301
23440 23503 23537 23637 23644 23694 23744
23807 23866 23880 24452 24769 24807 24885
25077 25481 25718 25729 26264 26595 27030
27076 27178 27235 27597 27905 28042 28175
28181 28499 29488 29512 29900 30035 30095
30161 30300 30655 30690 30757 30822 31104
31689 31706 31776 31931 32684 32944 32970
32989 33294 33379 33525 33542 33601 33677
33747 34018 34070 34300 34524 34601 34619
35116 35382 35685 35893 36032 36524 36810
36955 37410 37548 37742 37759 37804 37869.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien samt Coupons von einschließlich Nr. 48 und Talon

am 1. Juli 1905

mit 500 fl. ö. W. = 1000 Kr. bei den oben bezeichneten Zahlstellen, bei welchen auch die nach Maßgabe des § 51 der Statuten für die ausgelosten und rückgestellten Aktien ausgefertigten Genußscheine ausgefolgt werden.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre
1901: Nr. 12365 31374.
1902: Nr. 10003 16080.
1903: Nr. 1746 4374 36752.
1904: Nr. 44 258 675 7230 7565 11774 16053 16861 19890 20668 21522 24063 26969 36250 36467.

Bei Einlösung der ausgelosten Aktien wird der für die fehlenden Coupons entfallende Betrag vom Kapitale in Abzug gebracht.

Teplitz, am 10. Mai 1905. (1298)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Bei der laut notarieller Beurkundung am 23. April 1905 auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Auslosung der im Jahre 1905 zur Tilgung gelangenden Teilschuldverschreibungen der 3½ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wurden folgende Nummern gezogen:

a) von den Teilschuldverschreibungen Lit. A pr. 5000 ℳ der deutschen Reichswährung 12 Stück, u. zw.:
231 456 525 551 580 651 888 1146 1169 1646 1770 1881.

b) von den Teilschuldverschreibungen Lit. B pr. 1500 ℳ der deutschen Reichswährung 73 Stück, u. zw.:
168 536 648 806 1771 1834 1886 1966 2089 2263 2782 2839 3109 3515 4068 4196 4450 4605 4653 4842 4886 4923 5632 5646 5667 6122 6146 6150 6628 6964 7126 7421 7570 7718 7817 7846 8075 8109 8161 8164 8269 9039 9044 9062 9173 9308 9322 9463 9687 10845 11014 11068 11212 11357 11584 11606 11802 12314 12381 12797 12928 13211 13290 13631 13686 13951 14079 14278 14351 14467 14521 14566 14944.

c) von den Teilschuldverschreibungen Lit. C. pr. 1000 ℳ der deutschen Reichswährung 144 Stück, u. zw.:
228 456 755 801 1285 1456 1709 1722 1861 1999 2280 2588 3523 3546 3644 3744 3773 3792 4125 4366 4723 4747 4845 4983 5010 5011 5076 5099 5107 5491 6800 7676 7805 7835 7878 7979 8015 8585 8770 9053 9093 9199 9332 9546 9976 10065 10438 10473 10686 10762 10807 10987 11096 11438 11537 11615 11721 11765 12075 12361 12366 12413 12438 12451 12566 12631 12936 12960 13367 13423 13440 13511 13591 13630 14296 14428 14457 14598 14849 15228 15416 15419 15570 15795 15997 16113 16162 16233 16609 17480 17872 18042 18146 18211 18406 18543 18687 18706 18817 18827 18929 19159 19399 20089 20230 20436 20577 20675 21144 21556 21841 21932 21993 22186 22247 22693 22741 23076 23202 23234 23240 23680 24495 24628 24756 24926 25042 25175 25997 26221 26580 26643 26794 27412 27426 27438 27634 28167 28367 28645 28908 28946 29058 29218.

d) von den Teilschuldverschreibungen Lit. D pr. 300 ℳ der deutschen Reichswährung 178 Stück, u. zw.:
71 261 448 1329 1589 1737 1997 2221 2241 2386 2551 2573 2868 3331 3823 3950 3979 4019 4069 4092 4120 4713 4730 4760 4973 5197 5205 5479 5724 5779 6012 6182 6244 6520 6871 7122 7262 7433 7640 7715 8606 8758 9127 9238 9337 9509 9950 10352 10510 10535 10690 10816 10898 11005 11158 11668 11750 11901 11934 12042 12113 12142 12325 12390 12630 12728 12742 12994 13717 14078 14477 14909 14939 14965 15236 15396 15500 15713 15907 15923 15954 16116 16219 16386 16664 16842 16855 16873 16891 17112 17140 17469 17835 18245 18376 18690 18799 18879 18944 19042 19360 19440 19496 19511 19551 19654 20241 20682 20740 21495 21645 21649 21916 22045 22094 22234 22555 22954 23317 23346 23591 23596 23648 23698 23932 23952 24048 24135 24744 24928 25002 25238 25414 25595 25742 26014 26080 26178 26237 26447 26978 27006 27546 27688 27851 27894 28025 28158 28588 28823 29072 29149 29237 29497 29637 30086 30885 31875 31919 32067 32282 32310 32323 32337 32456 32574 32612 32877 32896 33079 33609 33750 33762 33918 34268 34658 34680 34913.

Die Auszahlung dieser ausgelosten Teilschuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1905 erlischt, erfolgt gegen Rückgabe der Teilschuldverschreibungen nebst Coupons von einschließlich Nr. 20 und des Talons mit dem auf der Schuldverschreibung ersichtlichen Nominalwerte vom 30. Juni 1905 angefangen nach dem Wortlaute derselben an den Zahlstellen in Deutschland in Mark deutscher Reichswährung, an den Zahlstellen in Österreich dagegen nach Wahl der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in Mark deutscher Reichswährung oder in österr. Kronenwährung in dem dem Kurswerte der Mark entsprechenden Betrage:

in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
bei der Bank für Handel und Industrie und
bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und
bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
bei der Böhm. Eskomptebank und
bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und
bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt,
„ Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgelosten Teilschuldverschreibungen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Verlosungsjahre

Jahr		Lit.		Nr.
1898:	Lit.	C	Nr.	1659.
1899:	„	C	„	8360 8362 11847,
	„	D	„	13405.
1900:	„	B	„	6384,
	„	C	„	5032 8732 15931,
	„	D	„	13610 16337 16744.
1901:	„	B	„	8140,
	„	C	„	6932 11175 25879,
	„	D	„	218 3667 11656 16612 17351.
1902:	„	A	„	1459,
	„	B	„	5570 6856 14158,
	„	C	„	19698 26936,
	„	D	„	5153 7333 9194 22980 30249 34407.
1903:	„	A	„	1961,
	„	B	„	345 7118 14747,
	„	C	„	7347 7498,
	„	D	„	2926 9689 10786 12175 16602 16710 16741 20294 23931 30877.
1904:	„	A	„	1580 2665,
	„	B	„	4647 5081 6067 10630 14457,
	„	C	„	3875 12137 15952 16180 18454 21533 21894 28331 28582 29299,
	„	D	„	237 413 1955 3914 9027 9341 11953 13165 16378 17593 21182 22427 23583 25313 31937 33911 34029.

Der Betrag der fehlenden Coupons wird von dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, im Mai 1905. (1299)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

8. Verdingungen.

Die zur schlüsselfertigen Herstellung eines Wohngebäudes für 2 mittlere Beamte mit Stallanbau auf Bahnhof Dallgow-Döberitz erforderlichen Arbeiten sollen öffentlich verdungen werden.

Die für die Ausschreibung maßgebenden Zeichnungen liegen im Bureau der unterzeichneten Betriebsinspektion, Invalidenstraße 51 — Zimmer 28 — zur Einsichtnahme aus. Die Verdingungshefte sind gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ in bar von hier zu beziehen. Angebote sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift: „Herstellung eines Wohngebäudes auf Bahnhof Dallgow-Döberitz" bis zum 26. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Um diese Zeit findet die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber statt.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Berlin, im Mai 1905. (1300)

Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

Gruppe I:

Stab- und Formeisen in Schweiß- und Flußeisen, Eisenbleche 0,75—4,5 mm dick.

Gruppe II:

Geschmiedete und gepreßte Holzschrauben, eiserne und messingene Schrauben mit Metallgewinde, eiserne und messingene Nieten, Schließen, Drahtstifte, Sattlernägel, Drahtgewebe, Drahtgitter, Röhren, eiserne; Roststäbe, Bremsklötze, Feuerschutzringe, Weißbleche, Drahtkordel, Eisenleitungsdraht, Schnee- und Tenderschaufeln, Federstahl, Stahlblech und Telegraphenleitungsstützen.

Gruppe III:

Kupfer, als Blech, Stangen, Röhren, Draht, Feuerbuchsplatten, Drahtseil; ferner Messingblech, Messingdraht, Messingreiber und Schließkloben, Klemmschrauben; Antimon, Blockzink, Zinkblech, Zinkringe, Bleizellen, Bleiplomben und Schlaglot.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung 22. Mai 1905"

versehen, spätestens

Montag, den 22. Mai 1905, vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage, in welcher die gewünschten Gruppen angegeben sein müssen, von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 6. Mai 1905. (1301)

Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Verdingung von **A.** 450 Stück Zinkeimern, 230 Stück Waschbecken, 100 Stück Müllschaufeln, 200 Stück Kohlenkasten, 250 Stück Kohlenlöffeln; **B.** 7000 Stück Handtüchern, 400 Stück Bettlaken, 325 Stück Deckenbezügen und 350 Stück Keilkissenbezügen.

Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 31. Mai 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W. 35,** Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens 28. Mai 1905 an dasselbe einzureichen.

Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau** daselbst, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von je 0,50 ℳ bar (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1905.

Berlin, den 11. Mai 1905. (1302)

Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 39. | 20. Mai 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die unterirdische Güterbahn in Chicago.*)

Von W. Berdrow.

Im Jahre 1899 beschloß die Illinois-Telegraphen- und Telephongesellschaft zu Chicago, ein Netz von unterirdischen Kanälen anzulegen, in welchem sie ihre Leitungen unterzubringen gedachte, weil das vorhandene oberirdische Spinnengewebe von elektrischen Leitungen eine weitere Verdichtung nicht mehr zuließ. Es vergingen jedoch noch über zwei Jahre mit Verhandlungen und Untersuchungen, und erst im September 1901 konnten die Bohrarbeiten wirklich beginnen. Inzwischen hatte sich eine Gesellschaft gebildet, die sich erbot, die Herstellung der erforderlichen Untergrundwege auf eigene Kosten zu übernehmen, wenn ihr das Recht zugestanden würde, den freien Raum der Tunnel zum Betriebe einer elektrischen Untergrundbahn für den Güterverkehr der Stadt zu benutzen. Die neue Gesellschaft erhielt erst im Juli 1903 unter der Firma der „Illinois Tunnel Co." ihren Freibrief von der Stadtverwaltung, aber schon vorher waren die unterirdischen Verkehrswege genau nach ihren Wünschen und für ihre Zwecke hergerichtet.

Das ganze Unternehmen umfaßt nur den eigentlichen Kern von Chicago, jenes Viertel zwischen dem Michigansee und Chicagofluß, welches die „Wolkenkratzer", die Riesengeschäfte und Magazine, das gesamte Geschäftsleben und den Hauptverkehr von Chicago umfaßt. Gerade in diesem Stadtteil ist der Waren- und Postverkehr so stark, daß ihn die Straßen selbst bei äußerster Beanspruchung die ganze Nacht hindurch nicht mehr vermitteln können. Unter diesem Straßennetz hat die „Illinois Tunnel Co." ihre unterirdische Eisenbahnanlage, 46 km bis jetzt lang, im Betriebe. Sie umfaßt mehrere zweigleisige Haupttunnel, die etwa 4 m im Quadrat messen, und zahlreiche kurze Nebenlinien zu den einzelnen Anschließern, die nur 2 m hoch und breit sind und nur ein Gleis besitzen. Fast alle großen Geschäfte, besonders die zahlreichen Warenhäuser, die 10- bis 20stöckigen Riesenbauten mit ihren Heiz- und Lüftungsanlagen, Fahrstühlen und ihrem kolossalen Kohlenverbrauch sind an das Tunnelnetz angeschlossen; jedes Haus hat unten in seinen tiefsten Kellergeschossen seinen eigenen Bahnhof und erhält tagtäglich seine Zufuhr an Kohlen und Waren, empfängt und versendet seine Post- und Frachtpakete, deren Zahl bei großen Versandhäusern in die tausende täglich gehen kann, ohne daß ein Stück davon oder ein Kohlenkörnchen über die Straße zu gelangen braucht.

Der Bau des Tunnelnetzes selbst brachte keine besonderen Schwierigkeiten mit sich. Nach eingehenden Untersuchungen der Bodenverhältnisse wurde beschlossen, mit dem gesamten Röhrensystem 9 bis 10 m unter die Straßenoberfläche zu gehen. So vermied man jeden Konflikt mit den Kanalisations- und Wasserleitungsröhren, den Gasleitungen und Kabeln, die die oberen Schichten des Bodens in dichtem Gewimmel durchziehen, und konnte das ganze Netz ohne Störung in einer Ebene anlegen. In 6 m Tiefe unter dem Straßenpflaster beginnt eine dichte, mächtige Tonschicht, in welcher sich der Tunnel sogar ohne mechanische Vorrichtungen mit der Schaufel hätte aushöhlen lassen. Es wurde jedoch vorgezogen, die Luftdruckbohrung mit dem Schilde anzuwenden, um gegen jeden Einbruch von Wasser gesichert zu sein und den Tunnel während des Baues, falls eine Arbeitsunterbrechung die Fertigstellung verzögern sollte, beliebig lange trocken halten zu können. Die Bohrung wurde von sieben Punkten gleichzeitig gefördert und schritt an jedem Arbeitsplatz in je drei Schichten täglich um 20 m fort. Die ganzen Tunnelwandungen, Boden und Decke, wurden mit Beton ausgekleidet, in welchen gleichzeitig die Schienen mit 60 cm Spurweite gebettet wurden. Alle Hauptstollen sind zweigleisig, die Nebenstollen nach den einzelnen Anschlüssen eingleisig gebaut.

---

*) Dem Aufsatz fügen wir einen Lageplan der Güterbahn bei, den wir dem „Journal of the Society of Arts" vom 27. Januar d. J. entnehmen. Die Schriftl.

Die schwierigste Aufgabe während der Bauzeit war die Entfernung der ungeheuren, täglich ausgehobenen Erd- oder vielmehr Tonmassen, deren Menge sich auf 3000 bis 5000 cbm an manchen Tagen steigerte. In jedem Tunnel wurden zwei ganz schmale provisorische Gleise von 40 cm Spurweite verlegt, auf denen hunderte von kleinen Wägelchen hin- und herliefen, um den Abraum nach den sieben Ausgangsschächten zu befördern. Hier wurden die Wagen nebst Inhalt an die Oberfläche gehoben, umgekippt und der Abraum in große Wagen gestürzt, welche ihn an verschiedene Abladeplätze in der Nähe des Michigansees beförderten. Die Fläche des Grantparks wurde durch diese Aufschüttungen um ein bedeutendes Stück vergrößert.

Die meisten Tunnelstrecken wurden mit einer dritten Stromzuleitungsschiene zwischen den Laufschienen versehen, einige Stücke auch mit Oberleitung. Die kleinen Lokomotiven ähneln den für Grubenbahnen gebräuchlichen; sie sind für langsame Fahrt, aber schwere Belastung eingerichtet. Die kleinere Art der benutzten Lokomotiven wiegt nur 3 t und kann 75 PS entwickeln, die größere hat zwei 80 pferdige Motoren und wiegt 5 t. Die Wagen sind den von ihnen zu befördernden Lasten entsprechend von sehr verschiedener Bauart, aber alle schmal und verhältnismäßig lang. Um die engen Kurven von 5 bis 6 m Halbmesser passieren zu können, haben die Lokomotiven einen sehr kurzen Radstand, d. h. die Achsen ihrer kleinen Treibräder sind nur 60 cm voneinander entfernt. Die Wagen laufen dagegen auf kleinen Drehgestellen. Die Trasse des ganzen Tunnelnetzes liegt in einer ziemlich horizontalen Ebene; die vorkommenden Steigungen sind sehr mäßig, nur an den Endpunkten, wo sich die Untergrundbahn bis auf die Ebene der in Chicago einmündenden Fernbahnen hebt und direkt in deren Güterschuppen einmündet, sind anhaltende starke Rampen, welche jedoch die elektrischen Lokomotiven leicht überwinden.

Werfen wir nun noch einen Blick auf die Bedeutung, welches dieses neue, bisher wohl einzig dastehende Verkehrsmittel für das Handels- und Geschäftsleben von Chicago besitzt und noch mehr in Zukunft nach seinem endgültigen Ausbau gewinnen wird. In die Handelsmetropole am Michigansee münden über 10 der längsten und meistbelasteten Eisenbahnen ein, die es irgendwo auf Erden gibt. Auf einem Flächenraum von 2,5 km im Geviert spielt sich das Geschäftsleben von Hunderttausenden ab, wogt zu einigen Stunden des Tages ein Verkehr, der kaum in der City von London seinesgleichen findet. Die Gütermenge und die Werte, die auf diesem kleinen Raum täglich ein- und ausgehen, sind geradezu riesig. An Lebensmitteln, Stoffen, Kohlen, Manufakturen, Industrie- und Kunsterzeugnissen werden in das Geschäftsviertel von Chicago solche Massen eingeführt und teils verbraucht, teils wieder versandt, daß sich zu gewissen Stunden der Wagenverkehr in den Straßen beängstigend staut. Auf 38 Eisenbahnstationen, die sich über diesen kleinen Raum verteilen, sollen tagtäglich im Durchschnitt 112 000 t, d. s. 2 240 000 Zentner, an Fracht- und Postgütern eintreffen oder zur Versendung kommen. Daneben werden aber noch sehr große Massen mit der Achse aus dem Weichbilde der City hinausgeschleppt und den Dampfern zugeführt oder von ihnen geholt.

In diesen Höllenkessel von Fuhrwerken, die den Verkehr in Chicago gefährlicher als in London oder Berlin machen, hat die Untergrund-Güterbahn mit einem Schlage Luft gebracht. Von den Güterhallen der großen Kopfbahnhöfe ausgehend, läßt sie riesige Mengen eintreffender Güter alsbald in der Tiefe verschwinden und führt sie unsichtbar, unhörbar den Bestellern zu.

Netz der Untergrund-Güterbahn von Chicago.

Tief unter dem lauten, tosenden Straßengewirre der Weltstadt rollen hunderte von schwerbeladenen Wagen mit verdoppelter Geschwindigkeit ihrem Ziel entgegen. Ohne Staub, Lärm und Störung des Verkehrs schaffen sie tausende von Tonnen Kohle in die Lagerräume und Kesselhäuser der himmelhohen Gebäude, wo 500 bis 1000 Räume zu heizen, Dynamos und Fahrstühle zu treiben sind. Sie fahren Asche, Schlacken und Kehricht davon, ja, bei der Errichtung neuer Wolkenkratzer ist das erste der Anschluß an das Untergrundnetz, um auf diesem Wege schon den Erdaushub bei der Gründung der Stahlgerüste abfahren zu lassen. Ebenso wird der größte Teil der Baumaterialien, Zement, Kalk, Eisen, Steine usw. herangeschafft. Vor allem aber werden täglich tausende von Tonnen Frachtgüter, die sonst auf der Straße angefahren werden mußten, jetzt mit der Untergrundbahn den Verbrauchern zugeführt. Jeder Wolkenkratzer, jedes größere Geschäft hat seinen eigenen Untergrundbahnhof; durch ein Portal im Fundamentmauerwerk fahren die beladenen Wagen in das unterste Kellergeschoß ein, in der Regel sofort auf die Plattform eines Aufzugs, der sie in das gewünschte Stockwerk emporhebt, wo sie entladen werden. Ebenso geht der Versand großer Gütermengen von statten.

Auch die Post macht sich die Vorteile der Untergrundbahn bereits zunutze. Im Februar des laufenden Jahres wurde zwischen der Tunnelgesellschaft und den Postbehörden ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem alle Postgüter zweiter, dritter und vierter Klasse, d. s. Pakete, Drucksachen und ein Teil der Briefpost, fortan der Beförderung durch die Untergrundbahn zufällt. Für die Poststücke erster Klasse wird gegenwärtig innerhalb Chicagos ein umfangreiches Rohrpostnetz gebaut. Die Untergrundbahn wird täglich ungefähr 880 t Postgüter, meist wohl Pakete der riesigen Versandgeschäfte und Warenhäuser, zu befördern haben. Vom Sommer 1905 an wird auch die Briefpost zum größten Teil über die Untergrundbahn gehen. Es sollen von den öffentlichen Briefkästen, die sich in den amerikanischen Städten meist an eisernen Ständern auf den Straßen befinden, lange Röhren direkt bis in den Tunnel führen, so daß die Entleerung unten stattfinden kann. Auch das wird bei der unbeschreiblichen Lebhaftigkeit des Postverkehrs im Mittelpunkt von Chicago die Straßen bedeutend entlasten.

Kurz und gut, es ist hier mit echt amerikanischem Unternehmungsgeiste ein Werk geschaffen, welches der „Königin des Westens", wie sich Chicago gern nennen läßt, alle Ehre macht, das vorbildlich für alle Großstädte mit ähnlicher Geschäfts- und Verkehrsdichte sein könnte. Um wieviel ruhiger, ungefährlicher, angenehmer in jeder Beziehung würde sich das Straßenleben in Städten wie Berlin, Hamburg, Leipzig gestalten, wenn nach der Beseitigung des Straßenbahnpferdes auch ein großer Teil des Lastenverkehrs der tierischen Zugkraft und der Straßenfläche entzogen und unter das Pflaster in unsichtbare Tiefen verlegt werden könnte!

Die Eisenbahnen der Erde.

Die im Maiheft des „A. f. E." veröffentlichte, zusammenfassende Statistik der Eisenbahnen der Erde, welche zumeist nach amtlichen Quellen bearbeitet ist, bringt folgende, auf alle fünf Erdteile sich erstreckende Angaben:

Am Schlusse des Jahres 1903 besaßen die im Betriebe befindlichen Eisenbahnen aller Länder der Erde eine Gesamtlänge von 859 355 (838 216) km. Der Jahreszuwachs betrug also 21 139 (21 461) km oder 2,5 (2,6) %. Die meisten Eisenbahnen hat Amerika, nämlich 432 618 (421 571) km, von welchen allein 334 634 (325 777) km auf die Vereinigten Staaten entfallen. Danach folgt Europa mit 300 429 (296 051) km, sodann Asien mit 74 546 (71 372) km, Australien mit 26 723 (25 805) km, und an letzter Stelle befindet sich immer noch Afrika mit 25 039 (23 417) km.

Die Reihenfolge der wichtigeren Staaten nach der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes hat sich im Jahre 1903 nicht geändert. Auf die Vereinigten Staaten von Amerika mit 334 634 km folgt das Deutsche Reich mit 54 426 (53 700) km, in sehr kurzem Abstande das europäische Rußland einschließlich Finnland mit 53 258 (52 339) km, Frankreich mit 45 226 (44 654) km, Britisch-Ostindien mit 43 372 (41 723) km, Österreich-Ungarn mit 38 818 (38 041) km, Großbritannien und Irland mit 36 148 (35 591) km, Canada mit 30 696 km. Die übrigen Staaten bleiben alle unter 20 000 km.

In der Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes, d. h. dem Verhältnis der Eisenbahnlänge der einzelnen Länder zu deren Flächengröße, steht, wie bisher, das industriereiche, dichtbevölkerte Königreich Belgien mit 23,1 km auf je 100 qkm Fläche obenan. Dann folgen das Königreich Sachsen mit 19,8 km, Baden mit 13,7 km, Elsaß-Lothringen mit 13,1 km, Großbritannien und Irland mit 11,5 km Eisenbahn auf je 100 qkm Fläche. Die geringste Dichtigkeit haben unter den europäischen Ländern Norwegen mit 0,7 km und Rußland mit 0,9 km Eisenbahn auf 100 qkm Fläche. Von den außereuropäischen Ländern haben die Vereinigten Staaten von Amerika mit 4,3 km Eisenbahn auf 100 qkm das dichteste Netz.

Das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Einwohnerzahl ist unter den europäischen Ländern am günstigsten in dem im Verhältnis zu seiner Flächenausdehnung nur schwach bevölkerten Schweden, wo 24,1 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner kommen. Danach folgen Dänemark mit 12,9 km, die Schweiz mit 12,4 km, Frankreich mit 11,6 km Eisenbahnen auf je 10 000 Einwohner. Von den außereuropäischen Ländern hat die australische Kolonie Queensland im Verhältnis zur Einwohnerzahl die größte Eisenbahnlänge, 97,1 km auf 10 000 Einwohner. Danach folgen die Kolonien Südaustralien mit 84,3 km, Westaustralien mit 83,8 km, Tasmanien mit 58 km Eisenbahn auf je 10 000 Einwohner.

Diese letzte Zahlenreihe belehrt uns, worauf wir auch bereits in Nr. 35 S. 538 d. Ztg. hingewiesen haben, daß das Verhältnis der Eisenbahnlänge zur Bevölkerung ein ganz unbrauchbarer Maßstab für die Beurteilung der Ausstattung eines Landes mit Eisenbahnen ist. Es wäre also auch gänzlich verkehrt, wenn man eine Überlegenheit des französischen über das deutsche Eisenbahnnetz deswegen behaupten wollte, weil in Frankreich auf 10 000 Einwohner 11,6 km, in Deutschland nur 9,6 km kommen. Diese Erscheinung hat ihren Grund lediglich darin, daß in Deutschland die Bevölkerung an sich größer ist, als in Frankreich, und sich überdies stetig vermehrt, während in Frankreich ein fast völliger Stillstand eingetreten ist.

Der Zuwachs, den die Eisenbahnen der Erde in der Zeit vom Schlusse des Jahres 1899 bis dahin 1903 erfahren haben, beträgt 86 607 km oder 11,2 %. In den Jahren 1898/1902 hatte er 87 242 km oder 11,6 % betragen. In der Tätigkeit im Eisenbahnbau scheint also ein geringer Rückgang eingetreten zu sein: jedoch hat sich dieser nicht auf Amerika erstreckt, welches wieder den größten Zuwachs mit 39 758 (35 234) km aufzuweisen hat. Danach folgt Europa mit 22 092 (26 307) km, Asien mit 16 724 (17 767) km, Afrika mit 4925 (5463) km und Australien mit 3108 (2471) km.

In einer zweiten Übersicht ist sodann auch in diesem Jahre der Versuch gemacht, die Anlagekosten aller Eisenbahnen der Erde zu schätzen. Es sind zu diesem Zweck für Eisenbahnen verschiedener Länder die nach der Statistik wirklich verwendeten Anlagekosten zusammengestellt, und zwar getrennt für Eisenbahnen in Europa und für solche in den übrigen Ländern, weil die letzteren im allgemeinen einfacher ausgeführt und ausgerüstet sind, als die europäischen Bahnen. Aus der Summe der in der zweiten Übersicht angegebenen Anlagekosten berechnet sich der Durchschnittskostenbetrag eines Kilometers Bahnlänge für Europa auf 292 938 ℳ, d. h. er ist nicht unerheblich geringer, als im Vorjahre, wo er 299 272 ℳ betrug. Es hat dies seinen Grund hauptsächlich darin, daß im Jahre 1901 die genauen Zahlen nur für die 8031 km langen ungarischen Staatsbahnen bekannt waren, bei denen das Kilometer durchschnittlich 245 557 ℳ gekostet hatte, während für das Jahr 1902 alle ungarischen Bahnen (17 412 km) mit einem kilometrischen Kostenbetrag von nur 164 408 ℳ berücksichtigt sind. Bei den übrigen Erdteilen betrugen die Durchschnittskosten eines Kilometers 149 206 ℳ.

Werden diese Durchschnittsbeträge sämtlichen Eisenbahnen zugrunde gelegt, so ergibt sich ein Anlagekapital für Europa von 300 429 × 292 938 = 88 007 070 402 ℳ, für die übrigen Erdteile von 558 926 × 149 206 = 83 395 112 756 ℳ, zusammen Anlagekapital der am Schlusse des Jahres 1903 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen der Erde 171 402 183 158 ℳ oder rund 171½ (169¼) Milliarden Mark.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft.** Nach dem Geschäftsbericht für 1904 hat sich der Gesamtverkehr befriedigend entwickelt. Einen recht ansehnlichen Teil der Beförderungsmengen lieferten wiederum die Kalk- und Steinindustrien des Harzes, namentlich die Harzer Kalkwerke, deren Erzeugung wiederum gestiegen ist, und deren Absatz an Baukalk durch die gegenüber dem Vorjahre noch verstärkte Bautätigkeit in Berlin Erleichterung und Belebung gefunden hat. An den Mehreinnahmen gegen das Vorjahr von 70 103 M. ist das Erträgnis des Personenverkehrs mit 13 116 M., dasjenige des Güterverkehrs mit 45 976 M. beteiligt, während der Rest von 11 011 M. aus den übrigen Einnahmequellen herrührt. Anderseits sind aber auch die Ausgaben gegen jene des Vorjahres um 41 685 M. gestiegen. Es wurde ein Überschuß von 293 112 M. (im Vorjahre 230 516 M.) erzielt, aus dem 5½ % Dividende verteilt werden sollen. Was das laufende Jahr anbelangt, so kommen die erzielten Verkehrsergebnisse für das abgelaufene erste Vierteljahr nach den vorläufigen Ermittlungen den vorjährigen für den gleichen Zeitraum annähernd gleich. Inwieweit in der Folgezeit eine Steigerung im Frachtverkehr eintreten wird, hängt in erster Linie von der weiteren Gestaltung der Bautätigkeit in Berlin ab.

In der am 15. d. M. abgehaltenen Generalversammlung, in der die Dividende auf 5½ % festgesetzt wurde, erwiderte der Vorsitzende auf die Anfrage eines Aktionärs über den Stand der Konzessionsangelegenheit für die geplanten Bahnbauten Blankenburg-Quedlinburg mit Abzweigung nach Thale und Wechsel Dreiannen-Hohne (Anschluß an die Brockenbahn) folgendes: Die Verhandlungen zwischen Preußen und Braunschweig wegen Abschluß des erforderlichen Staatsvertrages über die erwähnten Bahnbauten sind im Gange, aber ein Abschluß ist bisher nicht erfolgt. Wir haben aber unserseits keine Kenntnis über den Verlauf der Verhandlungen und darüber, wie weit sie gediehen sind. Ich möchte aber bei dieser Gelegenheit einiges richtigstellen und, wie ich sicher bin, im Namen des ganzen Aufsichtsrats folgendes erklären: Die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft hat ein wesentliches finanzielles Interesse an der Ausführung der Bahnen Quedlinburg-Blankenburg mit Abzweigung nach Thale nicht, sie kommt vielmehr in erster Reihe dem Verlangen der Städte Quedlinburg und Blankenburg nach, welche schon seit vielen Jahren eine Eisenbahnverbindung untereinander erstreben. Die geographische Lage der Bahnen unserer Gesellschaft drängt uns, diese Verbindung herzustellen, wenn wir damit zugleich eine solche mit der Harzquerbahn erreichen können. Wünschen und Anträgen, welchen von der braunschweigischen Regierung bei der preußischen Regierung bei Gelegenheit der Verhandlungen etwa Ausdruck verliehen sein sollte, stehen wir durchaus fern. Wenn aber der Bau dieser Bahnen überhaupt zustande kommen soll, so ist eine baldige Erledigung der schwebenden Verhandlungen insofern erwünscht, als wir den Geldmarkt, der bislang zu der Beschaffung der erforderlichen Mittel nicht ungünstig war, nicht beherrschen. Es sind im Laufe dieses Jahres Anleihen in Höhe von mehr als 1200 Millionen Mark in Deutschland gemacht worden, von Rußland allein über 500 Millionen Mark. Viele warten noch auf Deckung ihres Geldbedarfs, so die Balkanstaaten, Rumänien, Serbien und die Türkei. Daß unter solcher außergewöhnlichen Inanspruchnahme der Geldmarkt sich sehr leicht versteifen kann, ist einleuchtend, und wenn uns dann die Finanzierung des neuen Unternehmens sehr erschwerende Bedingungen auferlegen sollte, so müssen wir von seiten der Gesellschaft erwägen, ob die betreffenden Lasten es uns noch ermöglichen, die Projekte zur Durchführung zu bringen.

—**Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.** Der Geschäftsbericht stellt fest, daß im Jahre 1904 der Personenverkehr eine erhebliche Zunahme erfahren hat, die zu einem beträchtlichen Teil auf die anhaltend günstige Witterung des Sommers und der ersten Hälfte des Herbstes zurückzuführen ist. Die Zahl der beförderten Personen ist auf 3 621 885 und die Einnahme an Fahrgeldern auf 2 628 881 M., das ist um 360 189 Personen (11 %) und 171 155 M. (7 %) gegen das Vorjahr gestiegen. Wiederum ist die stärkste Vermehrung im Verkehr Hamburgs und Wandsbeks mit Alt-Rahlstedt und Ahrensburg eingetreten. Die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr haben 2 742 875 M. gegen 2 554 415 M. im Vorjahre betragen. Der Güterverkehr hat einen ebenso starken Aufschwung genommen wie der Personenverkehr. Auch hier ist das anhaltend warme und trockne Sommerwetter von beträchtlichem Einfluß gewesen, weil der dadurch herbeigeführte niedrige Wasserstand der Elbe die völlige Einstellung der Schiffahrt auf der mittleren und oberen Elbe bis tief in den Herbst hinein nach sich zog. Aber auch in Verkehren, welche hierdurch unberührt blieben, ist eine Vermehrung eingetreten, die teils auf eine allgemeine Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, teils auf die Steigerung der Bevölkerung und der gewerblichen und handelsgewerblichen Tätigkeit Lübecks, teils auf die günstige Geschäftslage und dergl. zurückzuführen ist. Die durch den japanischen Krieg hervorgerufene Beeinträchtigung des Verkehrs mit Rußland ist infolgedessen für die Eisenbahn nicht fühlbar geworden. Die beförderten Gütermengen und die Frachteinnahmen haben mit 1 291 127 t und 3 088 587 M. die Ergebnisse des Vorjahres um 120 256 t (10,25 %) und 254 825 M. (9 %) überstiegen und auch die Zahlen der früheren Jahre des stärksten Güterverkehrs überholt. Die gesamten Betriebseinnahmen haben 6 870 229 M. gegen 6 361 378 M., die Betriebsausgaben 4 085 655 M. gegen 3 945 112 M. im Vorjahre betragen, beide unter Abrechnung der den Erneuerungs- und Reservefonds treffenden Einnahmen und Ausgaben. Der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben berechnet sich auf 2 784 563 M. gegen 2 416 263 M. im Vorjahre. Hiervon sind zur Verzinsung und Tilgung der 3,5 proz. Vorrechtsanleihe von 1902 erforderlich 685 791 M. Von dem Restbetrage von 2 098 772 M. kommt noch in Abzug die nach Beschluß des Gesellschaftsausschusses auf 515 261 M. bemessene Rücklage in den Erneuerungs- und Reservefonds. Der zur Verfügung verbleibende Betrag von 1 583 510 M. gestattet die Verteilung einer Dividende von 7 % auf das Aktienkapital. Der Erneuerungs- und Reservefonds hat im Jahre 1904 Ausgaben in Höhe von 740 933 M. gegen 459 663 M. im Vorjahre geleistet, während die Einnahmen einschließlich der Rücklage sich auf 745 278 M. gegen 509 950 M. im Vorjahre stellen. Infolge einer Abschreibung auf Wertpapiere im Betrage von 21 798 M. hat sich hiernach der Bestand des Fonds von 3 069 742 M. auf 3 052 289 M. herabgemindert. Dieser Bestand beträgt 7,43 % der Bahnanlagekosten.

— **Eutin-Lübecker Eisenbahn.** Die Betriebseinnahmen der Bahn stiegen im abgelaufenen Jahre von 687 857 M. auf 712 449 M., und zwar wurden aus dem Personenverkehr 415 160 (395 003) M. eingenommen. Die Betriebskosten betrugen 450 855 (437 166) M., im Verhältnis zur Einnahme 63,05 (63,87) %. Zu der Betriebseinnahme kommt noch ein Vortrag von 8069 (1742) M. und ein Staatszuschuß von 53 100 (53 178) M. Die Betriebsausgaben erforderten insgesamt 517 041 (512 401) M., Verzinsung und Tilgung der Anleihen 139 416 (139 396) M. In den Reserve- und Erneuerungsfonds wurden 8022 (7869) M. gelegt, in den Bilanzreservefonds 5457 (4151) M. Die Dividende von 3 % erfordert 72 000 (2,25 % = 54 000) M. Die Pensionskasse erhält 15 000 (10 000) M., zum Vortrag bleiben 8119 M.

— **Rechnungsabschluß der sächsischen Staatseisenbahnen.** Der soeben erschienene Rechnungsabschluß für das Jahr 1904 bietet abermals ein erfreuliches Bild der wirtschaftlichen Entwicklung des sächsischen Staatseisenbahnwesens und wird bei der großen Bedeutung des Ergebnisses für den gesamten Staatshaushaltsetat nicht verfehlen, überall im Lande Befriedigung zu erregen. Die Einnahmen betrugen insgesamt 140 968 678 M. und waren um 5 826 513 M. höher als im Jahre 1903. Von der Mehreinnahme kamen 1 387 761 M. auf den Personenverkehr, 4 785 102 M. auf den Güterverkehr, 266 764 M. auf Einnahmen für Überlassung von Betriebsmitteln, während von den sonstigen Einnahmen die Erträge aus Veräußerungen 864 661 M. weniger als im Vorjahre ergaben. Dagegen sind die 94 038 797 M. betragenden Ausgaben nur um 2 556 539 M. gegen das Vorjahr gestiegen. Von den Ausgaben entfällt die Hauptsumme von 55 581 808 M. auf den gesamten Personalaufwand an Gehältern, Löhnen, Nebenbezügen mit Einschluß der Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke, d. s. 2 005 803 M. mehr als im Vorjahre. In der Hauptsache ist dieser Mehraufwand auf die Wohnungsgeldzuschüsse zurückzuführen, die im Jahre 1904 zum erstenmal in der Ausgabe erscheinen. Von den übrigen Ausgaben kamen 11 248 880 M. auf Unterhaltung und Ergänzung der Ausstattungsgegenstände sowie Beschaffung der Betriebsmaterialien (33 818 M. mehr als im Vorjahre), 11 663 683 M. auf Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der baulichen Anlagen (— 590 056 M.), 8 998 618 M. auf Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Betriebsmittel und der maschinellen Anlagen (+ 620 519 M.), 3 605 582 M. auf Benutzung fremder Betriebsmittel (+ 435 834 M.). Der Überschuß betrug 46 929 881 M., gegen das Vorjahr 3 269 973 M. mehr. Dieser Überschuß ergibt eine Verzinsung des auf 1 007 000 000 M. gestiegenen Anlagekapitals von 4,660 % gegen 4,416 % im Jahre 1903, 3,71 % im Jahre 1902, 3,04 % im Jahre 1901. Der Betriebskoeffizient ist auf 66,709 % gefallen; im Vorjahre betrug er 67,693 %, im Jahre 1902: 72,43 % und 1901: 78,64 %. Mit der Verzinsung des Anlagekapitals und der Höhe des Betriebskoeffizienten ist ungefähr der Stand des Jahres 1897 wieder erreicht, wie denn überhaupt von den letzten 10 Jahren nur das Jahr 1896 eine höhere Verzinsung (5,07 %) aufweist. Gegen den

Voranschlag des Staatshaushaltsetats für 1904/05 sind die Einnahmen um 4 614 628 ℳ höher, die Ausgaben um 8 321 963 ℳ niedriger und der Überschuß um 12 936 591 ℳ höher.

— **Eisenbahn und Wetterdienst.** Der Witterungsdienst in Württemberg ist zur Zeit in der Weise eingerichtet, daß die von der meteorologischen Zentralstation Stuttgart täglich um $10\frac{1}{2}$ vormittags ausgehende Witterungsvorhersage für den nächsten Tag in den Monaten April bis September an sämtliche dem öffentlichen Verkehr dienende Telegraphenanstalten unentgeltlich befördert wird. Die Telegraphenanstalten haben die Witterungstelegramme an einer jederzeit zugänglichen Stelle am Gebäude der Telegraphenanstalt — an Eisenbahngebäuden im Benehmen mit der zuständigen Eisenbahnbehörde — anzuschlagen.

Bei Beratung des Etats der meteorologischen Zentralstation in der Sitzung der Kammer der Abgeordneten vom 3. d. M. hat ein Abgeordneter vorgetragen, daß von einem Schulinspektor, der sich besonders für den Wetterdienst interessiere, ein eigenartiger Wetterdienst auf der von der Westdeutschen Eisenbahngesellschaft betriebenen Nebenbahn von Aalen nach Neresheim auf eigene Kosten eingerichtet sei. Es werden dort Signale in weißer Farbe zu beiden Seiten der Lokomotiven der fahrplanmäßigen Züge gegeben, welche das mutmaßliche Wetter anzeigen. Eine weiße Kreisscheibe bedeute schönes Wetter, ein Halbmond vereinzelte Regenfälle, ein Kreuz Landregen und ein Querbalken Gewitter und Hagel. Der Vortragende gab seiner Meinung Ausdruck, ein solcher Dienst könnte vielleicht auch sonst auf der Bahn eingerichtet werden.

— **Motorwagenfahrten auf Landstraßen in Württemberg.** Mit Bezug auf die Einsendung in Nr. 14 S. 211 d. Ztg. wird uns mitgeteilt, daß in der Zwischenzeit eine Motorwagengesellschaft Rottweil-Schramberg mit einem Grundkapital von 80 000 ℳ gegründet worden ist, wovon die beiden Städte Rottweil und Schramberg je $^2/_5$, den Rest die übrigen Beteiligten übernehmen sollen. Die Gesellschaft hat sich mit der Neuen Automobilgesellschaft in Berlin wegen Lieferung von Wagen in das Benehmen gesetzt. Bei der Probefahrt am 13. April, welcher auch ein Techniker der württembergischen Eisenbahnverwaltung beiwohnte, erwies sich der gelieferte Wagen (8—10 PS) für die schwierigen Geländeverhältnisse nicht ganz zureichend, auch hatte ein vorausgegangener Regen die Straße so schlüpfrig gemacht, daß der Wagen in den Straßengraben abrutschte. Zur Zurücklegung des 25 km langen Weges wurden 2 Stunden erfordert. Mit demselben Wagen wurden sodann von den Stationen Sulz a/N., Rottenburg und Ellwangen aus weitere Probefahrten vorgenommen, bei welchen sich keine besonderen Anstände ergaben. In der letzten Woche fand nach einer Einsendung im „Schwäbischen Merkur“ auf Veranlassung des Verkehrsministers Freiherrn v. Soden eine Probefahrt zwischen Stuttgart und Böblingen-Sindelfingen statt, welche günstig verlief. Bei der Hinfahrt — 20 km mit einem Höhenunterschiede von etwas über 200 m — wurde eine Geschwindigkeit von 15 km, bei der Rückfahrt eine solche von 20 km in der Stunde erreicht. Die Automobilgesellschaft hat übrigens in Aussicht genommen, einen stärkeren Wagen zu bauen, der auch den schwierigeren Anforderungen der Strecke Rottweil-Schramberg genügen soll.

— **Berliner Jahrbuch für Handel und Industrie.** Von diesem haben die Ältesten der Berliner Kaufmannschaft jetzt den zweiten Band des Jahrgangs 1904 im Verlage von Georg Reimer erscheinen lassen. Er enthält in 14 Gruppen und 160 Unterabteilungen eingehende Mitteilungen über die geschäftlichen Verhältnisse der in Berlin vertretenen Industrie- und Handelszweige. Den Verkehrsverhältnissen ist die Gruppe XII gewidmet, der wir die nachfolgenden Bemerkungen entnehmen: „Es ist anzuerkennen, daß die Beförderung der Eisenbahnstückgüter in vielen Verkehrsbeziehungen gewonnen hat, in anderen aber ist eine schnellere Beförderung dringend zu wünschen. — Die eingeführte Verkürzung der Lieferzeiten für beschleunigtes Eil- und Expreßgut ist dankbar zu begrüßen, wenn auch diese Bestimmungen noch nicht so einfach geworden sind, daß auf eine lebhaftere und laufende Benutzung dieser Einrichtung zu rechnen sein wird.“

— **Brandversicherungsverein und Eisenbahn-Töchterhort.** Über die günstige Fortentwicklung dieser beiden Wohlfahrtseinrichtungen entnehmen wir der „Eisenbahn“ folgendes: Zwei selbständige neben den immer neu entstehenden allgemeinen Eisenbahnvereinen bestehende besondere Veranstaltungen sind es, die ebenfalls gute Erfolge erzielt haben und die so recht zeigen, daß Einigkeit stark macht. Das eine ist der Brandversicherungsverein deutscher Eisenbahnbediensteten, das andere ist der Eisenbahn-Töchterhort. Der B r a n d v e r s i c h e r u n g s v e r e i n, der aus kleinen Anfängen hervorgegangen ist und besonders zu dem Zwecke gegründet ist, den kleinen, abseits wohnenden Bediensteten Gelegenheit zu geben, ihre bewegliche Habe zu versichern, zählt gegenwärtig nahezu 190 000 Mitglieder, die insgesamt über 700 000 000 ℳ versichert haben. Nur 40 ₰ für je 1000 ℳ der Versicherungssumme beträgt der Jahresbeitrag, den gewiß jedermann ohne irgend welche Belastung erschwingen kann. Wie notwendig und nützlich es ist, sein bewegliches Gut gegen Brand zu versichern, zeigt die Schadenvergütung eines Jahres. So wurden im Jahre 1904 an 1053 Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter rund 199 000 ℳ, an 1013 mittlere Beamte rund 67 000 ℳ und an 28 höhere Beamte rund 1900 ℳ Brandentschädigungen vergütet. Seit seiner Entstehung zahlte der Verein über 1 000 000 ℳ Entschädigungen an Unterbeamte, Hilfsbedienstete und Arbeiter, über 500 000 ℳ an mittlere Beamte und gegen 34 000 ℳ an höhere Beamte. Dabei sammelte der Verein zur Sicherheit seiner Verpflichtungen einen Reservefonds von 1 038 000 ℳ an. Wahrlich glänzende Erfolge einer guten Sache. — Viel jünger noch, ja erst wenige Jahre alt, ist der E i s e n b a h n - T ö c h t e r h o r t, der berufen ist, den hinterbliebenen Töchtern von Eisenbahnbediensteten aller Grade eine Stütze zu sein, wenn sie sich ihr Brot erwerben müssen oder wenn sie infolge Gebrechlichkeit ganz hilflos sind. In wenigen Jahren hat der Töchterhort aus freiwilligen Gaben ein Kapital von 250 000 ℳ angesammelt, um aus den Zinsen und aus einem Teile der neu ihm zufließenden Gelder Beihilfen zu gewähren. Bereits auf den Betrag von rund 22 000 ℳ sind diese Beihilfen im letzten Jahre angewachsen, von denen weit über die Hälfte den hinterbliebenen Töchtern von unteren Beamten, Hilfsbediensteten, Handwerkern und Arbeitern zugefallen ist. Mehr als ein Dutzend junge Mädchen befinden sich, hauptsächlich auf Kosten des Töchterhorts, in Lehrerinnenseminaren, Haushaltungs- und Kochschulen; zahlreiche Nähmaschinen sind für fleißige Mädchen beschafft, und vielen armen Kindern sind bei ihrem Eintritte in Stellungen die Kosten der Kleidung beschafft. Das sind Erfolge, die jedermann Anlaß geben, die Veranstaltungen zu fördern. Mögen diese und viele andere segensreich wirkende Unternehmungen immer und überall Unterstützung finden! Der Segen fällt auf den Eisenbahnerstand zurück, dem sie zu dienen berufen sind.

— **Eisenbahnheim auf Borkum.** Eine im Dezember 1904 zu Münster i/W. aus Eisenbahnbediensteten aller Klassen zusammengetretene Genossenschaft, der sich auch bereits mehr als 100 Arbeiter angeschlossen haben, hat es sich zur Aufgabe gestellt, auf der Nordseeinsel Borkum ein Genesungs- und Erholungsheim für Eisenbahner zu errichten. Da der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten für das Unternehmen eine unverzinsliche Staatsbeihilfe von 25 000 ℳ bewilligte, so konnte schon jetzt zum Ankauf eines geeigneten Hauses, Strandstraße Nr. 22 in Borkum, geschritten werden, welches nach drei Seiten frei liegt, einen offenen Blick auf das Dorf, den Leuchtturm und die See bietet und Raum und Unterkommen für 45 Gäste gewährt. Der Preis für Bett und volle Verpflegung ist, wie die „Deutschen Verkehrsblätter“ melden, auf 3,50 ℳ festgesetzt, erhöht sich aber während der Hauptbadezeit auf 4 ℳ. Die Preise konnten auf einer Insel, welche alle Wirtschaftsbedürfnisse vom Festlande beziehen muß, zunächst nicht niedriger bemessen werden, die Genossenschaft hofft aber, daß es bei zahlreichem Besuch möglich sein wird, eine erhebliche Ermäßigung eintreten zu lassen. Die Kurtaxe von 6 ℳ für die Person sowie die Preise der Seebäder werden den Insassen des Heims erlassen, sobald sie von ihrer vorgesetzten Behörde eine Bescheinigung darüber beibringen, daß sie zur Tragung dieser Kosten nicht in der Lage sind.

— **Regierungsdirektor Robert Ritter v. Hauck,** Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen, erlitt am Nachmittag des 14. d. M. während eines Spazierganges plötzlich einen Gehirnschlag, welcher am anderen Morgen, ohne daß er wieder zum Bewußtsein gelangt war, seinem tatenreichen Leben ein jähes Ende bereitete. Der Verstorbene, geboren 1847, trat nach bestandenem juristischen Staatskonkurs 1873 als Praktikant bei den Königlichen Verkehrsanstalten ein, wurde 1874 zum Assistenten, 1879 zum Offizialen im äußeren Eisenbahndienste befördert und am 1. Mai 1881 zur Generaldirektion versetzt. Schon am 16. Juli 1881 wurde er zur aushilfsweisen Dienstleistung in das Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußeren, Abteilung für Verkehrswesen, berufen, und unter F o r t v e r w e n d u n g im M i n i s t e r i a l d i e n s t e erfolgte dort 1883 seine Beförderung zum Generaldirektionssekretär, 1886 zum Generaldirektionsassessor, 1888 zum Oberinspektor und 1890 zum Generaldirektionsrate. Am 1. Februar 1893 wurde er sodann an Stelle des kurz vorher verstorbenen Regierungsdirektors v. Böhm unter gleichzeitiger Beförderung zum Oberregierungsrat als Vorstand der Verkehrsabteilung der Generaldirektion berufen und im darauffolgenden Jahre zum Regierungsdirektor befördert. Neben verschiedenen anderen höheren Orden wurde dem Verstorbenen infolge seiner

hervorragenden Leistungen im Jahre 1898 das Ritterkreuz des Verdienstordens der bayerischen Krone verliehen.

An Regierungsdirektor v. Hauck verliert die bayerische Staatseisenbahnverwaltung innerhalb weniger Monate abermals eine ungewöhnliche Schaffenskraft, und es ist mit ihm ein insbesondere im Tarif-, Güterdienst- sowie Transportwesen mit reichen Erfahrungen ausgerüsteter tatkräftiger Eisenbahnfachmann, der auch in den weitesten Verkehrskreisen sich allseitiger Verehrung erfreute, aus dem Leben geschieden. Als langjähriger Vorsitzender des Güterausschusses hat er sich auch um die Angelegenheiten des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen dauernde Verdienste erworben. Auch dort wird man ihn schmerzlich vermissen.

Österreich.

— **Einnahmen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Verkehrseinnahmen sind im Monat April d. J. im Personenverkehr um 15 089 Kr. hinter den Einnahmen des gleichen Monats im Vorjahr zurückgeblieben, obwohl die Zahl der Reisenden eine Zunahme um 142 300 aufweist. Im Güterverkehr hat die Einnahme um 219 515 Kr. (+ 11 200 t) gegen den Vergleichsmonat zugenommen.

— **Umfang des österreichischen Eisenbahnnetzes.** Nach amtlichen Mitteilungen über die Längen der dem öffentlichen Verkehre dienenden, mit Dampf und sonstigen mechanischen Motoren betriebenen Eisenbahnen in den im Reichsrate vertretenen Königreichen und Ländern (einschließlich Liechtenstein) betrug Ende des Jahres 1903 die Baulänge (Eigentumslänge, Bahnlänge) 20 902 km, die Betriebslänge 21 192 km. Zum Schlusse des Jahres 1904 betrug die Baulänge der Haupt- und Lokalbahnen 20 639 km, die Betriebslänge dieser Bahnen 20 935 km; die Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen hatten zu diesem Zeitpunkte eine Baulänge von 531 km und eine Betriebslänge von 523 km; mithin ergibt sich als Gesamtsumme am Schlusse des verflossenen Jahres eine Baulänge von 21 171 km und eine Betriebslänge von 21 459 km.

— **Der Triester Verkehr der Südbahn.** Die Auf- und Abgabe von Gütern im Triester Verkehr der Südbahn stellte sich im Jahre 1895 auf 941 000 t. Diese Warenmenge ist im Jahre 1904 auf 1 367 000 t, mithin um etwa 50 % gestiegen. Auch der Fiumaner Verkehr entwickelte sich günstig, wenngleich nicht in demselben Maße wie jener Triests. Im Jahre 1895 belief sich die Fiumaner Güterauf- und -abgabe der Südbahn auf etwa 352 000 t, im Jahre 1904 ist sie auf etwa 483 000 t, d. i. um etwa 30 % gewachsen. Die Entwicklung des Triester Verkehrs wird maßgebend für die Zukunft der Alpenbahnen und der Südbahn sein. Falls der Triester Verkehr im gleichen Verhältnis zunehmen sollte, wird die Südbahn wohl die Einbuße, welche sie durch die Verkehrsteilung mit den neuen Alpenbahnen erleidet, im Verlaufe der Jahre wieder hereinbringen können.

— **Durchschlag des Karawankentunnels.** Wie von der Tunnelbauleitung Rosenbachtal gemeldet wird, ist der Sohlstollen des Karawankentunnels am 17. d. M. um 8 Uhr 40 Min. früh durchgeschlagen worden.

— **Neue 15- und 30tägige Salzkammergut-Zeitkarten.** Die in Nr. 20 S. 305 d. Ztg. bereits erwähnte zweite Gruppe von Salzkammergut-Zeitkarten, deren Geltungsgebiet u. a. auch die Strecke Bischofshofen-Wörgl sowie die Linie Zell am See-Kriml umfaßt und vom Zeitpunkte der Betriebseröffnung der Teilstrecke der Tauernbahn von Schwarzach-St. Veit nach Gastein auch auf diese ausgedehnt werden wird, ist am 1. d. M. zur Einführung gelangt.

— **Anregung zur Errichtung eines Zentralgüterbahnhofes in Wien.** Der Verein „Kommunikation" hat an die Niederösterreichische Handels- und Gewerbekammer das Ansuchen gestellt, Schritte zu gunsten der Errichtung eines Zentralgüterbahnhofes in Wien einzuleiten. Die meisten bestehenden Güterbahnhöfe genügen heute nicht mehr den Anforderungen, welche der wachsende Verkehr an sie stelle. Gerade gegenwärtig biete sich aber die Gelegenheit, in dieser Richtung eine durchgreifende Abhilfe zu schaffen. Bekanntlich bestehe der Plan, bei der Anlage des Donau-Oderhafens auch die Anlage eines neuen Güterbahnhofes im Gebiete Kaisermühlen-Floridsdorf vorzunehmen, welcher dem Umschlagverkehr von und zum Donau-Oderkanal zu dienen hätte. Es wäre daher jedenfalls zweckmäßig, schon jetzt auf diesem Gebiete einen großen Platz vorzubehalten, auf dem ein Zentralgüterbahnhof errichtet werden solle, der die gesamte Güterbewegung in Wien, auch mit der des künftigen Wassernetzes vereinigt, aufnehmen könnte. Diese Platzwahl sei umsomehr zweckentsprechend, als der größere Teil der Gütersendungen von Norden nach Wien gelange, etwa 370 000 Wagen, während vom Süden nur ungefähr 130 000 Wagen eintreffen. Die vom Norden einlangenden Güter hätten zu dem geplanten Zentralbahnhof einen kürzeren Weg zurückzulegen, als zu den gegenwärtig bestehenden Güterbahnhöfen. Weiter weist die Eingabe auch auf die Vorteile hin, die durch die Verlegung der gegenwärtigen Güterbahnhöfe für die Bauentwicklung der Stadt geboten wären. Die heutigen Güterbahnhöfe nehmen ein Gebiet von 190 ha ein. Durch ihre Verlegung würde diese große Grundfläche der Bautätigkeit freigegeben sein. Die Errichtung des Zentralbahnhofes erscheine auch vom finanziellen Standpunkt in günstigem Lichte, da die gegenwärtigen Bahnhoflagerplätze einen Wert von etwa 100 bis 400 Kr. für die Quadratklafter haben, während der Grundpreis in dem Gebiet, wohin der neue Bahnhof kommen soll, durchschnittlich 20 Kr. für die Quadratklafter betrage. Die Eingabe schlägt vor, daß zunächst der Staat sich genügend große Gründe am Donau-Oderhafen sichere, um dahin seine eigenen Güterbahnhöfe zu verlegen, und dann den Privatbahnen daselbst die notwendigen Güterlagerplätze mietweise überlassen solle.

— **Bozen-Meraner Bahn.** Nach dem Geschäftsbericht weist das Jahr 1904 eine normale Steigerung des Personen- und Güterverkehrs auf. Die gesamten Transporteinnahmen beliefen sich auf 1 011 871 (+ 76 774) Kr. Im ganzen wurden befördert 405 077 (+ 33 025) Personen und 108 921 (+ 7222) t Eil- und Frachtgüter. Den Einnahmen stehen Ausgaben im Betrage von 624 308 (+ 26 332) Kr. gegenüber. Die Verhandlungen wegen Abänderung des bestehenden Anschlußvertrages mit der Südbahn sind nicht zum Abschluß gebracht, die beiderseitigen Standpunkte haben sich jedoch soweit genähert, daß die Verständigung als erfolgt angesehen werden kann. Inzwischen hat die Südbahn einen Plan für die Vergrößerung der Station Bozen-Gries zur Verhandlung gestellt, und sollen mit diesen Bauten Erleichterungen und Verbesserungen für die Abwicklung des Verkehrs in dieser Gemeinschaftsstation erzielt werden. Die Bozen-Meraner Bahn hat vertragsgemäß zu diesen sehr umfangreichen Arbeiten beizutragen, und sind die Verhandlungen über die Verteilung der Gesamtkosten im Zuge. Jedenfalls wird die Bozen-Meraner Bahn eine für ihre Verhältnisse sehr hohe Summe zu übernehmen haben. Von dem mit 447 586 (+ 69 221) Kr. bezifferten Betriebsüberschuß wird zufolge Beschlusses der Generalversammlung eine Dividende von 18 Kr. = 9 % gegen 16 Kr. im Vorjahre für die Aktie und 8 Kr. (im Vorjahre 6 Kr.) für den Genußschein bezahlt und der Rest von 86 591 (+ 1276) Kr. auf neue Rechnung vorgetragen.

— **Anschlag auf einen Viadukt der Karawankenbahn.** In der Nacht vom 14. zum 15. d. M. wurde der Hollenburger Viadukt der Karawankenbahn durch einen Dynamitanschlag stark beschädigt. Vermutlich liegt ein Racheakt entlassener Arbeiter vor. Der Vollendungstermin der Karawankenbahn dürfte durch dieses Ereignis aller Wahrscheinlichkeit nach keine Hinausschiebung erfahren, da für die Wiederherstellung der zerstörten Bauwerksteile genügende Zeit verbleibt. Auch eine finanzielle Einbuße ist für die Staatsverwaltung aus diesem Anlasse nicht zu gewärtigen. Die Täter wurden bereits ausgeforscht.

— **Die elektrische Bahn Wien-Baden.** Der Plan einer elektrischen Bahnverbindung zwischen Wien und Baden bezw. Vöslau ist endlich der Verwirklichung nähergerückt, da es bekanntlich der Verwaltung der Wiener Lokalbahn gelungen ist, die bisher wegen Herstellung einer einheitlichen elektrischen Bahnverbindung von Wien nach Baden-Vöslau bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen und mit der Gemeinde Wien ein Übereinkommen wegen Mitbenutzung der städtischen Straßenbahnlinien abzuschließen. Hinsichtlich der Deckung der zur Erreichung dieses Zweckes noch aufzuwendenden Kostenbeträge beantragte die Verwaltung der Wiener Lokalbahnen in der letzten Generalversammlung der Aktionäre die Ausgabe einer neuen 4 prozentigen Prioritätsobligationenanleihe im Höchstbetrage von 3 000 000 Kr.

— **Wechsel im Präsidialbureau des Eisenbahnministeriums.** Der bisherige Vorstand des Präsidialbureaus des Eisenbahnministeriums, Ministerialrat Dr. v. Forster, ist dieser Stellung, die er beinahe acht Jahre versehen hatte, unter wärmster Anerkennung seiner ausgezeichneten Dienstleistung enthoben worden. Zu seinem Nachfolger wurde Ministerialrat Dr. Freiherr v. Banhans bestellt, welcher viele Jahre das Departement für Personalangelegenheiten der Staatsbahnverwaltung geleitet hatte. Dem Ministerialrate v. Forster wurden mehrere juridische Departements des Eisenbahnministeriums unterstellt, und zwar die Departements für verwaltungsrechtliche Agenden des Eisenbahnbaues, für Rechnungsangelegenheiten des Eisenbahnbetriebes und für Gebührensachen sowie das neugeschaffene

Departement für die Statuten der Eisenbahngesellschaften und für Eisenbahnbuchsachen. Gleichzeitig sind in der kommerziellen Sektion die Departements für besondere Transportangelegenheiten sowie für Reklamations- und Rückvergütungsangelegenheiten der Revision des Titularsektionschefs Dr. Max Freiherrn v. Buschman unterstellt worden.

— **Ungarisch-galizische Eisenbahn.** Am 10. d. M. fand die 38. und zugleich letzte ordentliche Generalversammlung der Ersten ungarisch-galizischen Eisenbahn statt. In dieser stand die Durchführung der Einlösung der Bahn durch den Staat zur Verhandlung. Wie der geschäftsführende Verwaltungsrat berichtete, sind die grundlegenden Bedingungen der Einlösung bereits durch das gesetzlich festgelegte Übereinkommen vom Jahre 1888 festgesetzt. Das von der Generalversammlung vom 30. Juni 1903 genehmigte Abkommen über die Einlösung, welches auf Grundlage des ersteren Übereinkommens abgeschlossen wurde, sei hinfällig geworden, weil die Regierung die legislative Ermächtigung zur Durchführung der Einlösung nicht erlangen konnte. Ende März dieses Jahres sei der Verwaltungsrat wieder zu Verhandlungen eingeladen worden, deren Ergebnis nunmehr der Generalversammlung vorliege. Ein Zusammentreffen von glücklichen Umständen habe es bewirkt, daß den Aktionären nicht nur der Genuß der 5 prozentigen Verzinsung bis zum 15. d. M., also fast zwei Jahre länger als beabsichtigt, verblieb, sondern auch, daß das heutige Abkommen für die Aktionäre um mehr als 70 000 Kr. günstiger sei, als das vom Jahre 1903. Der geschäftsführende Verwaltungsrat brachte sodann die einzelnen Punkte des Übereinkommens zur Kenntnis und bemerkte erläuternd, daß als Liquidationsergebnis auf je 100 Aktien 40 308 Kr. 4 prozentige österreichische Kronenrente und ein Barbetrag von 411,73 Kr. entfallen wird, mithin der Wert der Aktien, zu dem gegenwärtigen Kurse der österreichischen Kronenrente berechnet, 405,30 Kr. betrage. Ein Aktionär behauptete als Vertreter mehrerer Sparkassen und kleiner Einleger, daß das Verstaatlichungsübereinkommen keine glückliche Auslegung gefunden habe, da die Aktionäre die ungeschmälerte 5 prozentige Verzinsung bis zum Jahre 1963 mit 20 Kr. gesichert glaubten, während das Ergebnis des Übereinkommens nicht viel mehr als 16 Kr. betrage. Der geschäftsführende Verwaltungsrat entgegnete, die Verwaltung könne unter keinen Umständen zugeben, daß eine glücklichere Auslegung des Verstaatlichungsübereinkommens hätte gefunden werden können. Wenn die Aktionäre für den Nennbetrag von 400 Kr. einen Wert von 405,30 Kr. erhalten, so sei dies nach Ansicht der Verwaltung ein sehr entsprechendes Ergebnis. In dem Übereinkommen könne leider auch nicht die leiseste Andeutung einer Verpflichtung des Staates zur Zahlung von 20 Kr. für die Aktie bis zum Jahre 1963 gefunden werden. Vielmehr müsse auf das unzweifelhafte Recht des Staates hingewiesen werden, welches er sich schon im Jahre 1888 sicherte, und auf die Tendenz der Finanzverwaltung, die höher verzinslichen Staatspapiere in ihrem Zinssatze herabzusetzen, wie dies doch auch bei der 4,2 prozentigen Rente geschehen sei. Der Bericht des Verwaltungsrates wurde mit großer Stimmenmehrheit angenommen und der Verwaltungsrat zu allen einleitenden Schritten behufs Durchführung der Liquidation ermächtigt.

— **Die Lage des Wagenleihgeschäfts.** Die Besserung der Verkehrslage findet auch in dem Wagenleihgeschäft ihren Ausdruck. Die Wagenleihgesellschaften haben den größten Teil ihres Wagenparks für das laufende Jahr vermietet. Dabei sind auch die Vermietungen in das Ausland bedeutender als im Vorjahre, und es hat namentlich die Österreichische Eisenbahn-Verkehrsanstalt eine größere Anzahl von Wagen an die bulgarischen Staatsbahnen und an die Warschau-Wiener Bahn zu günstigen Bedingungen vermietet.

Weiter hat dem Vernehmen nach eine der Leihgesellschaften der russischen Regierung den Antrag gestellt, Wagen nach russischer Spurweite zu bauen und sie der russischen Regierung für einen längeren Zeitraum zur Verfügung zu stellen. Die russische Regierung hat dann eine Kommission eingesetzt, welche die Zulässigkeit der Lieferung von Wagen aus dem Auslande prüfen soll.

— **Der Kaiser-Jubiläums-Wohltätigkeitsverein für Töchter von Bediensteten der Staatsbahnverwaltung** hat am 6. d. M. seine sechste ordentliche Generalversammlung abgehalten. Nach Erstattung des Jahresberichts, Erteilung der Entlastung an den Zentralausschuß und Wiederwahl der bisherigen Leitung wurde die Gründerin und Präsidentin, Fräulein Irma v. Wittek, in dankbarer Anerkennung und gerechter Würdigung ihrer großen Verdienste um den Verein einstimmig zum Ehrenmitgliede ernannt.

— **Personalnachrichten.** Die von einem Wiener Wochenblatte gebrachte Mitteilung, daß der Generaldirektor der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Hofrat Jeitteles, unmittelbar nach der nächsten Generalversammlung aus Gesundheitsrücksichten zurücktreten werde, ist, wie wir hören, ganz unbegründet; er hat sich vielmehr von einem leichten Unwohlsein, von dem er im Winter befallen war, das ihn aber in der Ausübung seines Berufes nicht gestört hatte, vollkommen erholt.

Übrige europäische Länder.

— **Der Zonentarif im Personenverkehr der schwedischen Staatsbahnen,** über den wir mehrfach berichtet haben, wird am 1. Januar 1906 eingeführt werden.

— **Belgisch-deutsche Eisenbahnpläne.** Wie Brüsseler Blätter melden, hat die belgische Regierung der Kammer ein Abkommen mit Deutschland über den Bau einer Eisenbahn zwischen Stavelot und Malmedy und die Herstellung einer neuen Schnellzugverbindung zwischen Brüssel und Aachen zugehen lassen. Diese Linie soll von Löwen aus über St. Trond, Tongern und Argenteau geleitet werden. Sie wird so gebaut, daß sie den elektrischen Betrieb mit einer Fahrgeschwindigkeit von 200 km gestattet. Die Arbeiten sollen in zehn Jahren fertiggestellt sein.

— **Arbeitszeit und Pensionen der französischen Eisenbahner.** Gegen den aus der Anregung der Abgeordnetenkammer stammenden Gesetzentwurf zur Abkürzung der Arbeitszeit und Erhöhung der Pensionen, der im französischen Parlament schon seit einer Reihe von Jahren spukt (das sogenannte Gesetz Berteaux), haben die großen französischen Eisenbahngesellschaften neuerdings eine energische Verwahrung an den Minister der öffentlichen Arbeiten gesandt. Es wird darin dargelegt, wie die früher vielfach angefochtenen Kostenberechnungen der Bahngesellschaften jetzt fast allgemein als richtig anerkannt wurden; ihre Schätzung ging auf 175 bis 212 Mill. Fr., und jetzt habe der Generalberichter über das Budget im Senat, A. Dubost, gar den Jahresbetrag auf 230 bis 240 Mill. Fr. angegeben. Indessen sei ein neuer „Vermittlungs"-Plan aufgetaucht, der vielleicht das Gesetz Berteaux nach einer Richtung verbessern, nach anderer aber noch verschlechtern und schließlich nicht weniger Kosten machen würde, und den keine Gesellschaft annehmen könnte, ohne zum Bankrott zu kommen. Die Eingabe schließt folgendermaßen: „Die Lage der Eisenbahngesellschaften verträgt keine Erhöhung ihrer schon so schweren Lasten. Die kürzlich angenommene Arbeitsregelung, die jüngsten Änderungen der Reglements der Pensionskassen, das in Vorbereitung befindliche Gesetz über die Ruhezeit lassen keinen Raum mehr für neue Ausgaben; die Annahme solcher Maßregeln würde den Ruin der Gesellschaften herbeiführen und durch die Rückwirkung auf dem Geldmarkt eine beträchtliche und tiefe Störung hervorrufen. Die Gesellschaften können aus keinem Grunde sie annehmen; sie erachten es als ihre bestimmte Pflicht, auf diese Lage die ganz besondere Aufmerksamkeit des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten und der ganzen Regierung zu lenken und sich ihrer Verantwortlichkeit vollständig zu entlasten, wenn sie nicht gehört werden. Gezeichnet: Baron v. Rothschild, Präsident der Nordbahngesellschaft; Dervillé, Präsident der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn; de Courcel, Präsident der Orléansbahn; Gay, Präsident der Westbahn; Van Blarenberghe, Präsident der Ostbahn; Leon Aucocq, Präsident der Südbahn."

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Der Verwaltungsrat dieser Bahnen genehmigte in seiner Sitzung vom 27. und 28. April die von der Generaldirektion vorgelegten Projekte über die Umgestaltung der Bahnhofanlagen in Bern und Wilerfeld durch Erstellung eines besonderen Rangier- und Güterbahnhofs in Weiermannshaus, eines großen neuen Lokomotivschuppens, Umgestaltung der Gleisanlagen auf der Schützenmatte und Erstellung neuer Abstellgleise und Rangieranlagen im Wilerfeld und bewilligte zur Ausführung dieser Bauten, die auf mindestens sechs Jahre zu verteilen sind, einen Kredit von 8 565 000 Fr. Für die neuen Anlagen im Wilerfeld wurde grundsätzlich nur der Plan genehmigt, der Kredit dafür (2 900 000 Fr.) aber noch nicht bewilligt. Der Verwaltungsrat gab auch seine Zustimmung zur Erstellung einer Personenhaltestelle im Wilerfeld, insofern die Stadt Bern sich zu einem angemessenen Beitrag verpflichtet.

Der Bahnhof Vallorbe an der Linie Lausanne-Vallorbe-Pontarlier wird zur Übergangsstation für den Simplonverkehr von und nach Frankreich werden, und in ihn soll die für diesen Verkehr durch den Mont d'Or nach Frasne zu bauende neue Linie einmünden, wobei vorausgesetzt ist, daß die französische Zollabfertigungsstelle nach Vallorbe verlegt wird. Die Generaldirektion hat in Voraussicht der dadurch notwendig werdenden Neuanlagen ein Projekt ausgearbeitet, nach dem

der Bahnhof Vallorbe mit einem Kostenaufwand von 6 750 000 Fr. zu erweitern und mit allen erforderlichen Gebäude- und Gleisanlagen zu versehen ist. Da die Frage der neuen Anschlußlinie noch nicht erledigt ist, die Erweiterungsbauten aber zum Teil schon auf den Zeitpunkt der bevorstehenden Eröffnung der Simplonlinie fertig sein sollen, genehmigte der Verwaltungsrat das vorgelegte Projekt grundsätzlich und bewilligte zur Vornahme der anlehnend an dieses sofort auszuführenden Erweiterungsbauten einen Kredit von 1 400 000 Fr.

Zur Anlage des zweiten Gleises auf der Strecke Aarburg-Sursee mit dadurch bedingter Erweiterung der Stationsanlagen in Aarburg und Zofingen sowie den übrigen Stationen und Beseitigung von 25 Übergängen in Schienenhöhe wurde der Generaldirektion ein Kredit von 5 150 000 Fr. bewilligt. Davon entfallen auf die Stationsumbauten in Aarburg 1 060 000 Fr., Zofingen 660 000 Fr., Sursee 250 000 Fr. usw.

Der Vorlage betreffend den Bau des neuen Halbsalonbootes „Rhein" für den Bodensee, der 370 000 Fr. erfordert, sowie den mit der schweizerischen Lokomotivfabrik in Winterthur abzuschließenden Vertrag auf 72 bis Ende Januar 1907 abzuliefernde Lokomotiven im Gesamtbetrage von 5 816 800 Fr. wurde ebenfalls vom Verwaltungsrat die Genehmigung erteilt.

— **Die Drahtseilbahn von Samaden auf den Piz Ot**, für die die Unternehmer Froté & Westermann in Zürich im Verein mit Ingenieur A. Köchlin in Samaden eine Konzession nachgesucht haben, soll den Höhenunterschied von 1495 m in zwei getrennten Abteilungen überwinden. Der erste Teil, Samaden-Padella, mit 735 m Höhenunterschied, wird 2170 m lang und erhält zwei Kurven mit je 500 m Halbmesser. Von der Umsteigestation Padella führt der zweite, 2752 m lange Teil in gerader Linie zu der 760 m höheren, 30 m unter dem Gipfel des Piz Ot gelegenen oberen Station. Die elektrisch betätigten Antriebsvorrichtungen liegen je am oberen Ende der beiden Teile auf den Stationen Padella und Piz Ot. Es sind Wagen mit Raum für je 50 bis 60 Personen vorgesehen. Die Gesamtanlagekosten werden auf 1 700 000 Fr. veranschlagt.

— **Entschädigung für Verletzungen.** Einem Arbeiter wurde vom Londoner Gerichtshofe für die Verletzung, welche er beim Aussteigen in der Station Aldgate der Metropolitanbahn erhielt, als der Zug plötzlich in Bewegung kam, eine Entschädigung im Betrage von 250 £ zugesprochen. Da jedoch der Mann auf eine Arbeiterkarte fuhr, ermäßigte der Richter im Sinne der Statuten der Metropolitanbahn die Entschädigung auf 100 £.

— **Das Recht auf eine Schlafstelle.** Eine sowohl Reisende als auch Eisenbahngesellschaften interessierende Frage gelangte kürzlich vor einem englischen Gericht zur Entscheidung. Ein Reisender, nebenher bemerkt Rechtsanwalt, fuhr im Dezember 1904 mit zwei Freunden auf der Great Western-Bahn nach Lostwithiel in Cornwall; für die Rückfahrt lösten sie Karten I. Klasse und bestellten gleichzeitig drei Schlafwagenplätze, in der Voraussetzung, daß der Zug den Fahrplänen gemäß Schlafstellen, allerdings in beschränkter Zahl (limited sleeping accomodation), führe. In Portsmouth angelangt, wollten sie die Schlafstellen aufsuchen; da hier jedoch kein Platz vorhanden war, sagte man ihnen, daß in der Station Newton Abbot Vorsorge getroffen würde, wo auch tatsächlich ein Wagen angehängt wurde. Die beiden Freunde des Klägers fanden Platz, nicht so dieser selbst, der mit einem Sofa von 5 Fuß 9 Zoll Länge vorlieb nehmen mußte, während er selbst 6 Fuß mißt. Er als der Jüngste überließ seinen Freunden, von denen einer in gleicher Größe, der andere aber noch größer sei, die Plätze. Sein Diener fand in einem Abteil III. Klasse gute Nachtruhe, die der Kläger in der I. Klasse vergeblich suchte. Er verlangte daher von der Eisenbahngesellschaft die Zahlung des Preisunterschiedes zwischen der I. und III. Klasse. Nach weiteren Gegenfragen und Auseinandersetzungen wies der Richter den Kläger kostenpflichtig ab.

Fremde Weltteile.

— **Deutsche Karawanenpost durch ganz Asien.** Der alte Karawanenweg durch Mittelasien kommt jetzt wieder zu Ehren und wird auch von der deutschen Post wieder benutzt. Das Bahnpostamt auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin hat soeben einen Briefbund des deutschen Postamtes in Tientsin erhalten. Die Sendung war durch die Mongolei über Kiachta, Urga und Kalgan geschickt worden. Das deutsche Postamt in China hatte den Bund am 5. April geschlossen. Der ganze Weg hat also nur eine Zeit von 34 Tagen in Anspruch genommen, während man für den Seeweg über Indien und Suez im allgemeinen 40 Tage rechnet. Der Landweg kann jetzt für die deutsche Post von Ostasien nach der Heimat dreimal wöchentlich benutzt werden: Montag, Mittwoch und Freitag aus Tientsin, Dienstag, Donnerstag und Sonnabend aus Peking. Es wird so aber nur ein Teil der Post, besonders Briefe und Postkarten, befördert. Um den Weg auch für die Richtung von Deutschland nach Ostasien nutzbar zu machen, sind bereits Verhandlungen eingeleitet. Der Landweg über Asien war schon immer benutzt worden, kam aber mit der Eröffnung der Sibirischen Bahn außer Gebrauch. Der russisch-japanische Krieg hat bekanntlich der Beförderung der Post über Sibirien ein frühes Ende bereitet.

— **Eisenbahn Kilung-Takau (Formosa).** Nach einer Meldung der „Times" aus Tokio ist auf Formosa die große Haupteisenbahnlinie von Kilung bis Takau am 15. d. M. eröffnet worden.

— **Eisenbahn Taokou-Chinguan.** Wie der „Hamb. Korresp." meldet, hat die chinesische Regierung die eingangs genannte, dem Peking-Syndikat gehörende Bahn für etwa 2 000 000 £, zahlbar in 5 prozentigen chinesischen Staatsobligationen, angekauft. Die Bahn ist etwa 75 englische Meilen lang; im November 1904 wurde auf ihr der Betrieb für den Güterverkehr eröffnet. Zweck der Bahn ist die Aufschließung der Kohlen- und Eisenerzminen in dem vom Peking-Syndikat bearbeiteten Bezirke. Die vom genannten Syndikate veröffentlichte Mitteilung gibt allerdings den Kaufpreis nicht an, es sollen aber die ursprünglichen Baukosten durch den Kaufpreis gedeckt werden, so daß der Besitzwechsel in finanzieller Hinsicht für das Syndikat günstig sein dürfte, da ein Teil seines Betriebskapitals durch den Bahnverkauf wieder frei wird. Bemerkenswert ist auch, daß das Syndikat den Betrieb der Bahn für Rechnung der chinesischen Regierung fortführen wird unter Anteilnahme an den Gewinnergebnissen; dadurch behält das Syndikat Kontrolle über die Höhe der Frachtraten für den Erz- und Kohlenverkehr.

— **Südafrikanische Eisenbahnen.** Die Verwaltung der Eisenbahnen der Transvaal- und der Oranjekolonie, die beiden Kolonien gemeinsam gehören, ist von deren Gouverneuren an den Oberkommissar übergegangen, dem auch die dort noch zu bauenden Bahnen unterstellt werden. Alle diese Bahnen werden ein einziges „zentral-südafrikanisches Netz" bilden; die einzelnen Kolonien behalten keine besonderen Eigentumsrechte daran. Das Amt eines Eisenbahnkommissars, das schlecht oder doch zur offenkundig gewordenen Unzufriedenheit der Bevölkerung verwaltet worden war und dessen Inhaber infolge einer Kritik im gesetzgebenden Rate zurücktrat, ist abgeschafft; die Befugnisse gehen an den Obmann des Eisenbahnausschusses des interkolonialen Rates über.

— **Eisenbahnbau im Kongostaat.** Wie die Köln. Ztg. berichtet, ist die Eisenbahn von Stanleyville an den Stanleyfällen nach den großen Seen bis zum 60. Kilometer fertig. Die Vorarbeiten sind bis zum 100. Kilometer gediehen. Es sind auf der Strecke vier Brücken eingesetzt worden. Der Bahnhof von Stanleyville ist beinahe vollendet.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß in Washington.** Im Verfolg der Reden, welche Präsident Roosevelt und Kriegssekretär Taft kürzlich über die Frage der Eisenbahngütertarife gehalten haben, hat der internationale Eisenbahnkongreß vor Abschluß seiner Beratungen einstimmig eine Resolution angenommen, welche besagt, daß die Frachttarife auf kaufmännischen Grundsätzen beruhen sollen, aber keine willkürliche Differenzierung bei Aufstellung der Frachtsätze stattfinden soll, welch letztere, soweit möglich, alle die Elastizität besitzen müßten, die nötig ist, um die Entwicklung des Verkehrs zu ermöglichen und die größten Ergebnisse für das Publikum und die Bahnen selbst zu zeitigen.

— **Der Bahnhof der Großen Zentralbahn in Newyork** ist bereits seit längerer Zeit im Umbau und in der Erweiterung begriffen für die Einführung elektrischen Zugbetriebes und die bessere Anpassung an die gesteigerten Verkehrsbedürfnisse. Nun soll auch ein neues Empfangsgebäude an Stelle des bisherigen zur Ausführung kommen. Hierüber ist der Presse eine offizielle Mitteilung zugegangen, welcher wir (nach „Engineering News") folgendes entnehmen:

Das Gebäude trägt den Typus, welcher sich für große Kopfbahnhöfe in Amerika herausgebildet hat. Dabei tritt ein Bestreben nach Weiträumigkeit hervor, welches sowohl den praktischen als auch den künstlerischen Anforderungen des Publikums zu genügen geeignet ist. So sollen die Fassaden um 12 bis 20 m von den Fluchten der umgebenden Straßen zurückgerückt werden. Von dem so geschaffenen Vorplatz führen drei Bogenöffnungen von 10 m Breite und 18,3 m Höhe in den Fahrkartenausgaberaum (ticket lobby), welcher eine Länge von rund 91 m und eine Tiefe von 27 m haben und in gleicher Höhe mit der Straße liegen wird. An der rechten

Seite dieses Raumes und in Wirklichkeit einen Teil desselben bildend ist der Gepäckannahmeraum angeordnet.

Nachdem der Reisende seine Fahrkarte gelöst und sein Gepäck aufgegeben hat, gelangt er zu dem Hauptraum des Bahnhofs, dem das ganze Gebäude durchquerenden großartigen Kopfbahnsteig (grand concourse). Dieser Kopfbahnsteig ist „der größte in der Welt"; er ist 143 m lang, 48,5 m breit und wird von einer 45,7 m hohen Halle überdeckt. An diesen Kopfbahnsteig grenzen einerseits die Wartesäle, Cafés, Fernsprech- und Telegraphenanlagen, während anderseits die Zughalle mit den Zungenbahnsteigen und Kopfgleisen anschließt. Die letzteren zerfallen in 9 Vorortgleise, 22 Ferngleise (passenger tracks), 2 Gepäckgleise, 2 Postgleise und 8 Expreßgleise, zusammen 43 Gleise mit Bahnsteigen, die durch Tunnel so verbunden sind, daß Gepäck, Post und Eilgut überführt werden können ohne Gleisekreuzung. Die Ferngleise nebst dem Kopfbahnsteig liegen etwas unter Straßenhöhe, die Vorortgleise liegen noch tiefer.

Die Zungenbahnsteige erhalten die für amerikanische Verhältnisse reichliche Breite von 4,5 bis 5,5 m. In dem für die Vorortgleise bestimmten Teile der Halle liegt zwischen je zwei Bahnsteigen immer nur ein Gleis, so daß nach beiden Seiten ausgestiegen und dadurch Gedränge vermieden werden kann. Diese Bahnsteige sind sogar noch breiter als die Fernbahnsteige; sie haben 5,2 bis 8,8 m Breite. In den Flügeln des Gebäudes neben der Zughalle sind die Bureaus der Gesellschaft untergebracht.

Die perspektivische Skizze des Empfangsgebäudes, welche unserer Quelle beigefügt ist, zeigt eine monumentale, an die Antike sich anlehnende Architektur. Über das um das ganze Gebäude in gleicher Höhe herumlaufende Hauptgesims treten nur hervor eine mächtige Uhrgruppe über dem mittleren Haupteingang und sodann zwei bogenförmige Hallendächer, deren bedeutendstes dem großen Kopfbahnsteig angehört. Die verglaste Stirnfläche dieser Halle tritt in die Seitenfassade des Empfangsgebäudes vor und bildet mit drei darunter liegenden Ausgangsöffnungen das wirkungsvolle architektonische Hauptmotiv der Fassade. Das Dach der Zughalle verschwindet hinter dem Bureaugebäude, es scheint also nur niedrig gehalten werden zu sollen.

Die Architekten dieses Bahnhofsgebäudes sind die vereinigten Firmen Warren & Wetmore und Reed & Stern zu Newyork.

— **Über einen Eisenbahnunfall in Pennsylvanien** wird aus Harrisburg unterm 11. d. M. gemeldet: Als der Ost-Expreßzug heute von Chicago kam, entgleiste er um 1 Uhr 15 Minuten morgens südlich von hier, indem er mit einem Güterzug, der zwei Wagen voll Dynamit hatte, zusammenstieß. Es erfolgten drei äußerst heftige Explosionen, wodurch alle Fenster in der Stadt zerbrachen. Zuerst explodierte der Kessel der Lokomotive des Expreßzuges. Hierdurch erst wurde die Explosion zweier mit Dynamit beladener Wagen verursacht, durch welche sämtliche Personenwagen in tausend Trümmer zersplittert wurden. Diese bildeten zusammen mit den zerstörten Wagen des Güterzuges einen großen Trümmerhaufen, der alsbald in Flammen aufging. Aus den Schlafkabinen der Wagen wurden die Leichen der Reisenden durch die Gewalt der Explosion auf den Bahndamm und in den Susquehannafluß geschleudert. Ärzte und Feuerwehr wurden sogleich herbeigerufen. Die Verwundeten, die man aus den Trümmern befreien konnte, wurden nach dem Krankenhause geschafft; das Stöhnen derer, die nicht befreit werden konnten, war herzzerreißend. Ein Sonderzug, der für den Krankentransport eingerichtet wurde, war in kurzer Frist gefüllt. Der Personenzug war ein solcher der Pennsylvaniabahn, der Güterzug war ein Zug der Cleveland-, Cincinnati- und St. Louisbahn. Es heißt, das Unglück sei dadurch veranlaßt worden, daß der Schlauch der Druckluftbremse des Güterzuges platzte, wodurch eine Anzahl Wagen quer über das Gleis des Personenzuges geworfen wurde. Gleich darauf sei der Expreßzug in den von den Güterwagen gebildeten Trümmerhaufen hineingefahren. Die Zahl der Toten wird auf mehr als 50 geschätzt. — Neueren Mitteilungen zufolge beträgt die Zahl der Toten 20, diejenige der Verletzten 70.

— **Bahnprojekt Blumenau-Hammonia (Südbrasilien).** Über diesen geplanten Eisenbahnbau, der schon in Nr. 101 S. 1573 Jahrg. 1904 d. Ztg. erwähnt wurde, bringt die „N. Hamb. Börsenhalle" einen von J. G. Repsolet verfaßten Aufsatz, dem wir entnehmen, daß diese 75 km lange Bahnstrecke auf einen Kostenbetrag von 4 500 000 ℳ veranschlagt ist. Von dieser Summe wird die vom Ingenieur H. von Skinner vertretene deutsche Unternehmerfirma 1 500 000 ℳ übernehmen. Für die Verbindung von Blumenau mit dem Meere ist der Wasserweg vorgesehen, indem der Fluß Itajahy auf dieser 50 bis 60 km langen Strecke auch bei niedrigstem Wasserstande für Schiffe von 1,6 m Tiefgang freie Fahrt gewährt. Sollen doch bei hohem Wasserstande bereits Kriegsschiffe von 5 m Tiefgang bis nach Blumenau hinauf gelangt sein! Die Baugesellschaft kann als Betriebskraft Dampf oder Elektrizität oder beides zusammen verwenden, wobei ihr für letztere sämtliche Wasserkräfte des Staates St. Catharina kostenlos zur Verfügung stehen, soweit sie dem Staate gehören. Für etwaige andere Wasserkräfte ist ihr das Enteignungsrecht zugesichert. Die gewonnene elektrische Kraft kann von jedem Teile des Staates nach der Verbrauchsstelle geleitet werden. Der Grund und Boden, auf dem sich diese Stromleitungen befinden, fällt den Unternehmern auf eine Entfernung von 50 m zu beiden Seiten zu eigen zu.

— **Ein neuer Zentralbahnhof in Sidney** ist jetzt im Bau, dessen Gesamtkosten auf etwa 20 000 000 ℳ geschätzt werden. Er gehört der Verwaltung der Staatsbahnen von Neu-Südwales, deren bisherige Endstation an der Devonshire-Straße abschließt, während die Front des neuen Bahnhofs so weit über diese Straße vorgerückt ist, daß der Neubau im wesentlichen hergestellt werden kann, ohne die alten Anlagen zu beeinträchtigen.

Das neue Empfangsgebäude stellt einen Kopfbau mit zwei ungleich langen Seitenflügeln dar, welchen man eine schöne architektonische Ausbildung zu geben strebt, besonders der nach Norden gerichteten Kopffront und der westlichen Seitenfront. Die Ecke, wo diese beiden Bauteile zusammenstoßen, ist im Entwurf durch einen mächtigen Uhrturm betont, der die Höhe von 76 m erreichen soll. Der bedeutendste Raum im Innern des Kopfbaues ist nach „Engineering News", denen wir diese Angaben entnehmen, die 33,5 m lange, 16,4 m breite und 11 m hohe Abfertigungshalle für die Reisenden (booking hall). Aus diesem Raum gelangt man in den Hauptraum des ganzen Bahnhofs, auf den Kopfbahnsteig (assembly platform), der mit einer Länge von 106 m und einer Breite von 22 m sich zwischen den Kopfbau und die Seitenflügel einfügt und den Zugang zu den Zungenbahnsteigen vermittelt. Für die Beförderung des Reisegepäcks nach und von den Bahnsteigen wird durch Tunnel und Aufzüge reichlich gesorgt. Dagegen hat man geglaubt, eine Einrichtung fortlassen zu dürfen, die sonst auf größeren englischen Bahnhöfen nicht zu fehlen pflegt, nämlich eine Droschkenstraße in der großen Zughalle. Als Grund hierfür wird noch angeführt, daß man das Gebäude von dem Geruch frei halten wollte, welcher mit einem Droschkenstande notwendig verbunden ist.

Das Dach der Zughalle hat eine Gesamtspannweite von 106 m (gleich der Entfernung der Flügel des Hauptgebäudes voneinander). Es kam in Erwägung, ob man diese Weite freitragend überdecken solle, was völlige Freiheit in der Anordnung der Gleise und Bahnsteige gewähren würde. Auch schien das Maß von 106 m nicht unerreichbar, da man in Philadelphia eine Zughalle von 93,5 m freitragender Spannweite ausgeführt hat. Man ist jedoch in Sidney auf eine dreiteilige Halle zurückgegangen (22,9—60,3—22,9 m zusammen 106 m), da sich zwei Säulenreihen auf der Mitte von Bahnsteigen ohne Nachteil für den Verkehr anbringen lassen. Dabei soll die Dachfläche wie bei einer freitragenden Halle ununterbrochen über die drei Schiffe hinweggestreckt werden, was praktische und ästhetische Vorteile zu bieten scheint.

Unter der großen Halle liegen zwei Seitenbahnsteige und vier Kopfbahnsteige, östlich neben der großen Halle noch drei Bahnsteige, im ganzen also 13 Bahnsteiggleise. In der großen Halle liegen zwischen den Bahnsteigen je drei Gleise, deren mittelstes zur Rückfahrt der Lokomotiven oder zur Aufstellung von Wagen dient. Die Verschiebung der Lokomotiven von den Bahnsteiggleisen nach dem mittleren Gleis kann durch selbsttätige Schiebebühnen erfolgen. Das mittlere Gleis liegt etwas tiefer, so daß die Bühne mit Lokomotive von selbst hinabläuft, während die leere Bühne durch ein Gegengewicht nach dem höher liegenden Bahnsteiggleis wieder hinaufgezogen wird.

Der Bau des Bahnhofes ist so weit vorgeschritten, daß man an den Mauern des ersten Stockwerkes des Hauptgebäudes arbeitet.

Um die Kosten einzuschränken, hat die Regierung verfügt, daß die oberen Stockwerke, welche die allgemeinen Verwaltungsbureaus enthalten, vorläufig unausgeführt bleiben, und ein zeitweiliges Dach über die Verkehrsbureaus gesetzt werde. Auch soll das große Dach der Zughalle einstweilen fortbleiben, während die Bahnsteige mit „Regenschirmdächern" versehen werden. (Die Großartigkeit des Entwurfs dürfte durch diese etwas gewaltsamen Einschränkungen allerdings erheblich leiden.)

Allgemeines.

— **Gärtnerische Anlagen auf amerikanischen Bahnhöfen.** Neuerdings scheint auch bei den amerikanischen Bahnverwaltungen der Schönheitssinn zu erwachen. So hat die Santa Fé-

Eisenbahn in den letzten Jahren erfolgreiche Versuche gemacht, um im Zusammenwirken mit den Städten die Umgebungen der Bahnhöfe durch gärtnerische Anlagen zu verschönen. In Sterling, einer kleinen, aufblühenden Stadt zwischen Hutchinson und Dodge City, besitzt die Stadt außer dem Wegerecht für die Bahnlinie nichts, dagegen gehörte der Stadt in der Nähe des Bahnhofs etwas unbebautes Land, und den Freimaurern gehörten einige Bauplätze zwischen ihrem Tempel und der Bahn. Die Stadt sowohl, als auch die Freimaurer erklärten sich bereit, gemeinsam mit der Bahn für Parkanlagen zu sorgen.

Die drei Plätze, von denen jeder einzelne nicht groß genug für eine Parkanlage war, bilden nun zusammen einen Park, der für Stadt und Eisenbahn eine Quelle der Freude und des Stolzes ist. Der Reisende schließt unbewußt von dieser hübschen Anlage auf gute Straßen, Schulen, Kirchen und Wohnungen, auf ein Gemeindewesen, in dem es sich gut leben läßt. Ähnliche Anlagen im Zusammenwirken von Bahn und Stadt sind in Osage City und Nortonville, beide an der Santa Fé-Eisenbahn, gemacht worden.

— Anlage zur Lokomotivbekohlung auf Bahnhof Grunewald bei Berlin. Die von der Peniger Maschinenfabrik und Eisengießerei-A.-G., Abteilung Unruh & Liebig, Leipzig-Plagwitz, gebaute Anlage besteht in der Hauptsache aus dem Kipper, Rumpf, Elevator und Hochbehälter. Sie dient zur Bekohlung von mehr als 50 Lokomotiven täglich. Der Kohlenzug wird durch die Lokomotive bis vor den Kipper geschoben, und die der Kippbühne zunächst stehenden Wagen werden mittels eines Spills auf die Bühne gezogen. Der übrige Kohlenzug wird, damit das Spill nicht außergewöhnlich groß zu sein braucht und die Zugkraft in mäßigen Grenzen gehalten werden kann, durch einen Flaschenzug herangeholt. Zu dem Zweck wird eine einfache Flaschenzugrolle an den Kuppelkettenhaken des vordersten Kohlenwagens gehängt, das eine Ende des Zugseiles an einer im Fundament angebrachten Öse befestigt und das andere Ende auf den Spillkopf aufgewickelt, das demnach nur die Hälfte des durch den Zugwiderstand ausgeübten Seilzuges erhält.

Der auf der Kippbühne stehende Kohlenwagen wird von kräftigen Widerhaken an seiner Vorderachse erfaßt. Am Bühnenende an der Seite des Kipperstempels sind außerdem noch zwei verstellbare, mit dem Wagen zu verbindende Sicherheitsketten vorgesehen. Die Preßflüssigkeit (Öl oder Wasser) zum Anheben des Kippkolbens wird von einer im Maschinenraum aufgestellten Hochdruckpumpe geliefert, die stets im Gang ist; steht die Bühne still, so wird die Flüssigkeit in den Saugbehälter zurückgepumpt. Auf diese Weise ist nur die durch die Verdunstung usw. verlorene Flüssigkeit zu ersetzen.

Gegen das Überschreiten der Hubgrenze des Kolbens sind verschiedene Sicherheitsmaßregeln getroffen. Gegen Niederstürzen der Bühne bei Rohrbruch ist in die Zuflußleitung ein Rückschlagventil eingeschaltet, das die Preßflüssigkeit nur mit mäßiger Geschwindigkeit durchtreten läßt.

Damit, so lange die Bühne angehoben ist, ein auf dem Gleise befindlicher Kohlenwagen nicht in die Bühnengrube stürzen könne, ist das Zufuhrgleis verriegelbar. Ebenso kann die Bühne in ihrer wagerechten Lage verriegelt werden, wobei gleichzeitig die Bühnendrehzapfen entlastet werden. Diese Vorrichtungen sind derart zwangläufig miteinander verbunden, daß die Bühne vor dem Anheben entriegelt wird, während zugleich das Zufuhrgleis verriegelt und die Drehzapfen der Kippbühne belastet werden. Im entgegengesetzten Falle tritt das Umgekehrte ein.

Ein Drehkran von 1000 kg Tragkraft dient dazu, die Wagenstirnwand vor dem Kippen auszuheben, wo dies erforderlich ist. Die von dem Bedienungsmanne zu betätigenden Steuermechanismen liegen in unmittelbarer Nachbarschaft voneinander.

Die mit Eichenbohlen und darüber liegendem starken Blechbeschlag ausgefütterte Einleergrube des Kohlenkippers ist mit einem aus starkem Profileisen gebauten Rost abgedeckt, welcher Kohlenstücke in der zulässigen Größe durchläßt und größere Kohlenstücke zu zertrümmern gestattet. Von dieser Grube aus wird die Kohle durch eine selbsttätige Speisevorrichtung in gleichmäßiger Menge dem Elevator zugeführt, der sie in den Hochbehälter befördert. Aus diesem wird sie durch zwei Drehschieber abgelassen, die sich nach der Kipperseite zu öffnen und nach der entgegengesetzten Seite schließen; dadurch ist es ausgeschlossen, daß sich die Schieber festsetzen oder die Kohlenstücke zertrümmert werden. Die durch die Ausläufe zum Füllen der Tender entnommene Kohle gelangt in die 1 bezw. $\frac{1}{2}$ t fassenden Meßgefäße, welche, an einem Kran hängend, ein wenig gehoben und gesenkt, wie auch im Kreise gedreht werden können.

Die ganze Anlage wird durch Elektromotoren betrieben, und zwar sind vorhanden: ein 2- bis 3 pferdiger Motor zum Antrieb der Speisevorrichtung, ein Motor von 10 PS zum Antrieb des Becherwerkes und ein ebenso großer Motor für Spill und Kipperpumpe.

Der Hochbehälter kann in einem Fassungsraum von 390 cbm 312 t Steinkohle aufnehmen. Die Seiten- und Stirnwände sind ausgemauert, während die schrägen Böden aus Trägern bestehen, die mit 10 mm starkem Eisenblech belegt sind. Das Dach ist mit verzinktem Wellblech verkleidet. Der Kohlenelevator ist mit Rücksicht auf die großen Stücke und auf die schräge Stellung als Kettenelevator ausgeführt. Die Becher sind 50 cm breit und haben 20 cm Ausladung, so daß die größten Kohlenstücke bequem von ihnen aufgenommen werden können. Die Speisevorrichtung schützt das Becherwerk vor Überlastung; sie besteht aus einem starken Kasten mit einer darunterhängenden Pendelrinne.

Rechtspflege.

— Haftpflicht der Eisenbahnen für körperliche Verletzungen unbeaufsichtigter Kinder. Die anderthalbjährige Tochter eines bei einer österreichischen Bahnverwaltung tätigen Bahnwärters gelangte in einem unbewachten Augenblick auf das Bahngleis, wurde dort von einem heranrollenden Lastzuge, dessen rechtzeitiges Anhalten nicht mehr möglich war, erfaßt und am rechten Fuße derart verletzt, daß ihr ein Teil des Fußes abgetrennt werden mußte. Aus diesem Anlasse belangte der Vater der unmündigen Verletzten die Eisenbahnunternehmung auf Zahlung von Schmerzensgeld, Entlohnung für verminderte Arbeitsfähigkeit und Ersatz der aus der erlittenen körperlichen Verletzung sich ergebenden Erschwernisse eines besseren Fortkommens mit der Behauptung, daß das Verschulden an diesem im Verkehre der Eisenbahn eingetretenen Unglücksfalle die Bahnverwaltung allein trage.

Das Gericht erster Instanz hat entgegen der Einwendung der Beklagten ein Verschulden der Eltern der Beschädigten wegen angeblich vernachlässigter Beaufsichtigung als nicht vorhanden angenommen und der Ansicht Ausdruck gegeben, daß die Schuld an dem Unfalle lediglich den Vater der Klägerin als Bediensteten der Eisenbahn treffe, welcher, am Bahnhofe anderwärts beschäftigt, seine Dienstobliegenheiten als Weichenwärter verabsäumt habe, daß aber für dieses Verschulden eines Bahnbediensteten die Eisenbahnverwaltung haftbar sei; es verurteilte demnach die beklagte Eisenbahn zur Zahlung eines Teilbetrages der angesprochenen Summen.

Auf Berufung beider Streitteile hat das Berufungsgericht unter Mäßigung der Ersatzansprüche den erstinstanzlichen Ausspruch in der Sache bestätigt, von der Ansicht ausgehend, daß Personen, die wegen ihrer persönlichen Eigenschaften sich der Folgen ihres Verhaltens nicht bewußt sein können, also namentlich Kindern und des Gebrauches der Vernunft Beraubten, wenn sie selbst die veranlassende Ursache eines ihnen zugestoßenen Unfalles geworden sind, ein die Bahn von der Haftpflicht befreiendes Verschulden im Sinne des Haftpflichtgesetzes nicht zugemutet werden könne, daß daher für einen solchen Unfall die Eisenbahn nach dem Haftpflichtgesetze ersatzpflichtig sei. Dementgegen vertrat der Oberste Gerichtshof in Wien in seiner kürzlich ergangenen Entscheidung den Standpunkt, daß bei solchen Unfällen die Eisenbahnunternehmung so weit nicht hafte, als sie beweise, daß diese Personen den Unfall allein veranlaßt haben.

In der Begründung führte der Oberste Gerichtshof aus, daß bei Personen der erwähnten Art, also auch bei einem Kinde unter zwei Jahren, wie im gegebenen Falle, von einem persönlichen Verschulden im Sinne des Bürgerlichen Gesetzbuchs keine Rede sein könne. Allein der haftpflichtigen Bahnunternehmung gegenüber könne es eben nicht darauf ankommen, ob der durch den Unfall Beschädigte nach seinen persönlichen Eigenschaften sein Verhalten, seine Handlungsweise, die den Unfall veranlaßte, auch straf- oder zivilrechtlich zu vertreten fähig sei; für die Bahn sei das Verhalten des Beschädigten an sich maßgebend, und wenn ihr der Beweis gelinge, daß dieses Verhalten allein die Ursache des dem Beschädigten zugestoßenen Unfalles war, müsse sie der Haftpflicht entledigt werden. Hieße es doch sonst die Bahn für einen Unfall ersatzpflichtig machen, von welchem es feststehe, daß er nicht von ihr verschuldet, sondern von außen her veranlaßt wurde. Wer den Mangel der fraglichen Fähigkeiten der beschädigten Personen zu vertreten habe, sei nicht zu untersuchen; der Bahnunternehmung falle diese Pflicht gewiß nicht zu. Diese aus dem Haftpflichtgesetze abgeleitete Rechtsansicht stehe auch mit den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs im Einklange; nach diesen haben Wahn- oder Blödsinnige, ebenso Kinder bei einer Beschädigung Dritter wenn auch nicht unmittelbar, so doch mittelbar durch die mit ihrer Obsorge betrauten Personen Ersatz zu leisten. Ihre wenn auch unwillkürliche Handlungsweise erzeuge den Beschädigten gegenüber dieselben Folgen, als wenn die Beschädigung die Folge einer willkürlichen Handlung gewesen wäre.

Auch der Bahnunternehmung dürfe das gesetzlich gewährte Verteidigungsrecht nicht geschmälert werden; es würde die Haftpflicht der Eisenbahnen eine durch den Gesetzgeber nicht beabsichtigte Erweiterung erfahren, wollte man sie für alle jene Unfälle haftpflichtig machen, welche durch das Betreten der Bahngleise durch Kinder oder mit diesen auf gleicher Stufe geistiger Befähigung stehende Personen in einem Augenblick, wo ein Anhalten des Eisenbahnzuges oder Wagens nicht mehr möglich sei, oder gar durch ein unmittelbares Hineinlaufen herbeigeführt wurden. Hieraus ergebe sich der Schluß, daß im gegebenen Falle auf Seite der Klägerin, welche festgestelltermaßen unbewacht den Bahnkörper in einem Augenblick betrat, wo das rechtzeitige Anhalten des heranrollenden Lastzuges nicht mehr möglich war, das objektive Verschulden an dem ihr zugestoßenen Unfalle erwiesen vorliege. Dessenungeachtet sei aber der Antrag der beklagten Eisenbahn auf gänzliche Abweisung der erhobenen Klageansprüche nicht gerechtfertigt. Denn wenn es auch richtig sei, daß im Haftpflichtgesetze weder von einem Mitverschulden der Bahn, noch von einer hierfür aufgestellten Vermutung die Rede sei, so bestimme dieses Gesetz gleichwohl im § 2, daß die Bahnunternehmung von der im § 1 vorgesehenen Ersatzleistung nur dann und nur in dem Maße befreit werde, als ihr einer der drei im § 2 vorgesehenen Enthaftungsbeweise gelinge. Durch die Worte: „in dem Maße" werden auch Fälle getroffen, in denen solche dem Unfalle vorausgegangene oder ihn begleitende Umstände erwiesen werden, welche ein Verschulden der Bahnunternehmung oder des zum Betriebe verwendeten und von ihr vertretenen Personals ergeben, somit ein Mitverschulden auf ihrer Seite, wie dies eben in dem vorliegenden Streitfalle zutreffe.

Es sei von der Eisenbahnunternehmung ausdrücklich zugestanden, daß sich der Weichenwärter an der kritischen Stelle bei dem Herannahen des Lastzuges nicht auf seinem Posten befand. Dieses pflichtwidrige Verhalten habe mit dazu beigetragen, daß das Gleis für den herannahenden Zug nicht frei war, wofür zu sorgen ebenfalls zu den Obliegenheiten des Weichenwärters gehörte, daß somit die Klägerin ungehindert unter die Räder des Zuges gelangen und verunglücken konnte. Diese Pflichtverletzung, welche eben für die Beschädigung der Klägerin auch mitveranlassend war, habe die Bahnunternehmung gemäß dem Haftpflichtgesetze zu vertreten, und es sei hierbei der Umstand unerheblich, daß das verletzte Kind die Tochter dieses Bahnwärters war, weil das persönliche Verhältnis des Wärters zur Beschädigten auf die Ersatzpflicht der Bahn als eines dritten Rechtssubjektes einen Einfluß zu üben nicht vermöge.

Sonach liege ein beiderseitiges Verschulden an dem gegenständlichen Unfalle vor, weshalb, da sich das bezügliche Verhältnis nicht bestimmen lasse, die Vorschrift des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Tragung des Schadens zu gleichen Teilen zur Anwendung gelange.

— Zu der Anwendung des § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches auf Tötungen beim Eisenbahnbetriebe. Das hanseatische Oberlandesgericht hat kürzlich eine bemerkenswerte Entscheidung über die Anwendung des § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches auf Tötungen beim Eisenbahnbetriebe abgegeben.*) § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches lautet wie folgt:

„Hat bei der Entstehung des Schadens ein Verschulden des Beschädigten mitgewirkt, so hängt die Verpflichtung zum Ersatze sowie der Umfang des zu leistenden Ersatzes von den Umständen, insbesondere davon ab, inwieweit der Schaden vorwiegend von dem einen oder dem anderen Teile verursacht worden ist. Dies gilt auch dann, wenn sich das Verschulden des Beschädigten darauf beschränkt, daß er unterlassen hat, den Schuldner auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens aufmerksam zu machen, die der Schuldner weder kannte, noch kennen mußte, oder daß er unterlassen hat, den Schaden abzuwenden oder zu mindern."

Der Hergang war folgender: Ein Kontorist wurde auf einem Eisenbahngleise der von der Kaiverwaltung in Hamburg betriebenen Kai-Eisenbahn auf dem Petroleumlagerplatze im Hamburger Hafen dadurch getötet, daß er infolge des Stoßes eines beim Rangieren heranrollenden Wagens gequetscht wurde, als er zwischen zwei scheinbar gerade stillstehenden, nur wenig voneinander entfernten Wagen hindurcheilen wollte, um ein verwechseltes Schiffspapier noch an Bord zu bringen. Die Klage der Mutter des unverheirateten Kontoristen auf Zahlung der Beerdigungskosten und Gewährung einer jährlichen Rente von 1000 ℳ wurde von der ersten Instanz abgewiesen. Das hanseatische Oberlandesgericht hat dagegen den Schadenanspruch der Klägerin zur Hälfte für begründet erklärt. Aus der Begründung des Urteils ist folgende Ausführung hervorzuheben: ‚In der Entscheidung des Reichsgerichts vom 19. Oktober 1903 ist zutreffend ausgeführt worden: Nach dem seit 1900 geltenden Recht sei nicht, wie früher, die Haftung des Betriebsunternehmers nach § 1 des Haftpflichtgesetzes schon dann beseitigt, wenn eigenes Verschulden des Verletzten mitwirke, welches nur bei überwiegendem Verschulden der Bahn oder ihrer Angestellten außer Betracht bleibe, sondern es müsse davon ausgegangen werden, daß jeder ‚beim Bahnbetriebe' vorkommende Unfall trotz eigener Schuld des Verletzten regelmäßig mit durch den Bahnbetrieb verursacht sei, und es sei stets § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches anzuwenden, also gegeneinander abzuwägen: einerseits das größere oder geringere Verschulden des Verletzten, anderseits die die Betriebsgefahr mindernden oder erhöhenden Umstände des Falles, und nur bezüglich des letzteren komme es auf ein etwaiges Verschulden der Bahnverwaltung und ihrer Angestellten an.

Das Landgericht hat nach der vorangeschickten Ausführung, daß der Unfall beim Eisenbahnbetriebe vorgekommen sei, nur erwogen, ob der Unfall durch eigenes Verschulden des Getöteten verursacht sei, ohne den § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches anzuwenden. Denn es stellt nicht ein derartig überwiegendes eigenes Verschulden fest, welches die Kausalität des Eisenbahnbetriebes so gut wie ausschaltet, sondern hält zur Abweisung des Schadenanspruches für ausreichend schon jede ‚Nichtbeobachtung des von jedem Vernünftigen vorauszusetzenden, nach allgemeinen Rechtsprinzipien erforderten Grades von Aufmerksamkeit bei Vornahme seiner Handlungen'. Damit steht das Landgericht noch auf dem von der deutschen Gesetzgebung seit 1900 verlassenen früheren Rechtsstandpunkt. Vielmehr muß eine quotenweise Verteilung des Schadens schon dann erfolgen, wenn neben dem eigenen Verschulden des Verletzten auch der Bahnbetrieb als ursächlich für den Unfall in Betracht kommt.

Der Sohn der Klägerin hatte im Kontor soeben einen Schiffer abgefertigt, der nach dem Petroleumhafen gegangen war. Da entdeckte er, dem Schiffer eine falsche Gewichtsnote eingehändigt zu haben. Er eilte ihm nach, um ihm noch vor der Abfahrt das richtige Papier zu übergeben. Als er von der Pforte linksschwenkend auf den Bahnübergang zulief, sah er, daß dieser durch Wagen versperrt war. Er wußte, daß beim Rangieren solche Versperrung oft länger (bis zu 1/4 Stunde) dauern konnte. Eine Sperrkette hinderte ihn nicht, und er beschloß, das Gleis links neben den sperrenden Wagen zu überschreiten, um nach dem Eingang zum Hafen zu gelangen. Ein Ausblick nach rechts hin war ihm durch das hohe Haus (Werkstatt und Proviantdepot) bis zu dem Augenblick unmöglich, wo er an das erste tote Gleis kam, das nur 2 m von der Hauswand entfernt ist. Ob er in diesem Augenblick in der Richtung nach rechts blickend die Rangiermaschine erblicken konnte, ist zwar nicht mehr mit Sicherheit zu verneinen, erscheint dem Gericht aber höchst zweifelhaft, denn diese Maschine hatte einen Wagen vor sich hergestoßen und war dann selbst durch Weichenstellung bei der Gleisabzweigung auf das dem Hafen nähere östliche Gleis gefahren. Der in nördlicher Richtung heranrollende Wagen konnte daher die Lokomotive für den Verunglückten gerade in dem Augenblick verdecken, wo er an die Gleise herankam. Ungewiß ist es auch, ob der Verunglückte das Läuten des Bahnbeamten gehört hat oder nur hat hören können. Denn derselbe Beamte mußte den heranrollenden Wagen, sobald er an den ersten stillhaltenden Wagen stieß, mit diesem verkuppeln, indem er sich zwischen die Puffer begab. Einige Sekunden vorher mußte er also aufhören zu läuten. Obendrein erfolgte das Läuten an der Ostseite der zu rangierenden Wagen, und an der Westseite, auf der sich der Verunglückte befand, war weder ein Bahnbeamter, der ihn hätte warnen können, noch eine Sicherheitskette. Da der Verunglückte große Eile hatte, muß ihm das langsame Heranrollen des Wagens entgangen oder, wenn er es bemerkt hat, ungefährlich erschienen sein. Er wandte sich linksschwenkend in der Richtung nach Norden. Als er in die Nähe der nur etwa 14 m entfernten Unfallstelle kam, sah er die von einem Kutscher auf nur ½ m zwischen den Puffern (etwa 2 m zwischen den Wagenwänden) geschätzte Lücke zwischen den dort haltenden Wagen. Er hätte zwar, ohne einen großen Umweg zu machen, hinter den beiden letzten Wagen herumlaufen können, wobei aber zu beachten ist, daß der Weg zwischen diesen Wagen und der vom Wärterhäuschen herabführenden Treppe auch recht eng war. Deshalb wagte er es, durch jene Lücke zwischen den Wagen hindurchzueilen. Im selben Augenblick stieß der heranrollende Wagen südlich vom Bahnübergang an die dort haltenden Wagen, und der sich fortpflanzende Stoß drückte die stillhaltenden Wagen so unglücklich gegeneinander, daß der Sohn der Klägerin dazwischen zerquetscht wurde.

Überblickt man diesen Tatbestand in seiner Gesamtheit, so erscheint das zweifellos als eigenes Verschulden des Verletzten zu charakterisierende gefährliche Unternehmen, die Bahngleise außerhalb des ordnungsmäßigen Überganges und noch dazu in einer nur etwa ½ m weiten Lücke zwischen den Wagen zu überschreiten, doch in einem milderen Lichte, als es vom Landgericht beurteilt worden ist, und anderseits erhellt

*) Beiblatt zu der Hanseatischen Gerichtszeitung Nr. 33/1904.

eine besonders hohe Gefährlichkeit des Bahnbetriebes an diesem Übergange, ohne daß — was auch nicht erforderlich — ein Verschulden einzelner Bahnbeamten sich feststellen ließe.

Daß der Verunglückte, durch die ihm begegnete Verwechslung veranlaßt, überhaupt die Gleise zu überschreiten versuchte, um Verlegenheiten für den Schiffer abzuwenden, war durchaus entschuldbar, da er die Dauer der Versperrung des Überganges gar nicht übersehen konnte und auch ein weit kürzerer Zeitraum als 1/4 Stunde genügt hätte, seine Expedition fruchtlos zu machen. Die stets vorhandenen Gefahren eines Bahnüberganges in Schienenhöhe sind hier besonders groß, weil für von Westen Kommende die Örtlichkeit besonders nach rechts hin höchst unübersichtlich ist. Mit Rücksicht auf das zahlreiche Publikum, das den Übergang täglich zu benutzen hat, wäre die Anbringung einer Sperrkette, die beim Rangieren über den Übergang gezogen wird, eine empfehlenswerte Vorsichtsmaßregel gewesen. Erst in demselben Augenblick, wo der Verunglückte an das erste Gleis kam, konnte er nach rechts blicken und mußte sofort den Entschluß fassen, ob und wo er das Gleis überschreiten könne. Wenn er dabei das leise Heranrollen des Wagens und die — vielleicht durch diesen verdeckte — Lokomotive übersehen oder die Gefahr des Heranrollens unterschätzt hat, so ist auch das einigermaßen entschuldbar. Vor allem kommt aber in Betracht, daß gerade an der nicht durch eine Sperrkette abgeschlossenen Seite sich kein Bahnbeamter befand, der das Publikum auf die Gefahr des Rangierbetriebes hätte aufmerksam machen können.

Aus alledem zieht diese Instanz die Folgerung, daß die Tötung des Sohnes der Klägerin in ebenso hohem Grade auf die Gefährlichkeit des Bahnbetriebes wie auf sein eigenes Verschulden zurückzuführen ist. Die Verteilung der Schadensfolgen nach Hälften nach § 254 des Bürgerlichen Gesetzbuches muß bereits bei der Vorabentscheidung über den Grund des Anspruches ausgesprochen werden."

Aus dieser Darstellung dürfte zu folgern sein, daß die Haftung der Eisenbahnverwaltungen für Unglücksfälle, die sich beim Eisenbahnbetriebe ereignen, mit der Einführung des Bürgerlichen Gesetzbuches eine wesentliche Steigerung erfahren hat. W.

— **Nachbarrecht.** Entscheidung des deutschen Reichsgerichts vom 17. November 1904 (Aktenzeichen V 193/04). Durch starke Regengüsse war ein aufgeschütteter Bahndamm zum Teil in einen Mühlengraben abgerutscht und hatte dem Mühlenbesitzer durch die Versandung Schaden verursacht. Die dieserhalb gegen die Bahn gerichtete Klage ist in allen Instanzen zugesprochen. In den Gründen wird u. a. bemerkt:

Unrichtig ist die Aufstellung, § 1004 B. G.-B., auf dem die Verurteilung in der Vorinstanz beruht, setzte ein Handeln voraus, und hier sei der Schaden lediglich die Folge von Naturereignissen. Allerdings kann nicht jede natürliche Einwirkung infolge von Naturereignissen dem Eigentümer des Grundstücks, von dem der Schaden ausgeht, zur Last gelegt werden. Dazu ist vielmehr Voraussetzung, daß der Vorgang ihm zuzuschreiben, auf seine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist. Diese Voraussetzung liegt vor, wenn menschliche Tätigkeit erst die schädigende Wirkung des Naturereignisses ermöglicht hat. Das ist hier der Fall gewesen, wo erst die Anschüttung des Dammes durch die Bahn die Abspülung durch den Regen zur Folge hatte.

Bücherschau.

— **Frachtentarif von und nach Budapest 1905,** in ungarischer und deutscher Sprache. Gebührentarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen Budapest und allen Stationen Österreich-Ungarns und den bedeutendsten Stationen des Auslandes, nebst einem Budapester Stationstarif für den Transport mit Schiffen. Herausgegeben vom Redakteur des Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeigers Bruno Weißmayer. Verlag des Eisenbahn-Tarif- und Verkehrsanzeigers, Budapest, V., Váczi-körut 26. Preis 12 Kr.

Seitdem fast sämtliche Fäden des geschäftlichen Lebens Ungarns in der Hauptstadt Budapest zusammenlaufen und die bewegenden Elemente des Handels und der Industrie von hier aus in das Land sich ergießen, wurde die Schaffung zahlreicher Behelfe notwendig, welche, durch Anwendung der Vorschriften und Normen von allgemeiner Gültigkeit auf die besonderen Verhältnisse der Hauptstadt, vieles zur Erleichterung der Abwicklung des großartigen Handelsverkehrs beigetragen haben. Der Frachtentarif von und nach Budapest bietet genaue und verläßliche Angaben hinsichtlich der Kosten des Eisenbahntransportes.

Der Titel dieser Tarifausgabe unterrichtet wohl über deren wesentlichsten Inhalt, doch umfaßt sie überdies eine Reihe von allgemeinen für den Güterverkehr erforderlichen Behelfen, wie z. B. die österreichischen und ungarischen Militärtarife, die Sammelladungstarife der österreichischen und ungarischen Hauptbahnen, Lieferfristtabellen, Umrechnungstabellen fremder Währungen, Kilometerentfernungen ab den österreichischen Grenzstationen nach deutschen Stationen usw. Neben den Tariftabellen für den Verkehr mit Budapest sind besonders die der indirekten Frachtermittlung angefügte Umkartierungsvorschrift und eine Zusammenstellung der ermäßigten Frachtsätze hervorzuheben. Ferner kann der dem Tarife angefügte alphabetisch geordnete Budapester Pflastermauttarif und Tarif der Verzehrungssteuer nicht unerwähnt bleiben.

Die zweckmäßige Einteilung des Tarifes sowie die übersichtliche Gruppierung der Frachtsätze machen diesen Tarif der Stadt Budapest zu einem höchst geeigneten und nützlichen Gegenstand des täglichen Gebrauchs in den Kontoren aller Kaufleute und Großindustriellen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 17. Mai d. J. dem öffentlichen Verkehr übergebene 3,05 km lange Strecke Lengenfeld i. V.-Wolfspfütz der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden; ferner ist die — voraussichtlich im Juli d. J. zur Eröffnung gelangende — 17,80 km lange Strecke Reinerz-Cudowa-Sackisch der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Am 15. Mai d. J. ist der an der Hauptbahnstrecke Neiße-Camenz i. Schl. zwischen Neiße und Friedenthal-Giesmannsdorf gelegene Haltepunkt Stephansdorf für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernung beträgt von Stephansdorf bis Neiße 5,76 km und von Stephansdorf bis Friedenthal-Giesmannsdorf 3,11 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Juni d. J. wird an der Strecke Gleiwitz-Idaweiche der Bahnhof III. Klasse Bielschowitz — zwischen den Stationen Makoschau-Kunzendorf und Kochlowitz gelegen — eröffnet werden. Die Station erhält die Befugnis zur Abfertigung von Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, Leichen, Fahrzeugen, Sprengstoffen und Vieh. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 38 — Inser.-Nr. 1258 — d. Ztg.)

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 15. Mai d. J. ist an der Strecke Stróze-Neu-Zagórz zwischen den Stationen Zagórzany und Biecz in Kilometer 24,091 die Personenhaltestelle Libusza eröffnet worden.

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn. Die zwischen den Stationen Starkotsch und Rothkosteletz der Strecke Josefstadt-Jaromer-Liebau neu errichtete Haltestelle Woleschnitz ist am 13. Mai d. J. für den beschränkten Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 116 vom 3. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend Antrag auf Auslegung der Festsetzungen in Ziffer 14 des Artikels 11 des Übereinkommens zum Vereinsbetriebsreglement (abgesandt am 15. Mai d. J.).

Nr. I 117 vom 6. Mai d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag auf Änderung der Festsetzungen in Ziffer 4 des § 10 des neuen Anhanges B zum Übereinkommen zu dem Vereinsbetriebsreglement (Seite 61 des Protokolls Nr. 78 des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs) (abgesandt am 15. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Übergang der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft in das Eigentum des sächsischen Staates.

K. sächs. Staatseisenbahnen.
Die bisher der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft gehörige Eisenbahn von Zittau nach Reichenberg ist am 1. Januar 1905 in das Eigentum des sächsischen Staates übergegangen. Der Betrieb wird, wie bisher, von der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen, jedoch nunmehr für Rechnung des sächsischen Staates, fortgeführt.
Generaldirektion. (1303)

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni d. J. wird der zwischen den Stationen Kl.=Tschirne und Fröbel an der Bahnstrecke Glogau - Rothenburg a/Oder gelegene Haltepunkt Brieg (Kr. Glogau) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.
Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.
Posen, im Mai 1905. (1303a)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Mai wird der an der Neubaustrecke Münder-Gr.=Nenndorf zwischen den Stationen Gr.=Nenndorf und Rodenberg belegene Haltepunkt Nenndorf (Bad) auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.
Von dem Eröffnungstage ab treten für den Haltepunkt Nenndorf (Bad) direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern mit den Stationen der preußischen Staatsbahnen, den in die Staatsbahngruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen und oldenburgischen Staatsbahn in Kraft.
Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbureau, hier.
Hannover, den 13. Mai 1905. (1304)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Verkehrswiederaufnahme.

K. k. österr. Staatsbahnen.
Die am 30. Januar l. J. in der Strecke Eisenerz - Vordernberg eingetretene Verkehrsstörung wurde am 14. Mai d. J. behoben.
Wien, am 16. Mai 1905. (1305)

5. Güterverkehr.

Saarbrücken - pfälzischer Güterverkehr.
Auf dem Haltepunkt Neef des Direktionsbezirks St. Johann = Saarbrücken, der bisher nur der Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 150 kg diente, können vom 20. Mai 1905 ab Eil- und Frachtstückgüter im Einzelgewicht bis zu 400 kg abgefertigt werden. (1306)
St. Johann = Saarbrücken, 15. Mai 1905.
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gruppentarif III und Wechseltarife mit dieser Gruppe.
Die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Allendorf M. W. B. sind auf den Wagenladungsverkehr ausgedehnt worden.
Cassel, den 10. Mai 1905. (1307)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Mit Wirkung vom 5. Juni l. J. werden für Petroleum und Rohbenzin aus Petroleum von Karlsruhe Hafen, Mannheim, Mannheim Industriehafen und Rheinau nach Renchen ermäßigte Frachtsätze eingeführt.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.
Karlsruhe, den 15. Mai 1905. (1308)
Gr. Generaldirektion.

Im niederländisch-österreichisch-ungarischen Verbande erhält vom 1. Juni 1905 an die Abt. II des Ausnahmetarifs 53 (Eisenbahn- und Straßenbahnwagen) folgende Fassung: „II. für die Ausfuhr aus Ungarn über See (mit Ausschluß des Verkehrs nach dem Innern Belgiens und der Niederlande).“ Vom gleichen Tage an werden die am 1. Januar 1905 an Stelle der auf Seite 17 des Nachtrags IV zum Gütertarif, Heft 3, eingeführten Frachtsätze dieses Ausnahmetarifs von Györ nach Amsterdam loko und transit auch für Sendungen nach Rotterdam angewendet.
Dresden, am 16. Mai 1905. (1309)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1905 werden im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr die Frachtsätze für Sendungen von den Stationen Littitz, Nürschan, Staab und Stupno = Bras der k. k. österr. Staatsbahnen und von den Stationen Dassnitz=Maria Kulm, Königsberg a/d. Eger und Zieditz der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn nach der Station Probstzella des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt aufgehoben. Die Abfertigung von Kohlensendungen in den genannten Stationsverbindungen findet nach dieser Zeit nur noch im böhmisch-bayerischen Kohlenverkehre statt.
Dresden, den 16. Mai 1905. (1310)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni 1905 erhält die Station Groß = Besten des Eisenbahndirektionsbezirks Halle a/S. im böhmisch-norddeutschen Kohlenverkehr direkte Frachtsätze. Es sind bis zur Ausgabe eines Tarifnachtrags die um 2 ℳ erhöhten Frachtsätze der Station Groß=Köris anzuwenden.
Dresden, den 16. Mai 1905. (1311)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Geltung vom 1. Juni 1905 wird ein Anhang zu den direkten Gütertarifen der Reichsbahn mit deutschen Bahnen herausgegeben. Derselbe enthält Bestimmungen über den direkten Verkehr mit der Nebenbahn Rosheim - St. Nabor sowie den Schmalspurbahnen der Reichseisenbahnen und der Straßburger Straßenbahngesellschaft.
Der Anhang ist bei unserer Drucksachenverwaltung käuflich zu haben.
Straßburg, den 15. Mai 1905. (1311a)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-niederländischer Eisenbahnverband.
(Heft 1, 2 und 3 des Gütertarifs.)
Am 1. Juni d. J. werden die Stationen: Herrenhausen, Hildesheim, Lehrte, Misburg, Oeyuhausen Nordbhf., Oeynhausen Südbhf. und Wülfel des Direktionsbezirks Hannover, Gleiwitz des Direktionsbezirks Kattowitz und Chemnitz=Altendorf der sächsischen Staatsbahnen mit nur für die Richtung nach Niederland gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 11, Abteilung a für Eisen und Stahl des Spezialtarifs I und die gleichen Stationen sowie ferner noch: Hannover (Nordbhf.), Hannover (Südbhf.), Linden (Fischerhof), Linden (Küchengarten), Minden, Peine des Direktionsbezirks Hannover, Drewitz und Magdeburg des Direktionsbezirks Magdeburg, Dessau, Halle a/S., Lauchhammer, Merseburg, Muskau und Roßlau des Direktionsbezirks Halle a/S. mit für beide Richtungen gültigen Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 11, Abteilung b für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II aufgenommen. — Die im Warenverzeichnisse des Ausnahmetarifs 11, Abteilung b aufgeführten Eisenartikel des Spezialtarifs I — Eisen- und Stahldraht, auch verkupfert, verpackt, Drahtlitzen usw. — können jedoch in der Richtung von Niederland nach sämtlichen vorbezeichneten Stationen nur dann zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 11, Abteilung b abgefertigt werden, wenn sie in Niederland verfertigt oder wenn sie dort über See eingeführt sind. Die Frachtbriefe, mit welchen solche Sendungen bei der Eisenbahn zur Auflieferung gelangen, müssen in der für die Inhaltsangabe vorgesehenen Spalte den Vermerk des Absenders tragen: „In Niederland verfertigt“ oder „In Niederland über See eingeführt“.
Nähere Auskunft über die Höhe und Gültigkeit der bezüglichen Ausnahmesätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.
Elberfeld, den 15. Mai 1905. (1311b)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-deutsche Eisenbahnverbände.
Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Verbandsgütertarif für die belgisch - deutschen Eisenbahnverbände, Teil I, Abteilung A (Reglementarische Bestimmungen) vom

1. März 1904 der Nachtrag I in Kraft. Er enthält eine Änderung der Zusatzbestimmung 20 zu Artikel 6 der Reglementarischen Bestimmungen. Der Preis des Nachtrags beträgt 10 ₰. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 9. Mai 1905. (1312)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt ein neuer Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen, oldenburgischen Staatseisenbahnen, Cronberger, Farge-Vegesacker, Hoyaer, Kerkerbacher und Kreis Oldenburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Butzbach-Licher und Süddeutschen Eisenbahngesellschaft anderseits sowie für den Verkehr zwischen Stationen der Butzbach-Licher Eisenbahngesellschaft einerseits und Stationen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft anderseits und ferner für den Verkehr zwischen Stationen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft untereinander in Kraft.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben: der Gütertarif (Heft 1) für den süddeutschen Privatbahnverkehr vom 1. Juli 1898 und der Gütertarif (Heft 2) für den süddeutschen Privatbahnverkehr vom 1. Oktober 1899 bezüglich der darin enthaltenen Gesamtentfernungen für den Verkehr zwischen den Stationen der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft untereinander.

Soweit Frachterhöhungen oder Verkehrsbeschränkungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 31. Juni 1905 in Kraft.

Ferner wird vom 1. Juli d. J. das Tarifheft 2 für den süddeutschen Privatbahnverkehr vom 1. Oktober 1899 ganz und ohne Ersatz aufgehoben.

Der neue Tarif ist bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von 0,65 ℳ käuflich zu haben.

Mainz, den 19. Mai 1905. (1313)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Am 25. Mai 1905 werden die Stationen Frankenberg i/Sachs. und Waltersdorf b/Buchholz i/Sachs. in den Berlin-Stettin-sächsischen Tiertarif aufgenommen. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen.

Dresden, den 18. Mai 1905. (1314)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband werden am 20. Mai 1905 die Stationen der Neubaustrecke Osterfeld-Hamm und die Station Oberhausen West des Direktionsbezirks Essen in das Tarifheft 1 aufgenommen, ferner geänderte Entfernungen und Frachtsätze für Recklinghausen Hauptbhf. und Sinsen eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Endbahnen und deren Abfertigungsstellen.

Dresden, den 18. Mai 1905. (1315)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Binnenverkehre der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen und Wechselverkehre der preuß.-hessischen Staatseisenbahnen mit anschließenden Privatbahnen und mit dem anschließenden Ausland, sowie mit den oldenburgischen, mecklenburgischen und sächsischen Staatsbahnen; ferner Verkehre der württembergischen und badischen Staatseisenbahnen (nebst badischen Privatbahnen), der Reichseisenbahnen und der Pfälzischen Eisenbahnen mit Stationen der preuß.-hessischen Staatsbahnen und darüber hinaus.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. treten in den Tarifverhältnissen der nachbezeichneten Gemeinschaftsstationen:
preußisch-bayerische:
Aschaffenburg,
preußisch-badische:
Eberbach und Mannheim,
preußisch-pfälzische:
Bad Münster a/Stein, Staudernheim, Scheidt und Saargemünd,
Main-Neckarbahn-badische:
Heidelberg Hauptbhf. u. Schwetzingen,
badisch-bayerische:
Wertheim und Würzburg,
badisch-württembergische:
Bretten, Eppingen, Jagstfeld, Immendingen, Mengen, Mergentheim, Mühlacker, Osterburken, Pfullendorf, Schiltach, Sigmaringen und Villingen
Änderungen insofern ein, als für den direkten Verkehr verschiedene Leitungswege ausscheiden, was bei Wegevorschriften, soweit sie nach den bestehenden Bestimmungen zulässig sind, eine Einschränkung der bestehenden direkten Abfertigung zur Folge hat.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Frankfurt a/M., den 11. Mai 1905. (1316)
Namens aller beteiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Im direkten englisch- und belgisch-südwestdeutschen Verkehr mit Baden, Württemberg, Mannheim (Bezirk Mainz) und Mannheim Neckarvorstadt wird bei Leitung über Dalheim, Herbesthal oder Richterich-Mannheim die Anwendbarkeit der direkten Sätze mit Geltung vom 1. Juli d. J. auf den Weg über Lampertheim beschränkt. Die direkte Abfertigung über den bisher noch zugelassenen Weg über Ludwigshafen-Worms findet vom genannten Tage ab nicht mehr statt. Ferner ist im direkten Verkehr der Station Schramberg der württembergischen Staatsbahn mit Belgien und London die Beförderung auf dem Rheinwege über Mannheim-Pforzheim zu den direkten Sätzen vom 1. Juli d. J. ab nicht mehr statthaft.

Straßburg, den 12. Mai 1905. (1317)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Vom 1. Juli 1905 an tritt eine Erhöhung der Frachtsätze des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs, Heft 22, im Verkehr mit den Stationen Gera, Leipzig I (Bayer. Bf.), Leipzig II (Dresd. Bf.), Leipzig-Stötteritz und Zeitz der sächsischen Staatsbahn ein. Nähere Auskunft erteilt die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

Straßburg, den 15. Mai 1905. (1318)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit 1. Juli 1905 treten die auf Seite 154—157 des Tarifteiles II enthaltenen Frachtsätze für Zeitz S. St. B. außer Kraft und gelangen an deren Stelle erhöhte Frachtsätze zur Einführung. Nähere Auskunft hierüber erteilt die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen.

München, den 15. Mai 1905. (1319)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Staatsbahngütertarif. Gruppen I/II.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Penzig als Versandstation in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine im Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau Berlin, Bhf. Alexanderplatz.

Berlin, den 15. Mai 1905. (1320)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände trs.

Teil II, Heft 2 vom 15. Juni 1904.

Für gußeiserne Röhren von Deutsch-Oth nach Bulgarien in Wagenladungen von wenigstens 10000 kg gelangt mit Gültigkeit vom 20. Mai 1905 im Rückvergütungswege der Frachtsatz Deutsch-Oth-Regensburg Donaulände zu 112 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, den 12. Mai 1905. (1321)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Klassentarife Teil II, Hefte 1 bis 10; Ausnahmetarife Teil III, Hefte 1—4, Teil IV, Hefte 1, 2 und 4, Teil V, Hefte 1—3, Teil VI, Hefte 1—3, Teil VII, Hefte 1—3; Ausnahmetarif für lebendes Geflügel, Ausnahmetarif für Pferde in Wagenladungen und Ausnahmetarif für Metalle und Metallwaren nach Franzensbad, Eger usw. transit.

Ab 1. Juli 1905 treten die Frachtsätze für die nachstehenden Gemeinschaftsstationen außer Kraft:

für Eppingen, Immendingen, Mengen, Mergentheim, Pfullendorf und Sigmaringen, Stationen der Großh. badischen Staatseisenbahnen, und für Saargemünd, Station der pfälzischen Eisenbahnen, vollständig;

für Heidelberg Hauptbhf. und Schwetzingen, badische Stationen der Main-Neckar-Eisenbahn, und für Mannheim, Station des Eisenbahndirektionsbezirkes Mainz, hinsichtlich aller österreichischen und ungarischen Stationen, deren Verkehr über bayerische Wege bedient wird;

für Wertheim, Station der Großh. badischen Staatseisenbahnen, hinsichtlich aller österreichischen und ungarischen Stationen, deren Verkehr über Eger, Furth i/W., Eisenstein, Passau und Simbach bedient wird;

für Bretten, Station der K. württembergischen Staatseisenbahnen, hinsichtlich aller österreichischen und ungarischen Stationen, deren Verkehr über Eger, Furth i/W., Eisenstein und Passau bedient wird.

Von dem genannten Zeitpunkte an bleiben daher nur noch für die Frachtsätze der gleichnamigen Gemeinschaftsstationen der württembergischen, badischen, elsässisch-lothringischen oder bayerischen Eisenbahnen in Kraft. Über die Verkehrsleitung erteilen die Aufgabestationen Auskunft.

München, den 15. Mai 1905. (1322)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1905 sind die Frachtsätze für die Gemeinschaftsstationen:
Ritschenhausen Bayer. St. B.
Wertheim Bayer. St. B.
Bretten Bad. B.
Mengen Bad. B.
Sigmaringen Bad. B.
Saargemünd Pf. B.
zu streichen.

Von dem genannten Zeitpunkte an findet eine direkte Abfertigung nur mehr nach und von den gleichnamigen Stationen der preußisch-hessischen, badischen, württembergischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen statt.

München, den 15. Mai 1905. (1323)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante).

Am 20. d. M. werden die Stationen Warmensteinach der bayerischen Staatsbahnen, Böblingen der württembergischen Staatsbahnen und Rheingönheim der pfälzischen Eisenbahnen in den Verband einbezogen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 13. Mai 1905. (1324)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Preußisch-bayerische und hessisch-bayerische Güter- und Tiertarife, Binnentarife der preußisch-hessischen und bayerischen Staatsbahnen und Wechseltarife der preußisch-hessischen Staatsbahnen mit den anschließenden Privatbahnen sowie den oldenburgischen, mecklenburgischen und sächsischen Staatsbahnen für den Güter- und Tierverkehr, ferner badisch- und pfälzisch-bayerische Güter- und Tiertarife.

Am 1. Juli d. J. tritt in den Tarifverhältnissen der preußisch-bayerischen Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg, Gemünden, Lichtenfels, Marxgrün, Probstzella, Ritschenhausen und Stockheim i. Ofr., der badisch-bayerischen Gemeinschaftsstationen Wertheim und Würzburg, der bayerisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen Eger, Franzensbad und Hof, der preußisch-hessisch-badischen Gemeinschaftsstationen Eberbach und Mannheim Hauptgüterbahnhof und der preußisch-hessisch-pfälzischen Gemeinschaftsstationen Bad Münster a. Stein, Staudernheim, Scheidt b. St. Ingbert und Saargemünd insofern eine Änderung ein, als für diese Stationen Entfernungen und Frachtsätze nur noch je in einem der einschlägigen Tarife bestehen werden. Es werden daher Entfernungen und Frachtsätze je für die einzelne Stationsverbindung vorgesehen werden:

a) im Verkehr mit den preußisch-bayerischen Gemeinschaftsstationen entweder in den preußisch-hessisch-bayerischen Tarifen oder in den preußisch-hessischen Binnentarifen, im bayerischen Binnentarif und in den preußisch-hessischen Wechseltarifen mit den an die preußisch-hessischen Staatsbahnlinien anschließenden Privatbahnen sowie den oldenburgischen und mecklenburgischen Staatsbahnen;
b) im Verkehr mit den badisch-bayerischen Gemeinschaftsstationen entweder in den preußisch-hessisch-bayerischen oder in den preußisch-hessisch-badischen und badisch-bayerischen Tarifen;
c) im Verkehr mit den bayerisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen entweder in den preußisch-hessisch-bayerischen oder in den preußisch-hessisch-sächsischen Tarifen;
d) im Verkehr mit den preußisch-hessisch-badischen Gemeinschaftsstationen entweder in den preußisch-hessisch-bayerischen oder in den badisch-bayerischen Tarifen;
e) im Verkehr mit den preußisch-hessisch-pfälzischen Gemeinschaftsstationen entweder in den preußisch-hessisch-bayerischen oder in den pfälzisch-bayerischen Tarifen.

Insoweit jedoch im Verkehr mit den unter b—e genannten Gemeinschaftsstationen die Beförderung von Tiersendungen über verschiedene Bahnwege zugelassen ist, bleiben die hierfür bestehenden Entfernungen und Frachtsätze bis auf weiteres auch noch nach dem 30. Juni d. J. in Geltung.

Durch die vorstehende Aufhebung von Entfernungen und Frachtsätzen werden geringe Frachterhöhungen und Verkehrsbeschränkungen in einzelnen Stationsverbindungen eintreten.

Nähere Auskunft hierüber erteilen das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung und das Tarifbureau der Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatsbahnen in München.

Erfurt, den 15. Mai 1905. (1325)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe.

Vom 20. Mai d. J. ab wird die Station Schmiedefeld (Thüringen) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt in den vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahn-Direktionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 als Versandstation einbezogen.

Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 12. Mai 1905. (1326)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juni 1905 an gelten die im sächsisch-österreichisch-ungarischen und sächsisch-ungarischen Verbande für Dresden-Friedrichstadt bestehenden direkten Frachtsätze auch für Ortsgut nach und von den Stationen Dresden König Albert-Hafen, Dresden-Elbkai (Altstadt) und Dresden-Elbkai (Neustadt).

Dresden, am 16. Mai 1905. (1327)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif, Heft 3, kommt am 1. Juni 1905 der Nachtrag I zur Einführung unter Aufhebung der bisherigen Nachträge I und II. Derselbe ist zum Preise von 30 ₰ bei unserer Drucksachenverwaltung erhältlich.

Durch den Nachtrag kommen teils geänderte, teils neue Frachtsätze für neu in den direkten Verkehr einbezogene Stationen zur Einführung.

Straßburg, den 11. Mai 1905. (1328)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird der Tarifnachtrag IV ausgegeben werden. Neben einigen Frachtermäßigungen werden auch Frachterhöhungen im Verkehre zwischen Wertheim Bad. B. und bayerischen Stationen und im Verkehre zwischen Heidingsfeld Bayer. B. und badischen Stationen der Main-Neckarbahn in Kraft treten. Über diese wird bis zum Erscheinen des Nachtrags auf Anfrage das Tarifbureau der Generaldirektion Auskunft erteilen.

München, den 15. Mai 1905. (1329)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Preußisch-bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai d. J. wird die Station St. Georgen b. Bayreuth der bayerischen Staatseisenbahnen für die Abfertigung von lebenden Tieren aller Art in Wagenladungen sowie von Pferden bei Aufgabe von 2 und 3 Stück in gewöhnlichen Wagen in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Tarifstationen Auskunft.

Erfurt, den 16. Mai 1905. (1330)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die Gültigkeit des Ausnahmetarifs Nr. 32 für Kupfervitriol und Schwefel in dem Gütertarife badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetriebe wird auf weitere 5 Jahre, also gültig bis Ende 1909, verlängert.

Karlsruhe, den 16. Mai 1905. (1331)
Gr. Generaldirektion.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1905 treten infolge Aufhebung der seitherigen Gleichstellung der Entfernungen und Frachtsätze für die Mitbewerbsstationen Zeitz (Pr. St. B.) und Zeitz (S. St. B.) neue erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für Zeitz sächsische Staatsbahn in Kraft.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 15. Mai 1905. (1332)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird zum Gütertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verband der Nachtrag 2 herausgegeben. Derselbe enthält außer sonstigen Änderungen und Ergänzungen neue Entfernungen für die Station Gottleuba der sächsischen Staatseisenbahn sowie für eine größere Anzahl neuer Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Danzig, Königsberg i/Pr., ferner geänderte, zum Teil erhöhte Entfernungen für die Stationen Gera S. Stb., Großzschocher S. Stb., Leipzig II (Dresd. Bf.), Plagwitz-Lindenau S. Stb., Weida S. Stb., Weida-Altstadt, Zeitz S. Stb. und für die Stationen der Strecken Weida-Mehltheuer-Hof S. Stb., Schönberg i. S.-Schleiz, Schönberg i. S.-Hirschberg a. d. S.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion.

Bromberg, den 17. Mai 1905. (1333)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil III, Heft 2 vom 1. November 1902.
Teil IV, Heft 2 vom 1. August 1904.

Die für Wertheim bestehenden Frachtsätze werden — insoweit der Verkehr zwischen der ungarischen Station und Wertheim ausschließlich über Kufstein zu leiten ist — mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. aufgehoben.

In Stationsverbindungen, in welchen die Verkehrsleitung über Passau und Kufstein wechselt, bleiben die Sätze für Wertheim bestehen.

Über die Leitung erteilen die Aufgabestationen Auskunft.

München, den 15. Mai 1905. (1334)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
Teil III, Heft 1 vom 1. Dezember 1898.
Teil IV, Heft 1 vom 1. August 1904.

Die für Wertheim vorgesehenen Frachtsätze treten, insoweit der Verkehr zwischen der österreichischen Station und Wertheim über Kufstein oder Lindau zu leiten ist, mit 1. Juli l. J. außer Kraft.

Über die Leitung erteilen die Aufgabestationen Auskunft.

München, den 15. Mai 1905. (1335)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 treten im Verkehre zwischen Mainz, Mannheim Hauptgüterbhf., Mannheim Industriehafen, Mannheim Neckarvorstadt und Ludwigshafen a. Rh. einerseits und der Station Heidingsfeld Bayer. B. anderseits neue, zum Teil bis zu 12 km erhöhte Tarifentfernungen und entsprechend erhöhte Frachtsätze in Kraft.

München, den 15. Mai 1905. (1336)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Vom 1. Juli 1905 ab findet für Gütersendungen zwischen London und Antwerpen einer- und Basel Badischer Bahnhof anderseits direkte Abfertigung über Herbesthal-Mannheim oder -Maxau nicht mehr statt. An deren Stelle tritt auf Frachtbriefvorschrift direkte Abfertigung über Herbesthal-Saargemünd-Hüningen. Tarifnachträge, und zwar Nr. I zum englisch-südwestdeutschen Heft 2 und Nr. III zu den belgisch-südwestdeutschen Heften 2a und 2b, welche neben der vorstehenden Änderung auch die inzwischen im Verfügungswege erlassenen Ergänzungen usw. enthalten, werden zum 1. Juli d. J. eingeführt werden.

Straßburg, den 12. Mai 1905. (1337)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Deutsch-französischer und deutsch-südfranzösischer Verband.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1905 treten infolge Aufhebung der seitherigen Gleichstellung der Entfernungen und Frachtsätze für die Mitbewerbsstationen in Leipzig, Gera und Zeitz der preußischen Staatsbahnen einerseits und der sächsischen Staatsbahnen anderseits neue erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für Leipzig I (Bayerischer Bahnhof), Leipzig II (Dresdener Bahnhof), Leipzig-Stötteritz, Gera (S.St.B.) und Zeitz (S.St.B.) in Kraft. Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau, hier.

Straßburg, den 15. Mai 1905. (1338)
Die geschäftsführende Verwaltung
für den deutsch-französischen Güterverkehr mit und über Elsaß-Lothringen sowie für den deutsch-südfranzösischen Güterverkehr:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ungarisch-deutscher Holz- und Borkeverkehr.

Am 1. August d. J. tritt an Stelle des ungarisch-deutschen Holz- und Borketarifs vom 1. März 1899 nebst Nachtrag I und allen hierzu veröffentlichten Änderungen und Ergänzungen ein neuer Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz und Rinde (Borke, Lohe) in Kraft, welcher zum Teil Frachtermäßigungen auf Grund ermäßigter Anteile der außerdeutschen Bahnen, zum Teil Frachterhöhungen und außerdem Tariferweiterungen und Verkehrsbeschränkungen enthält.

Das neue Tarifheft kann ab 1. Juni 1905 zum Preise von 1,85 ℳ. bei den Endverwaltungen bezogen werden. Bis dahin erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Breslau, den 16. Mai 1905. (1339)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband. (Verkehr mit Süddeutschland.)

Berichtigung des Nachtrages II zum Tarif Teil II, Heft 1.

In dem am 1. Mai 1905 in Kraft getretenen Nachtrage II zum Tarife Teil II, Heft 1 sind nachstehende Berichtigungen durchzuführen:

Auf Seite 3 ist im Ausnahmetarife Nr. 3 (Eisen usw.) in der Serie A bei a) anstatt „in Mengen unter 3000 kg" zu setzen: „in Mengen unter 5000 kg".

Auf Seite 13 ist im Ausnahmetarife Nr. 4 (Maschinen) bei a) anstatt „in Mengen unter 3000 kg" zu setzen „in Mengen unter 5000 kg".

Auf Seite 16 ist im Ausnahmetarife Nr. 4Aa bei Galati im Schnittpunkte I der Schnittfrachtsatz von 919 auf 419 zu berichtigen.

Auf Seite 26 ist der Stationsname Wiesbaden zu streichen und dafür zu setzen:

Wiesbaden Süd**)
Wiesbaden West††)

und als Fußnote anzubringen:

**) Nur gültig für Eil- und Frachtgüter.

††) Nur gültig für Wagenladungsgüter.

Wien, am 16. Mai 1905. (1340)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Hamburg-mecklenburg-pommerscher Personen- und Gepäcktarif.

Teil II vom 1. Mai 1903.

Infolge Wegfalls der Zusatzbestimmung 4 zu § 32 der Eisenbahn-Verkehrsordnung im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I, werden im oben bezeichneten Tarif die besonderen Bestimmungen 6 zu § 32 und zu § 33 der Verkehrsordnung über die Abfertigung von Gepäck ohne Lösung von Fahrkarten mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde am 1. Juni d. J. aufgehoben.

Schwerin, den 11. Mai 1905. (1341)
Großherzogliche
General-Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Verdingungen.

Die zur schlüsselfertigen Herstellung eines Wohngebäudes für 2 mittlere Beamte mit Stallanbau auf Bahnhof Dallgow-Döberitz erforderlichen Arbeiten sollen öffentlich verdungen werden.

Die für die Ausschreibung maßgebenden Zeichnungen liegen im Bureau der unterzeichneten Betriebsinspektion, Invalidenstraße 51 — Zimmer 28 — zur Einsichtnahme aus. Die Verdingungshefte sind gegen post- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,00 ℳ. in bar von hier zu beziehen. Angebote sind versiegelt und kostenfrei mit der Aufschrift: „Herstellung eines Wohngebäudes auf Bahnhof Dallgow-Döberitz" bis zum 26. Mai d. J., vormittags 11 Uhr, hierher einzureichen. Um diese Zeit findet die Eröffnung in Gegenwart der etwa erschienenen Bewerber statt.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Berlin, im Mai 1905. (1342)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 3.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Die von der Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaren, als: Zink (altes Blech), Stahl und Stahlabfälle, Radreifen, Kurbeln, Stahl- und Eisenschienen, Auslenkungen, Herzstücke, Schwellen, Weichenstellböcke, Unterlagsplatten, Laschen, Formeisen, Gußeisen-, Schweißeisen- und Flußeisenabfälle, Material von Zentralweichen, eiserne Röhren usw., zusammen ungefähr 9600 t, werden Dienstag, den 6. Juni d. J., vormittags von 10—12 Uhr und nachmittags 2 Uhr beginnend in unserem Versteigerungsraum (Eingang beim Ettlinger Bahnübergang) öffentlich versteigert. Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen. Die Kaufbedingungen und das Materialverzeichnis werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.

Karlsruhe, den 8. Mai 1905. (1343)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

9. Offene Stellen.

Bahnmeister gesucht.

Anfangsgehalt 1500 ℳ. Der Bewerbung sind Lebenslauf und Zeugnisse beizufügen. (1344)

Die Direktion
der Westfälischen Landeseisenbahn,
Lippstadt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 40. | 24. Mai 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 15 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Die Kaufmannseigenschaft der Staatseisenbahnen.

Von Dr. jur. W. Hertzer.

Das deutsche Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 macht im § 1 die Kaufmannseigenschaft davon abhängig, daß jemand ein Handelsgewerbe betreibt. Als Handelsgewerbe im Sinne des Handelsgesetzbuchs gilt nicht nur jeder der im § 1 aufgeführten Gewerbebetriebe, sondern, wie § 2 besagt, auch jedes andere gewerbliche Unternehmen, das nach Art und Umfang einen in kaufmännischer Weise eingerichteten Geschäftsbetrieb erfordert, sofern die Firma des Unternehmers in das Handelsregister eingetragen ist. Der Begriff des gewerbsmäßigen Geschäftsbetriebes setzt ferner voraus, daß dessen Zweck von vornherein nicht auf den Abschluß einzelner Geschäfte, sondern auf eine ganze Reihe zusammenhängender Geschäfte gerichtet ist, und daß zugleich die Absicht besteht, aus dieser Tätigkeit dauernd Gewinn zu erzielen (vergl. Reichsoberhandelsgericht Bd. IX S. 436, XVII S. 157, Reichsger. Bd. XXXVIII S. 20). Da nun im § 1 Ziff. 5 H.-G.-B. die Geschäfte der Frachtführer und der zur Beförderung von Personen bestimmten Anstalten als Handelsgewerbe bezeichnet sind und dieser Gewerbebetrieb auch von verschiedenen staatlichen Anstalten, wie von den Postverwaltungen und den Staatseisenbahnen, und zwar in der Absicht, einen dauernden Gewinn zu erzielen, ausgeübt wird, so würde schon aus dieser Bestimmung sich die Folgerung ergeben, daß die genannten Staatsanstalten als Kaufleute im Sinne des Handelsgesetzbuchs anzusehen seien. Unter der Herrschaft des alten Handelsgesetzbuchs, das im Art. 272 Ziff. 3 die Geschäfte des Frachtführers sowie die Geschäfte der für den Transport von Personen bestimmten Anstalten, falls sie gewerbsmäßig betrieben wurden, gleichfalls zu den Handelsgeschäften rechnete, vertraten denn auch Wissenschaft und Rechtsprechung in überwiegendem Maße die obige Rechtsanschauung (vergl. Thöl, Das Handelsrecht Bd. I S. 121, Laband, Staatsrecht des Deutschen Reiches 1895 Bd. II S. 50, Reichsoberhandelsger. Bd. III S. 405, Reichsger. XX S. 122). Allerdings blieb diese Ansicht nicht unbestritten. So wurde gegen die Kaufmannseigenschaft der genannten staatlichen Betriebe geltend gemacht, daß deren Tätigkeit keine private, sondern eine amtliche sei und auf öffentlichem Recht beruhe; was ferner den Gewinn anlange, den diese Anstalten erzielten, so charakterisiere sich derselbe als eine Steuer, die den tatsächlichen Verkehr in ähnlicher Weise treffe, wie die Stempelsteuer den rechtlichen (Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts 4. Aufl. S. 30/31, vergl. auch Georg Meyer, Verwaltungsrecht [1893] Bd. I § 177 Note 5). Das neue Handelsgesetzbuch hat die Streitfrage nur hinsichtlich der Staatspost positiv entschieden, indem es im § 452 die Bestimmungen des sechsten Abschnitts über das Frachtgeschäft auf die Postverwaltungen des Reiches und der Bundesstaaten nicht für anwendbar erklärt und ihnen zugleich die Kaufmannseigenschaft ausdrücklich abspricht. Für die Staatseisenbahnen hat es eine solche Ausnahmebestimmung nicht getroffen und dadurch, wenn auch indirekt, zu erkennen gegeben, daß diese Betriebe wie die übrigen Landfrachtführer auch in Gemäßheit des § 1 Ziffer 5 als Kaufleute zu gelten haben.

Den Staatseisenbahnverwaltungen würden nun, streng genommen, aus ihrer Kaufmannseigenschaft die gleichen Rechte und Pflichten erwachsen, wie sie für jeden anderen Vollkaufmann im Handelsgesetzbuche vorgesehen sind. Das Gesetz hat indessen, was die den Vollkaufleuten auferlegten Verpflichtungen angeht, zu gunsten der staatlichen Unternehmen mit Rücksicht auf deren öffentlich-rechtlichen Charakter Ausnahmebestimmungen getroffen. So besteht zunächst für die staatlichen Gewerbebetriebe und demnach auch für die Staatseisenbahnen kein Zwang zur Eintragung in das Handelsregister, dem nach § 29 H.-G.-B. jeder sonstige Vollkaufmann unterworfen ist, denn das Handelsgesetzbuch bestimmt im § 36, daß ein Unternehmen des Reiches, eines Bundesstaates oder eines inländischen Kommunalverbandes nicht in das Handelsregister eingetragen zu werden braucht. Erfolgt die Anmeldung trotzdem, so besteht für diese Anstalten die

weitere Vergünstigung, daß die Eintragung auf die Angabe der Firma, des Sitzes und des Gegenstandes des Unternehmens zu beschränken ist. Ob allerdings die Staatseisenbahnverwaltungen die Anmeldung ihres Gewerbebetriebes zum Handelsregister tatsächlich jemals bewirken werden, erscheint zum mindesten zweifelhaft, denn für sie als öffentliche Behörden hat die Eintragung in dieses Register nicht die zivilrechtliche Bedeutung, die mit dem genannten Akt für jeden sonstigen Kaufmann verbunden ist. Für diesen besteht der Zweck der Eintragung darin, daß die seinerseits angemeldeten Tatsachen öffentlich verlautbart werden und durch die amtliche Beurkundung zugleich die Vermutung der Richtigkeit für sich haben; eine staatliche Behörde aber hat, auch wenn sie ein Handelsgewerbe betreibt, in der Regel keine Veranlassung, ihre Firma oder überhaupt ihre rechtlichen Verhältnisse in Form der Eintragung zum Handelsregister zu beurkunden, da diese Tatsachen ja bereits durch den öffentlich-rechtlichen Charakter der Behörde zur Genüge ersichtlich gemacht sind und demgemäß auch die etwaige Annahme der behördlichen Firma durch einen Dritten oder gar die nach § 32 H.-G.-B. von Amtswegen einzutragende Konkurseröffnung in bezug auf eine staatliche Verwaltung ohne weiteres als ausgeschlossen gelten kann.

Ebensowenig praktische Bedeutung für die Staatseisenbahnen haben die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über die jedem Kaufmann pflichtmäßig obliegende Führung von Handelsbüchern und über die Aufstellung von Inventar und Bilanz (§§ 38—47). Zunächst ergibt sich die Verpflichtung zur ordnungsmäßigen Buchführung (§ 38 Abs. 1) und die damit verbundene weitere Verpflichtung zur Zurückbehaltung von Abschriften der abgesendeten Briefe und zur Aufbewahrung dieser Abschriften sowie der empfangenen Briefe (§ 38 Abs. 2) für die Eisenbahnbehörden bereits aus allgemeinen staats- und verwaltungsrechtlichen Grundsätzen; sodann aber sind, was die Aufstellung von Inventar und Bilanz angeht, die staatlichen und kommunalen Gewerbebetriebe nach § 42 an die dieserhalb getroffenen besonderen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs nicht gebunden, sondern befugt, ihre Rechnungsabschlüsse in einer von diesen Vorschriften abweichenden Weise vorzunehmen.

Auch die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über die Prokuristen, Handlungsgehilfen und Handlungslehrlinge (§§ 48—83) können auf die Staatseisenbahnverwaltungen im allgemeinen, d. h. soweit das Verhältnis der letzteren zu ihren Angestellten in Betracht kommt, keine Anwendung finden, denn in ihrer Eigenschaft als Beamte des Staates sind die Bahnangestellten, wenn die ihrerseits geleisteten Dienste auch kaufmännischer Natur sind, gleichwohl keine Handlungsgehilfen im Sinne des Handelsgesetzbuchs. Die letzteren stehen vielmehr stets in einem privatrechtlichen Dienstverhältnis, welches von dem öffentlichen Beamtenverhältnis wesentlich verschieden ist (Laband a. a. O. S. 383). Immerhin besteht die Möglichkeit, daß auch der Staat und demnach auch die Staatseisenbahnen privatrechtliche Dienstverträge schließen und Handlungsgehilfen, insbesondere aber Handlungsbevollmächtigte oder Handlungsagenten anstellen (Laband a. a. O. S. 385). Derartige Verträge können z. B. die Leiter von privaten Reisebureaus eingehen, denen von den Eisenbahnverwaltungen gegen ein bestimmtes Entgelt der Verkauf von Fahrtausweisen übertragen wird, oder die bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer, die sich vertraglich verpflichten, die Beförderung ankommender oder abgehender Güter von der Bahnstation nach dem Bestimmungsort oder umgekehrt zu einer bestimmten Taxe zu übernehmen. Das Rechtsverhältnis, das zwischen diesen Personen und der Eisenbahn besteht, ist das der Handlungsagenten oder Handlungsbevollmächtigten zum Geschäftsherrn, und gelten daher für beide Teile die einschlägigen Vorschriften des Handelsgesetzbuchs.

Was die Rechte betrifft, die den Staatseisenbahnen auf Grund ihrer Kaufmannseigenschaft zustehen, so würde es sich hier zunächst um den durch die Eintragung der Firma im Handelsregister gewährten Schutz gegen den unbefugten Gebrauch dieser Firma durch Dritte (§§ 30, 37) sowie um die Befugnis handeln, Prokuristen und Handlungsbevollmächtigte zu bestellen (§ 48 f.). Für die Staatseisenbahnverwaltungen haben aber in Anbetracht des öffentlich-rechtlichen Charakters der genannten Betriebe diese Rechte, wie bereits bemerkt, nicht die Bedeutung, die sie für jeden anderen Kaufmann besitzen, kommen daher hier nicht weiter in Betracht. Rechte dagegen von wirklich praktischer Bedeutung und ebenso entsprechende Verpflichtungen erwachsen den genannten Verwaltungen aus ihrer Kaufmannseigenschaft insofern, als die Rechtsgeschäfte, die sie in ihrem Gewerbebetriebe abschließen, insbesondere also die Personentransport- und Frachtverträge sowie auch etwaige Kaufverträge, die Eigenschaft von Handelsgeschäften besitzen und auf diese Verträge daher die allgemeinen Vorschriften Anwendung finden, die das Handelsgesetzbuch in dem dritten Buche für die Handelsgeschäfte überhaupt getroffen hat. Die Rechte und Pflichten, die in diesen Bestimmungen für den Kaufmann im allgemeinen enthalten sind, werden somit auch für die Staatseisenbahnen von Bedeutung.

Von Wichtigkeit ist hier zunächst die Bestimmung des § 345, wonach auch bei einseitigen Handelsgeschäften — wenn also nur der eine Teil Kaufmann ist — die Vorschriften über Handelsgeschäfte in der Regel für beide Teile gleichmäßig zur Anwendung kommen. Da die Eisenbahn in ihrem Gewerbebetriebe stets Kaufmann ist, gelten hiernach, abgesehen von besonderen Ausnahmen, die Bestimmungen des dritten Buches auch dann, wenn der Absender des Gutes oder überhaupt die andere Partei nicht Kaufmann ist. Eine Ausnahme von dieser Regel enthält § 352, der die Höhe der gesetzlichen Zinsen — aber nur bei beiderseitigen Handelsgeschäften — auf 5 % für das Jahr festsetzt. Diese Vorschrift kann bei der Nacherhebung und Rückerstattung von Frachtbeträgen und Gebühren von Bedeutung werden (E.-V.-O. § 61). Ist daher der dem Anspruch zugrunde liegende Frachtvertrag ein beiderseitiges Handelsgeschäft, d. h. hat der Absender den Frachtvertrag im Betriebe seines Handelsgewerbes abgeschlossen, so sind vom Tage der Fälligkeit der zu erstattenden oder nachzuzahlenden Beträge 5 % Zinsen zu berechnen. Ist der Absender dagegen kein Kaufmann im Sinne des Handelsgesetzbuchs und der Frachtvertrag demnach nur auf Seiten der Eisenbahnverwaltung ein Handelsgeschäft, so sind vom Tage der Mahnung bezw. der Klageerhebung oder der Zustellung eines Zahlungsbefehls 4 % Zinsen zu entrichten (Einf.-Gesetz z. H.-G.-B. Art. 2, B. G.-B. §§ 246, 284, 288). Zinseszinsen dürfen jedoch nicht gefordert werden (B. G.-B. §§ 248 Abs. 1, 289, H.-G.-B. § 353).

Nach § 347 H.-G.-B. hat ferner derjenige, welcher aus einem Geschäfte, das auf seiner Seite ein Handelsgeschäft ist, einem anderen zur Sorgfalt verpflichtet ist, für die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns einzustehen. Was unter diesem Begriff im allgemeinen zu verstehen ist, läßt sich in Form einer für alle Fälle geltenden Regel nicht bestimmen, es wird vielmehr stets auf den besonderen Fall, die Art des dem Geschäft zugrunde liegenden Vertrages und die Handelssitte ankommen (Staub, Kommentar z. H.-G.-B. 6. u. 7. Aufl. S. 1058). Grundsätzlich hat der Kaufmann überall für diejenige Sorgfalt einzustehen, die ein Kaufmann seines Gewerbes gewöhnlich anwendet. Demnach ist es Sache der Eisenbahnen und somit auch der Staatseisenbahnverwaltungen, in ihrem Gewerbebetriebe, d. h. bei Ausführung der Transportverträge, die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers bezw. Personentransportführers an den Tag zu legen, und zwar sowohl bei der eigentlichen Beförderung, als auch bei den Handlungen, die in unmittelbarem Zusammenhange mit ihr — sei es vor Beginn des Transports, sei es nach dessen Beendigung — vorgenommen werden. Diese Sorgfalt ist indessen keine unbeschränkte, denn nach § 347 Abs. 2 H.-G.-B. bleiben die Vorschriften des Bürgerlichen

Gesetzbuchs unberührt, nach welchen der Schuldner in bestimmten Fällen nur grobe Fahrlässigkeit zu vertreten oder nur für diejenige Sorgfalt einzustehen hat, die er in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt. So hat nach § 300 Abs. 1 B. G.-B. der Schuldner während des Verzugs nur Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zu vertreten; in gleichem Umfange haftet daher auch die Eisenbahn beim Verzuge des Empfängers, wenn dieser das am Bestimmungsorte eingetroffene Gut nicht innerhalb der im § 69 E.-V.-O. festgesetzten Fristen abnimmt. Sie kann demzufolge nicht nach § 75 E.-V.-O., d. h. nicht für den durch Zufall entstandenen Schaden in Anspruch genommen werden. Auch bei der unentgeltlichen Aufbewahrung von Gegenständen, z. B. von zugeführten Gütern, deren Beförderung nicht sofort erfolgen kann (E.-V.-O. § 55 Abs. 2), erleidet die obige Sorgfalt insofern eine Beschränkung, als die Eisenbahn in ihrer Eigenschaft als Verwahrerin nur für diejenige Sorgfalt einzustehen hat, welche sie in eigenen Angelegenheiten anzuwenden pflegt (B. G.-B. § 690). Die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns haben die Staatseisenbahnen ferner in den Fällen zu beobachten, in welchen sie beim Vorliegen von Ablieferungshindernissen das Gut auf Gefahr und Kosten des Absenders auf Lager nehmen (E.-V.-O. § 70 Abs. 2).

Auch bei Ausübung des Pfandrechts, das die Staatseisenbahnverwaltungen insbesondere wegen der durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen an dem Gute besitzen, kommt ihre Kaufmannseigenschaft zur Geltung. Als Pfandgläubiger sind sie nämlich nach § 368 Abs. 1 H.-G.-B. befugt, einen etwaigen Pfandverkauf bereits eine Woche nach der Verkaufsandrohung vorzunehmen, vorausgesetzt, daß die Verpfändung auch auf Seiten des Verpfänders sich als Handelsgeschäft darstellt, während nach bürgerlichem Recht in diesem Falle eine Frist von einem Monat vorgesehen ist (B. G.-B. § 1234). Üben die Staatseisenbahnen nun das Pfandrecht in ihrer Eigenschaft als Frachtführer aus, so findet nach § 368 Abs. 2 H.-G.-B. obige Vorschrift auch dann Anwendung, wenn der dem Anspruch zugrunde liegende Frachtvertrag nur auf ihrer Seite ein Handelsgeschäft ist, wenn also der Absender kein Kaufmann ist oder den Frachtvertrag nicht im Betriebe seines Handelsgeschäfts abgeschlossen hat.

Eine sich aus der Kaufmannseigenschaft der Staatseisenbahnen ergebende weitere wichtige Befugnis ist das ihnen nach Maßgabe der §§ 369—372 H.-G.-B. zustehende Zurückbehaltungsrecht. Dieses kaufmännische Zurückbehaltungsrecht ist wohl von dem Pfandrechte zu unterscheiden; denn während die Bahnverwaltungen als Frachtführer dieses gegen jeden Empfänger, der sie wegen ihrer frachtvertraglichen Forderungen nicht befriedigt, geltend machen können, haben sie ein Zurückbehaltungsrecht in der Regel nur wegen der fälligen Forderungen, welche ihnen gegen einen anderen Kaufmann aus den zwischen ihnen geschlossenen beiderseitigen Handelsgeschäften zustehen, und zwar erstreckt sich das Zurückbehaltungsrecht auf die beweglichen Sachen und Wertpapiere des Schuldners, welche mit dessen Willen auf Grund von Handelsgeschäften in den Besitz der Eisenbahnen gelangt sind, sofern diese sie noch im Besitz haben, insbesondere mittels Konossements, Ladescheins oder Lagerscheins darüber verfügen können (H.-G.-B. § 369 Abs. 1). Hiernach könnte z. B. das kaufmännische Zurückbehaltungsrecht von einer Staatseisenbahnverwaltung gegen einen Kaufmann wegen fälliger Frachtforderungen an einer Sendung Kolonialwaren ausgeübt werden, die jener zum Transport aufgeliefert hat, deren Beförderung aber nicht sofort erfolgen konnte und die deshalb von der betreffenden Güterabfertigungsstelle gemäß § 55 Abs. 2 E.-V.-O. in einstweilige Verwahrung genommen wurde. Die Geltendmachung des Zurückbehaltungsrechts ist auch wegen nicht fälliger Forderungen gestattet, wenn die Eisenbahn Gefahr läuft, ihre Forderung zu verlieren, nämlich wenn der Schuldner seine Zahlungen eingestellt hat oder über sein Vermögen der Konkurs eröffnet oder er fruchtlos gepfändet ist (H.-G.-B. § 370). Der Inhalt des Zurückbehaltungsrechts besteht darin, daß die Bahnverwaltung dem Schuldner oder einem solchen Dritten gegenüber, dem die Sache erst nach Entstehung dieses Rechts übereignet oder verpfändet ist (H.-G.-B. § 369 Abs. 2, B. G.-B. § 986 Abs. 2), die Herausgabe verweigern und sich aus dem Erlöse der Sache für ihre Forderung bezahlt machen darf (H.-G.-B. § 371 Abs. 1). Vorausgesetzt ist jedoch hierbei, daß sie einen vollstreckbaren Titel gegen den Schuldner erlangt hat; die Eisenbahn muß daher diesen zuvor bei dem Gericht, in dessen Bezirk sie ihren allgemeinen Gerichtsstand oder den Gerichtsstand der Geschäftsniederlassung hat, auf Gestattung der Befriedigung aus dem zurückbehaltenen Gegenstande verklagen (§ 371 Abs. 3 u. 4). Die Wartefrist, nach deren Ablauf der Verkauf stattfinden kann, beträgt auch hier eine Woche. Im Konkurse des Schuldners hat die Bahnverwaltung ferner als zurückbehaltungsberechtigte Gläubigerin ein Absonderungsrecht (Konkurs-Ordn. § 41 Nr. 8).

Von Bedeutung für die Staatseisenbahnen in ihrer Rechtsstellung als Kaufleute sind schließlich noch die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über den Handelskauf (§§ 373—382). Diese Bestimmungen, die dem Käufer gegenüber den entsprechenden Vorschriften des bürgerlichen Rechts wesentlich höhere Verpflichtungen auferlegen, kommen für die Bahnverwaltungen sowohl bei der Beschaffung von Bau- und Betriebsmaterialien, von Betriebsmitteln und von sonstigen zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Ausrüstungsstücken, als auch beim Verkauf von nicht mehr verwendbaren Gegenständen, wie z. B. von alten Bau- und Oberbaumaterialien, in Betracht. Zu unterscheiden ist bei diesen Vorschriften wiederum, ob der Kauf ein einseitiges oder ein zweiseitiges Handelsgeschäft ist. Liegt ein zweiseitiges Handelsgeschäft vor, so wird dieser Umstand für die Lieferung vertragswidriger Ware und für die einstweilige Aufbewahrung der letzteren von Belang. Der Käufer hat in dieser Hinsicht die Vorschriften der §§ 377—379 zu beobachten. Handeln die Eisenbahnverwaltungen sonach in ihrer Eigenschaft als Käufer, so haben sie die bestellte Ware unverzüglich nach der Ablieferung durch den Verkäufer zu untersuchen und etwaige Mängel zu rügen, andernfalls die Ware als genehmigt gilt, es sei denn, daß es sich um einen Mangel handelt, der bei der Untersuchung nicht erkennbar war (§ 377). Bei einseitigen Handelsgeschäften gelten dagegen die Regeln des bürgerlichen Rechts, d. h. der Anspruch auf Schadenersatz wegen Mangels einer zugesicherten Eigenschaft der bestellten Ware verjährt in sechs Monaten von der Ablieferung an (B. G.-B. § 477 Abs. 1). Ferner ist bei zweiseitigen Handelsgeschäften der Käufer nicht berechtigt, wenn er die ihm vom Verkäufer gelieferte Ware beanstandet, deren Annahme zu verweigern oder sie gar dem Verkäufer zurückzusenden, sondern verpflichtet, für ihre einstweilige Verwahrung Sorge zu tragen.

Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs über den Verzug des Käufers bei der Annahme der Ware (§ 377) gelten sowohl für einseitige als zweiseitige Handelsgeschäfte. Die Eisenbahnen müßten hiernach, wenn sie bestellte Betriebsmaterialien nicht rechtzeitig abnehmen, es sich gefallen lassen, daß der Verkäufer die letzteren auf ihre Kosten in einem öffentlichen Lagerhause oder sonst in sicherer Weise hinterlegt bezw. für ihre Rechnung zum Selbsthilfeverkauf schreitet. Bei den sogen. Spezifikationskäufen, deren Eigentümlichkeit darin besteht, daß die nähere Bestimmung über Form, Maß oder ähnliche Verhältnisse der zu liefernden Gegenstände dem Käufer vorbehalten bleibt — z. B. eine Staatseisenbahnverwaltung kauft eine bestimmte Menge Eisen, behält sich aber im Vertrage die nähere Bestimmung darüber vor, welche Mengen sie als Bandeisen, Rundeisen oder Stabeisen beziehen will, da von vornherein, d. h. beim Abschluß des Vertrages, der Verbrauch der einzelnen Mengen noch nicht feststeht —, ist der Käufer, in unserem Falle also die Bahnverwaltung, verpflichtet, die vorbehaltenen Bestimmungen auch zu treffen. Gerät sie mit der Erfüllung dieser Verpflichtung in Verzug, so kann der Verkäufer nicht nur gemäß § 326 B. G.-B. Schadenersatz wegen Nichterfüllung fordern oder vom Vertrage zurücktreten, sondern es

ist ihm im § 375 H.-G.-B. auch das Recht verliehen, die fraglichen Bestimmungen statt der Eisenbahn vorzunehmen. Er teilt ihr diese Bestimmungen mit und setzt ihr zugleich eine angemessene Frist zur Vornahme anderweitiger Bestimmungen; nach unbenutztem Ablauf dieser Frist sind alsdann die vom Verkäufer getroffenen Bestimmungen maßgebend.

Bemerkt sei noch, daß, wenn es sich bei dem Kaufe um ein Fixgeschäft handelt, der eine Teil also, sei er Käufer oder Verkäufer, laut Vereinbarung genau zu einer fest bestimmten Zeit oder innerhalb einer fest bestimmten Frist die Leistung zu bewirken hat, die Bestimmungen des § 376 H.-G.-B., und zwar auch bei einseitigen Handelsgeschäften zur Anwendung kommen. Hiernach ist die Eisenbahnverwaltung z. B. als Käufer befugt, von dem Vertrage zurückzutreten, wenn die Leistung nicht zu der bestimmten Zeit oder nicht innerhalb der bestimmten Frist erfolgt, oder, falls der Verkäufer im Verzuge ist, statt der Erfüllung Schadenersatz wegen Nichterfüllung zu verlangen. Im letzteren Falle kann sie, wenn die Ware einen Börsen- oder Marktpreis hat, entweder den Unterschied des Vertragspreises und des Markt- oder Börsenpreises, der am Erfüllungsorte und zur Erfüllungszeit gilt, vom Verkäufer fordern, oder aber zum Deckungskauf schreiten, d. h. sofort nach dem Ablaufe der bedungenen Lieferfrist die Ware anderweit kaufen und den auf diese Weise zu ihren Ungunsten etwa sich ergebenden Preisunterschied dem Verkäufer in Rechnung stellen. Ist die Bahnverwaltung Verkäufer, so kann sie beim Verzuge des Käufers von diesem gleichfalls den Unterschied zwischen Vertrags- und Markt- oder Börsenpreis verlangen oder zum Selbsthilfeverkauf schreiten, d. h. die Ware anderweit verkaufen und den allfälligen Preisunterschied als Schadenersatz beanspruchen. Umgekehrt hinwiederum hat die Eisenbahn obige Ersatzleistungen der Gegenpartei zu gewähren, wenn sie ihrerseits, sei es als Käufer oder auch als Verkäufer, mit ihren vertraglichen Verpflichtungen im Verzuge ist.

Wohlfahrtsverein der Beamten der Holländischen Eisenbahngesellschaft.

In Nr. 33 d. Ztg. vom 27. April 1904 brachten wir eine Mitteilung über die Errichtung eines Wohlfahrtsvereins von Beamten der Holländischen Eisenbahngesellschaft. Dieser Verein hat sich in der kurzen Zeit seines Bestehens schon so bedeutend ausgebreitet, daß es für die Leser dieser Zeitung von Interesse sein wird, einiges nähere über seine Weiterentwicklung zu erfahren.

Der Verein wurde Ende 1903 unter dem Namen „Voor Allen der H. Y. S. M." gebildet, trat jedoch erst im Februar 1904 in Wirksamkeit. Für diese wurden folgende drei Hauptgrundsätze aufgestellt: 1. Die Förderung der Wohlfahrt soll erfolgen durch das Personal mit Hilfe der Holländischen Eisenbahngesellschaft und nicht umgekehrt. 2. Einheitlichkeit der finanziellen Leitung, im übrigen Selbständigkeit der einzelnen Organe. 3. Der Verein muß sich den bereits bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen anpassen. Diesen Grundsätzen gemäß ist die Leitung des ganzen Vereins einer Hauptverwaltung übertragen, die von allen Mitgliedern des Vereins aus ihnen gewählt wird. Für jede Einrichtung des Vereins wird eine besondere Verwaltung ernannt, die unter Aufsicht der Hauptverwaltung selbständig tätig ist; jedoch bedürfen Ausgaben, die einen gewissen Betrag überschreiten, der Genehmigung der Hauptverwaltung. Die Mitglieder der Hauptverwaltung haben das Recht und auch die Pflicht, mehrmals den Versammlungen der Einzelverwaltungen beizuwohnen, und haben dort beratende Stimme.

Überdies können dem Vereine auch selbständige Untervereine angeschlossen werden, wie Gesangvereine usw., welche vom Hauptverein zwar unterstützt, aber sonst auch finanziell ganz unabhängig von einem eigenen Vorstand geleitet werden.

Die Verbindung zwischen der Hauptverwaltung und allen Mitgliedern wird durch die Wahl von drei Vertretern (Korrespondenten) für jeden Bezirk, welcher mindestens hundert Mitglieder des Vereins zählt, unterhalten. Von diesen drei Vertretern wird einer durch die Hauptverwaltung ernannt, die beiden anderen werden durch die Mitglieder gewählt. Diese Vertreter vereinigen sich zweimal jährlich zu einer Generalversammlung in Amsterdam, und diese bildet den höchsten gesetzgebenden Körper des Vereins, dem auch die Hauptverwaltung Rechenschaft abzulegen hat.

Die Verwaltung des ganzen Vereins und der verschiedenen Einrichtungen wird geführt von einem Hauptbureau unter der Leitung eines Verwalters, der unmittelbar der Hauptverwaltung untersteht und auch gleichfalls den Anordnungen der verschiedenen Abteilungen Folge zu leisten hat. Der Verwalter ist demzufolge auch in der Lage, der Hauptverwaltung jede gewünschte Auskunft zu geben und mit dieser Verwaltung für das gemeinsame Zusammenwirken der verschiedenen Behörden Sorge zu tragen. Ehe die bisher gestifteten Abteilungen genannt werden, möchten wir noch erwähnen, daß die Holländische Eisenbahngesellschaft dem Vereine eine jährliche finanzielle Unterstützung zugesagt hat unter der Bedingung, daß ein Vertreter der Gesellschaft das Recht erhält, den Versammlungen der verschiedenen Abteilungen und der Hauptverwaltung beizuwohnen und in ihnen eine beratende Stimme zu führen. Die weiter nötigen Gelder bekommt der Verein: 1. von den Mitgliedern und 2. von der Konsumabteilung. Die Mitglieder haben nämlich einen bestimmten einmaligen Beitrag zu leisten, und außerdem wird von jedem Mitgliede zur Bestreitung der Verwaltungskosten ein kleiner jährlicher Beitrag erhoben. Die Höhe dieses einmaligen und des jährlichen Beitrages regelt sich nach dem Verdienste des Mitgliedes. Für gewöhnliche Arbeiter sind diese Beträge also sehr niedrig.

Die Satzungen der Konsumeinrichtung bestimmen, daß die Hälfte des reinen Gewinnes der Kasse des Vereins zugute kommt.

Die Organisation des Vereins dürfte anfangs ein wenig verwickelt aussehen, in Wirklichkeit ist sie aber durchaus zweckmäßig und für einen Verein mit so vielen verschiedenen Einrichtungen und mit einem über das ganze Land verbreiteten Wirkungsgebiete unbedingt erforderlich. In der Praxis hat sie sich auch bis jetzt trefflich bewährt.

Die nachfolgenden Einrichtungen wurden schon ins Leben gerufen:

1. Eine Spar- und Darlehenskasse. Diese Einrichtung trat am 15. Februar 1904 ins Leben und hat bis zum 1. Januar d. J. von 195 Mitgliedern Spareinlagen empfangen und an 359 Mitglieder Darlehen gegeben. Die Gelder können von den Mitgliedern außer auf dem Hauptbureau auch an den Stationskassen in Empfang genommen und gezahlt werden. Auch kann Verrechnung dieser Gelder durch Vermittlung der Gesellschaft auf den Lohnlisten bei Auszahlung der Bezüge stattfinden. Diese letzte Zahlweise erfolgt unbedingt jedesmal, wenn ein Mitglied die rechtzeitige Zurückzahlung eines Teiles seines Darlehens versäumt; sie gibt dem Vereine also zugleich die Sicherheit, daß das verabreichte Darlehen richtig zurückbezahlt wird, ausgenommen die seltenen Fälle, daß ein Mitglied etwa stirbt oder aus seiner Stellung entlassen wird. Abrechnung mit dem Hauptbureau erfolgt in den beiden letztgenannten Fällen monatlich durch die Vermittlung der Buchhaltung der Eisenbahngesellschaft.

Die Darlehenskasse hat sich vor allen Dingen als sehr nützlich erwiesen, weil es eine traurige aber wahre Tatsache ist, daß viele Arbeiter absichtlich von kleineren Geschäftsleuten in Schulden gehalten werden, damit diese ausschließlich bei ihnen ihre Waren zu kaufen sich verpflichtet halten und es ihnen zu gleicher Zeit möglich ist, schlechte oder minderwertige Waren zu ziemlich hohen Preisen zu verkaufen. Die Stiftung eines Konsumvereins würde demzufolge auch keinen Zweck haben oder ihn nicht voll erreichen, wenn nicht die Arbeiter mittels eines Darlehens in die Lage versetzt werden, ihre Schuld beim Lebensmittelhändler abzuzahlen.

2. Eine Bibliothek. Ein Verein Amsterdamer Eisenbahnbeamten hatte schon eine ziemlich gute Bücherei, die vom Wohlfahrtsverein übernommen wurde und jetzt allmählich eine große Ausdehnung erhalten wird. Auch sind ihr verschiedene Lehrbücher zur Benutzung durch die Unterrichtsabteilung eingefügt. Selbstverständlich können alle Mitglieder des Vereins Bücher zum Lesen bekommen.

3. Eine Unterrichtsabteilung, welche den Zweck hat, die Beamten für ihre sehr verschiedenen Obliegenheiten in ihren mannigfachen Stellungen zu unterrichten und für etwa abzulegende Prüfungen zu befähigen. Bis jetzt werden die nachfolgenden Unterrichtsstunden gegeben: a) Für die abzulegende Prüfung zum Lokomotivführer. Weil die Beamten, welche sich der Prüfung zu unterwerfen haben, nicht alle nach einer Station kommen können, um Unterricht zu empfangen, ist ein geschlossener Wagen als Schulwagen eingerichtet. In diesem sind alle nötigen Modelle und Zeichnungen für den Unterricht vorhanden. Der Wagen wird einmal wöchentlich

auf ein totes Gleis einer Station gesetzt, auf der der Unterricht erteilt werden soll, und ermöglicht in dieser Weise den Unterricht vieler Beamten in verschiedenen Teilen des Landes. Es hat sich schon jetzt erwiesen, daß dieser Schulwagen in der Praxis sehr gut dem Zwecke entspricht und daß die beteiligten Beamten hohen Wert auf den Unterricht legen. In den letzten drei Monaten, während welcher der Wagen in Benutzung war, wurde in ihm schon an 65 Beamte Unterricht erteilt. b) Für die abzulegenden Prüfungen zum Betriebs- und Eisenbahnsekretär, Lademeister, Stationsassistenten usw. Kurse für diese Prüfungen bestanden zwar teilweise schon früher, wurden jedoch durch den Verein sehr vermehrt. Im Jahre 1904 erhielten 825 Beamte Unterricht für diese Prüfungen. Überdies beabsichtigt die Unterrichtsabteilung die Herausgabe verschiedener Fachbücher, welche ihrer klaren Darstellungsweise wegen auch von den Unterbeamten verstanden und benutzt werden können. So wurde bis jetzt eine Beschreibung über „die Einrichtung und Wirkung von Telegraphenapparaten“ herausgegeben, und heute ist eine einfache Erklärung der Westinghouse-Bremse mit verschiedenen Kupferstichen zur näheren Erläuterung im Druck. Auch hat der Vorstand dieser Abteilung Versammlungen eingerichtet, in denen verschiedene lehrreiche Vorträge gehalten werden. Ein Vortrag z. B. über das Signalwesen und Blocksystem, mit vielen Modellen erläutert, wurde von sehr vielen Beamten besucht und ist als durchaus gelungen zu bezeichnen.

4. Ein Konsumverein (einiges hierüber ist schon in Nr. 33 d. Ztg. vom 27. April 1904 mitgeteilt). Die Erwartung, die dort ausgesprochen wurde, daß besonders diese Einrichtung sehr den Beifall der Beamten finden werde und ihnen auch unbedingt große Vorteile bieten könne, hat sich tatsächlich als richtig erwiesen. Diese Einrichtung hat sich auch schon so ausgebreitet, daß die Magazin- und Versandräume bereits viel zu klein geworden sind und jetzt ein großer Schuppen zu diesem Zwecke eingerichtet wird.

5. In den nächsten Sommermonaten wird auch eine Abteilung für Ferienkolonien in Wirksamkeit treten. Ein Ausschuß zur Vorbereitung dieser Einrichtung ist jetzt mit dem Entwurfe der Vorschriften und mit dem Suchen nach einem geeigneten Ort und Hause beschäftigt. Auch ist noch ein Erholungsheim für kranke Mitglieder in Erwägung gezogen, wenn das zu mietende oder zu kaufende Haus für die Ferienkolonien sich auch für diesen Zweck einrichten läßt.

6. Krankenkassen für die Frauen und Kinder der Beamten sind ebenfalls in Vorbereitung. Die dafür schon gemachten Studien haben jedoch erwiesen, daß eine allgemeine Krankenkasse viele und große Schwierigkeiten darbietet, weil die Zustände in allen Teilen des Landes zu verschieden sind. Gleichwohl ist zu erwarten, daß die Sache in kurzem gute Regelung finden wird.

7. Eine Sterbekasse. Beim Todesfalle eines Mitgliedes empfangen seine Erben binnen spätestens drei Tagen eine Summe von 50 fl. für die Kosten der Beerdigung usw. Die Erben eines jeden Mitgliedes, das mindestens seit drei Monaten dem Vereine angehörte, haben ohne weiteres Recht auf diese Auszahlung.

Zum Schlusse kann schon auf Grund der bisherigen Ergebnisse festgestellt werden, daß der Verein zum besten des Personals wirkt; glücklicherweise wird dies auch von einem großen Teile des Personals gewürdigt, was die tägliche Anmeldung neuer Mitglieder beweist. M . . . . e.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Verkehrseinnahmen deutscher Eisenbahnen** betrugen für April d. J. nach der im Reichseisenbahnamt aufgestellten Übersicht:

	im ganzen	auf 1 km	gegen das Vorjahr (mehr, weniger) im ganzen	auf 1 km	
	M.	M.	M.	M.	%
für alle Bahnen im Monat April d. J.:					
Personenverkehr	52 231 583	1 121	+ 5 187 199	+ 95	+ 9,26
Güterverkehr . .	102 632 856	2 153	+ 3 913 102	+ 41	+ 1,94
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre April—März in der Zeit vom 1. April bis Ende April d. J.:					
Personenverkehr	45 355 559	1 117	+ 4 799 129	+ 101	+ 9,94
Güterverkehr . .	91 307 743	2 198	+ 3 973 521	+ 50	+ 2,33
für die Bahnen mit dem Rechnungsjahre Januar—Dezember in der Zeit vom 1. Januar bis Ende April d. J.:					
Personenverkehr	21 799 835	3 652	+ 604 587	+ 75	+ 2,10
Güterverkehr . . .	46 148 980	7 546	+ 893 864	+ 106	+ 1,42

Die Gesamtlänge der Bahnen betrug 47 844,69 km, gegen das Vorjahr + 790,44 km.

— **Personentarifreform.** In der württembergischen Kammer der Abgeordneten begann am 20. d. M. die Beratung des Eisenbahnetats. Im Laufe der Debatte gab der Minister des Auswärtigen, Frhr. v. Soden, bezüglich der Personentarifreform die Erklärung ab, daß sich eine kürzlich abgehaltene, von allen Eisenbahnverwaltungen beschickte Delegiertenversammlung auf folgende Kilometersätze geeinigt habe: I. Klasse 7 ₰, II. Klasse 4,5 ₰, III. Klasse 3 ₰, IV. Klasse 2 ₰. Ferner sei erreicht worden eine Einigung über die Abschaffung der Rückfahrkarten, über die Einführung eines nach Zonen zu bemessenden Schnellzugzuschlags, über einen gleichfalls nach Zonen zu bemessenden Gepäcktarif und über die Beibehaltung bezw. Beseitigung gewisser Vergünstigungen. Bayern habe eine Ausnahmestellung eingenommen insofern, als es verschiedene Tarifsätze bei sich einführen, in den einzelnen Zügen stets nur höchstens drei Wagenklassen führen und damit die IV. Wagenklasse vermeiden wolle, so daß es also zwei Arten III. Klasse: die eine zum 3 ₰-Satze, die andere zum 2 ₰-Satze, in Aussicht nehme. Wie sich die Durchführung dieses bayerischen Untersystems beim Grenzverkehr ohne Schwierigkeiten und ohne wesentliche Belästigung sowohl der Verwaltung als des Publikums gestalten werde, darüber möchte er sich nicht aussprechen. Zunächst aber habe er einige Bedenken. Jedenfalls habe er sich diesem bayerischen Standpunkte aus folgenden Gründen nicht anschließen können: weil eine Einigung sämtlicher Verwaltungen über den bayerischen Vorschlag ausgeschlossen war, weil er auch gewisse grundsätzliche Bedenken gegen die Durchführung dieses Systems hege, weil Baden von Anfang an sich gegen den bayerischen Vorschlag ausgesprochen habe und nach Lage der Sache sich aussprechen mußte. Er habe keinen Zweifel gelassen, daß Württemberg durch die Annahme der IV. Wagenklasse ein Opfer bringe, daß es aber zu diesem Opfer bereit sei, falls dadurch die Einheit der Tarife bei den deutschen Verwaltungen und gleichzeitig auch das Zustandekommen der Betriebsmittelgemeinschaft gesichert werde. Durch die Änderung werde ein Zustand beseitigt, der nur allzusehr an die alte deutsche Zersplitterung und Zerfahrenheit erinnert.

— **Einnahmen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft.** Die Einnahmen im Monat April d. J. betrugen:

	M.	M.
Personen- und Gepäckverkehr . .	40 325 000	+ 4 439 000
Güterverkehr	80 906 000	+ 3 596 000
Sonstige Quellen	7 384 000	+ 223 000
zusammen	128 615 000	+ 8 258 000

Es ist somit in dem ersten Monat des neuen Rechnungsjahres sowohl im Personen- und Gepäck-, als auch im Güterverkehr eine recht erfreuliche Steigerung der Einnahmen eingetreten.

— **Prämiierung nützlicher Erfindungen.** Für das Etatsjahr 1904 haben aus den im Etat der preußischen Staatsbahnverwaltung hierzu vorgesehenen Mitteln 21 Beamten und Arbeitern der Eisenbahnverwaltung Belohnungen im Gesamtbetrage von 12 600 M. für Erfindungen und Verbesserungen, die für die Erhöhung der Betriebssicherheit oder in wirtschaftlicher Beziehung von Bedeutung sind, bewilligt werden können.

— **Eisenbahn nach dem Meißner.** Der Meißner, im Volksmund der „Hessische Bergkönig“ genannt, wird binnen kurzem auch seine Eisenbahn erhalten und dadurch für den Fracht- und Güterverkehr erschlossen werden. Der Kreistag des Kreises Eschwege hat beschlossen, dem Projekte der Erbauung einer vollspurigen Kleinbahn durch das Höllental nach dem Meißner, ausgehend von Albungen nach dem Orte Frankenhain, zuzustimmen. Das von der Kontinentalen Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin ausgearbeitete Projekt berechnet die Gesamtkosten des Baues ausschließlich Grunderwerb auf 709 000 M. Die Kosten des Grunderwerbs werden sich aber nur auf etwa 70 000 M. belaufen. Die Gesamtkosten, die der Kreis aufzubringen hat, sind auf 750 000 M. zu veranschlagen. Am Meißner befindet sich eine zwar gutgehende, aber noch sehr entwicklungsfähige Braunkohlen-, Basalt- und Holzindustrie.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** Im Jahre 1904 wurden 565 481 (im Vorj. 528 589) Personen und 987 618 (884 673) t Güter befördert und daraus 209 981 (197 606) M. und 889 608

(796 395) ℳ vereinnahmt. Aus dem stärkeren Verkehr und aus den größeren Personal- und Betriebsmittel-Unterhaltungskosten ergab sich eine Steigerung der Betriebsausgaben um 46 545 ℳ auf 729 642 ℳ, und zwar ungerechnet 37 526 ℳ, die dem Erneuerungsbestande zur Last fallen. Von den Betriebseinnahmen machen damit die Betriebsausgaben 52,94 % aus gegen 51,84 % im Vorjahr. Als Überschuß verbleiben 329 413 (289 618) ℳ. Die Aktionäre erhalten daraus 5,75 (5,25) %; der Vortrag erhöht sich von 20 256 ℳ auf 29 960 ℳ. Die Bahnlänge beträgt, nachdem jetzt die sämtlichen der Gesellschaft genehmigten Strecken dem Betrieb übergeben sind, 108 km.

In der am 19. d. M. abgehaltenen Generalversammlung wurde die Dividende auf 5,75 % festgesetzt.

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 51 220 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 3940 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 42 365 und auf den Arbeitstag 3851 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 89 und im ganzen 8855 Wagen oder 20,90 % mehr zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Wagengestellung für den Kohlen-, Koks- und Brikettversand im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des Ruhrbezirks sind vom 1. bis 15. d. M. in 13 Arbeitstagen 260 672 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 052 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 214 675 und auf den Arbeitstag 19 516 Wagen in demselben Zeiraum des Vorjahres bei 11 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 536 und im ganzen 45 997 Wagen zu 10 t oder 21,4 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 34 443 Wagen gegen 27 356, in Oberschlesien 73 474 Wagen gegen 62 388 und in den drei Bezirken zusammen 368 589 Wagen zu 10 t gegen 304 419 und war demnach im Saarbezirk 7087 Wagen oder 25,9 %, in Oberschlesien 11 086 Wagen oder 17,8 % und in den drei Bezirken zusammen 64 170 Wagen zu 10 t oder 21,1 % höher als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem obenbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 12. d. M. und betrug 20 573 Wagen gegen 19 255 am 5. Mai im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 50 958 Wagen zu 10 t gegen 36 689 in der gleichen Zeit des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 40 gegen 131 sowie von anderen Gütern 9 gegen 86 Wagen zu 10 t.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 52 708 offene Wagen gegen 48 311 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 4397 oder 9,1 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

— **Güterverkehr auf den Berliner Bahnhöfen und Vorortstationen.** Es besteht die begründete Hoffnung, daß Verkehrsstockungen, wie sie im vergangenen Herbst im Eisenbahn-Güterverkehr Berlins zu beklagen waren, die u. a. auch im Jahresbericht der Berliner Handelskammer besprochen worden sind, künftig nicht mehr eintreten werden. Die Eisenbahnverwaltung hat die Verkehrsanlagen derjenigen Bahnhöfe, welche von dem ständigen Anwachsen des Verkehrs am meisten betroffen sind, teils schon erweitert, teils deren Ausgestaltung so vorbereitet, daß ihre Vollendung bis zum Herbst d. J. zu erwarten steht. So ist z. B. eine Erweiterung des Rangierbahnhofs Lichtenberg-Friedrichsfelde und der Ladestraßen auf den Stationen Tempelhof Ringbahnhof und Frankfurter Allee erfolgt. Auf der letzteren Station werden ebenso wie in Weißensee noch vor Einsetzen des Herbstverkehrs zwei neue Ladestraßen fertiggestellt sein. Die Freiladegleise des Nordbahnhofs wurden im Frühjahr des Jahres erweitert und gleichzeitig durch die Verlegung der Müllverladung nach der neuen Verladestelle an der Böhmbrücke entlastet. Das durch die Bauten der nahe gelegenen Vororte in Anspruch genommene Pankow-Schönhausen wird in diesem Sommer eine dritte Ladestraße erhalten.

In Charlottenburg werden die geplanten umfangreichen Erweiterungsbauten des Güterbahnhofs vorbereitet. Der Umbau des Bahnhofs Wilmersdorf-Friedenau ist im Gange. Er wird eine beträchtliche Vergrößerung der Anlagen für den Wagenladungsverkehr bringen, aber wegen der beschränkten örtlichen Verhältnisse immerhin nur ein geringes mehr gegenüber dem von dem jetzigen Höchstverkehr beanspruchten Raum bieten. Es wird deshalb beabsichtigt, in Friedenau (Wannseebahn) eine Güterladestelle mit Ladestraße — Eingang von der Rembrandtstraße — anzulegen, die voraussichtlich noch für den Herbst des Jahres nutzbar gemacht werden wird. In Zehlendorf und Groß-Lichterfelde sind neue Ladestraßen hergestellt. Ferner wird darauf gerechnet, die ursprünglich erst für das Jahr 1906 in Aussicht genommene Vergrößerung des Zollschuppens auf dem Schlesischen Güterbahnhof sowie die Erweiterung der Ladestraßen und Verbesserung der Güterschuppenanlagen des Anhalter Güterbahnhofs schon im Spätherbst des Jahres dem Verkehr übergeben zu können. Die Ladestraßen und der Güterschuppen in Rixdorf sollen ebenfalls bis zum Herbst erweitert werden. In den kommenden Jahren wird der gründliche Weiterausbau der Bahnhöfe, insbesondere derjenigen an der Ringbahn, und der großen Rangierbahnhöfe betrieben werden. Durch Vereinfachung der Stückgutannahme, Aufstellung schnell arbeitender Wägevorrichtungen und anderer Verbesserungen der Schuppenanlagen soll die Abfertigung der Verfrachter an den Güterschuppen beschleunigt werden.

— **Die Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen** haben im April nur im Personenverkehr ein günstiges Ergebnis geliefert, dagegen im Güterverkehr einen Rückgang gezeigt. Nach vorläufiger Feststellung wurden vereinnahmt: 3 887 600 ℳ im Personenverkehr (+ 178 970 ℳ gegen den gleichen Monat im Jahre 1904), 6 487 000 ℳ im Güterverkehr (— 169 150 ℳ), 10 374 600 ℳ im ganzen (+ 9820) ℳ. In der Zeit vom 1. Januar bis 30. April d. J. beträgt die Einnahme: 12 540 545 ℳ im Personenverkehr (+ 290 450 ℳ gegen den gleichen Zeitraum des Vorjahres), 26 681 233 ℳ im Güterverkehr (+ 497 416 ℳ), 39 221 778 ℳ im ganzen (+ 787 866 ℳ = 248 ℳ durchschnittlich auf 1 km Bahnlänge).

— **Württembergischer Sommerfahrplan.** Im Sommerfahrplan vom 1. d. M. sind zum Durchlauf nach und über Württemberg neben den ohne Wagenwechsel durchlaufenden Zügen 76 durchlaufende Wagen vorgesehen, worunter solche zwischen Paris und Konstantinopel, Berlin und Mailand, Amsterdam und Friedrichshafen, Frankfurt und Wien über Friedrichshafen, Frankfurt-Salzburg, Metz-Pfalz-Salzburg, Altona-Friedrichshafen, Ostende-Salzburg, Dresden-Ulm-Friedrichshafen, Heilbronn-Innsbruck-Wien über Friedrichshafen, Neunkirchen-Verona, München-Wildbad, Prag-Stuttgart, Karlsbad-Paris, Wildbad-Frankfurt, Straßburg-Freudenstadt und Frankfurt-Freudenstadt.

Für die Besetzung der durchlaufenden Wagen sind folgende Anordnungen getroffen: Die mit direkten Fahrkarten nach fremden Bahnen versehenen Reisenden sind von den Lokalreisenden tunlich zu sondern; namentlich bei den Nachtzügen, aber auch bei den Tageszügen sollen die Reisenden des Durchgangsverkehrs durch andere Reisende möglichst wenig gestört werden. Die Aufnahme von Lokalreisenden in die durchlaufenden Wagen ist dann zulässig, wenn in diesen genügend Plätze frei sind und die Unterbringung in Lokalwagen nicht möglich ist. Die Mitführung von Lokalwagen richtet sich nach dem Bedürfnis, wobei jedoch auf die zulässige Belastung des Zuges Rücksicht genommen und die Mitführung unnötiger Wagen vermieden werden soll. Eine ganze Anzahl von Schnellzügen besteht übrigens nur aus durchlaufenden Wagen, die zur Aufnahme von Lokalreisenden mitbenutzt werden müssen. — Die Schaffner haben ihre besondere Aufmerksamkeit darauf zu richten, wie die einzelnen Wagen besetzt sind, um die unterwegs zugehenden Reisenden sofort in die Wagen mit freien Plätzen verweisen zu können, damit ein unnötiges Öffnen der Wagentüren vermieden wird. Allein reisende Frauen sind möglichst in den Frauenabteilungen unterzubringen. Außerdem sind die Schaffner mit einer Anleitung ausgestattet, aus der ersichtlich ist, nach welchen Hauptstationen die einzelnen durchlaufenden Wagen Reisende aufzunehmen haben. Der Ausrüstung der Züge mit einer dem wechselnden Verkehrsumfang entsprechenden Wagenzahl wird fortgesetzt die größte Aufmerksamkeit zugewendet.

— **Die Triebwagen bei den württembergischen Staatseisenbahnen.** Die württembergische Eisenbahnverwaltung ist seit Jahren bestrebt, den Lokalverkehr unter Erzielung geringerer Betriebsausgaben dadurch zu fördern, daß auch einzelne nur von einem Wagenführer und einem Schaffner bediente Trieb- (Motor-) Wagen zur Personenbeförderung verwendet werden, die mit geringerer Fahrgeschwindigkeit zwischen den Hauptzügen laufen und so dem Nachbarschaftsverkehr auf kürzeren Strecken dienen. Am 1. d. M. sind zwei neue Dampfwagen in Dienst gestellt worden, so daß sich jetzt im ganzen 13 Triebwagen (4 Benzin- und 9 Dampfwagen) im Betrieb befinden. Die

Benzinwagen sind sämtlich von der Daimler-Motorengesellschaft Cannstatt-Untertürkheim geliefert.

Von den Dampfwagen sind sechs in der Bauart Serpollet, drei in einer neuen, von dem maschinentechnischen Oberingenieur der Generaldirektion unter Mitwirkung der Maschinenfabrik Eßlingen entworfenen Bauart ausgeführt, welche verschiedene wesentliche Verbesserungen gegenüber den bisherigen aufweist. Als solche sind in erster Linie anzusehen die als stehende Röhrenkessel für einen Dampfdruck von 16 Atm. und eine Überhitzung von 250° C. ausgebildeten Dampferzeuger, vermöge deren die neuen Dampfwagen imstande sind, auf Steigungen von 1:100 noch zwei vollbesetzte Anhängewagen mit einer Geschwindigkeit von 30 km/Std. mitzuführen. Ferner besitzen die neuen Wagen abweichend von den bisherigen einen seitlich ausgebauten Führerstand, welcher es dem Wagenführer ermöglicht, bei Rückwärtsfahrt am Wagen entlang zu sehen und die Strecke sowie die Signale zu beobachten, ohne sich aus dem Wagen beugen zu müssen, eine die Verwendung dieser Wagen erleichternde und die Betriebssicherheit erhöhende Neuerung. Dem letzteren Zwecke dient auch die Ausrüstung dieser Wagen mit der Luftdruckbremse System Westinghouse, welche im Notfall vom Wageninnern wie von der Plattform aus betätigt werden kann. Die innere Einrichtung der Wagen ist insofern ebenfalls etwas vervollkommnet, als sie ein Raucher- und ein Nichtraucherabteil sowie einen je nach Bedarf zur Personen- oder Gepäckbeförderung zu benutzenden Raum besitzen. Bewähren sich die neuen Dampfwagen, so ist in Aussicht genommen, weitere nachzubestellen.

Triebwagen verkehren z. Z. auf den Strecken: Böblingen-Eutingen, Isny-Leutkirch-Roßberg, Leutkirch-Aichstetten, Ulm-Sigmaringen, Herbertingen-Aulendorf, Ulm-Biberach, Ulm-Langenau, Giengen a. Br.-Königsbronn, Friedrichshafen-Ravensburg, Friedrichshafen-Hemigkofen-Nonnenbach, Friedrichshafen-Fischbach, Metzingen-Tübingen, Tübingen-Rottenburg, Eßlingen-Plochingen-Kirchheim u. T. und Plochingen-Reichenbach.

— **Befragung der Verkehrsinteressenten in Baden über die Betriebsmittelgemeinschaft und Personentarifreform.** Die Mannheimer Handelskammer hatte an die Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen das Ersuchen gerichtet, sie als zur Wahrung der Verkehrsinteressen ihres Berufs berufene Körperschaft über den Stand der Verhandlungen betreffend die Herbeiführung einer Betriebsmittelgemeinschaft und einer Vereinfachung des Personentarifwesens zu unterrichten, und gleichzeitig den Wunsch ausgesprochen, den berufenen Vertretungen von Handel und Industrie vor der Entscheidung Gelegenheit zu geben, sich über die insbesondere für Baden so außerordentlich wichtigen Fragen, wie Einführung der IV. Wagenklasse, Abschaffung des Kilometerheftes, künftige Gestaltung des Personentarifs, gutachtlich zu äußern. Daraufhin hat die Großherzogliche Generaldirektion der Köln. Ztg. zufolge folgende Antwort erteilt: „Wie durch die Zeitungen in den letzten Tagen bekannt wurde, beabsichtigt die Großherzogliche Regierung, die auf die Personen- und Gepäcktarifreform bezüglichen Beschlüsse der Konferenz vom 5. Juni (? Die Berliner Konferenz fand am 6. und 7. Mai statt. Die Schriftl.) bekannt zu geben, sobald die beteiligten Regierungen nach Eingang der Niederschrift über diese Konferenz zu dem Ergebnis der Verhandlungen Stellung genommen haben. Zunächst wird dem badischen Eisenbahnrat Gelegenheit zur gutachtlichen Äußerung über die geplante Reform gegeben werden. Sodann beabsichtigt die Großherzogliche Regierung, mit der Angelegenheit auch den kommenden Landtag zu befassen. Hiernach wird den Handelskammern Gelegenheit zur Wahrung der Verkehrsinteressen geboten werden."

— **Die Bahnsteigsperre bei den badischen Staatsbahnen** wird am 24. d. M. eine weitere Ausdehnung erfahren. Mit diesem Tage wird die Sperre auf den Strecken Basel-Konstanz, Basel-Zell i/W., Schopfheim-Säckingen und auf der Station Weil an der Verbindungsstrecke zwischen den Stationen Leopoldshöhe und Lörrach eingeführt.

— **Personalnachrichten.** Im Bereich der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft sind ernannt: die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Max Samter aus Grünberg i. Schl. und Georg Mandel aus Berlin zu Regierungsbaumeistern. — Zur Beschäftigung überwiesen ist der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Brust der Eisenbahndirektion in Elberfeld. — Ausgeschieden aus dem preußischen Staatseisenbahndienste ist der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Kurt Burkowitz infolge dauernder Übernahme in die Wasserbauverwaltung.

Österreich.

— **Lokalbahnvorlagen.** In der letzten Sitzung des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses wurde u. a. auch der Gesetzentwurf betreffend die Erhöhung der Staatsgarantie für die Lokalbahn Trient-Malè in Beratung gezogen. Der Berichterstatter beantragte die Erhöhung der von der Regierung vorgeschlagenen Garantiesumme von 5 110 000 Kr. auf 5 190 000 Kr. sowie die Herabsetzung der Interessentenbeiträge von 1 580 000 Kr. auf 1 500 000 Kr. Der Gesetzentwurf wurde in der vom Berichterstatter vorgeschlagenen Fassung angenommen.

Zu dem Gesetzentwurf betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Krems nach Grein beantragt der Berichterstatter die Erhöhung der staatlichen Garantiesumme von 14 600 000 Kr. auf 15 300 000 Kr. Der Getzentwurf wurde angenommen.

Es wurde sodann der Gesetzentwurf betreffend die Beteiligung des Staates an der Kapitalbeschaffung für mehrere Lokalbahnen in Beratung gezogen, und beantragte hierbei der Berichterstatter eine Resolution betreffend die Staatsgarantie für Lokalbahnen. Ein Mitglied des Eisenbahnausschusses ersuchte den Leiter des Eisenbahnministeriums, mit dem Grundsatze zu brechen, nach welchem das Königreich Böhmen zur Garantierung der zumeist verlustbringenden Lokalbahnen herangezogen wird, wogegen der Staat nur Zuschüsse leistet. Die Lokalbahnen Taus-Tachau und Münchengrätz-Vriesdorf müssen mittels Staatsgarantie errichtet werden, wenn das bestehende Mißverhältnis teilweise ausgeglichen werden soll.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums bemerkte, daß ein Grundsatz, demzufolge die Staatsgarantie für Lokalbahnen, sei es in Böhmen, sei es überhaupt, ausgeschlossen sei, nicht bestehe, daß jedoch die Entscheidung hinsichtlich der etwa für die Staatsgarantie in Aussicht zu nehmenden Linien je nach den besonderen Verhältnissen des einzelnen Falles vorbehalten bleiben müsse. Der Gesetzentwurf wurde sodann angenommen. Ebenso wurde der vom Berichterstatter vorgeschlagene Resolutionsantrag zum Beschluß erhoben.

— **Die Lokalbahnangelegenheiten im Eisenbahnministerium.** In diesem wurden kürzlich mehrfache Änderungen der Diensteinteilung durchgeführt. Von besonderem Interesse sind jene Änderungen, welche sich auf die Lokalbahnen beziehen. Sie bestehen in der Schaffung besonderer Abteilungen für die Behandlung der tarifarischen und betriebstechnischen Angelegenheiten der Lokalbahnen. Die Lokaltarifangelegenheiten der im Staats- und Privatbetrieb befindlichen Lokalbahnen, ferner die Rentabilitätsberechnungen für Lokalbahnen wurden einer neuerrichteten Abteilung der kommerziellen Sektion zugewiesen, und wurde gleichzeitig im Verbande der technischen Sektion eine neue Abteilung gebildet, der die allgemeinen Verkehrsangelegenheiten der Lokalbahnen zugewiesen worden sind. Da im Verbande der Sektion für Angelegenheiten der Eisenbahngesetzgebung und des Konzessionswesens sowie für den finanziellen und statistischen Dienst bereits zwei besondere Departements für die Agenden der Lokalbahnen bestehen, so erscheint mit den vorstehend erörterten Verfügungen die Behandlung der Angelegenheiten der Lokalbahnen und der Hauptbahnen systematisch geschieden.

— **Dr. v. Wittek und der niederösterreichische Landesausschuß.** Der ehemalige Eisenbahnminister Dr. v. Wittek hat anläßlich seines Rücktrittes an den niederösterreichischen Landesausschuß ein Schreiben gerichtet, worin es heißt: „Ich erachte es als eine angenehme Pflicht, dem Landeseisenbahnamte für das mir während meiner Amtsführung gewährte bereitwillige Entgegenkommen und für die wertvolle Unterstützung, welche ich beim Landeseisenbahnamte stets gefunden habe, meine volle Anerkennung und meinen verbindlichsten Dank auszusprechen." Hierauf hat der Landesausschuß mit einem Schreiben geantwortet, in dem es heißt: „Der Rücktritt Eurer Exzellenz mitten im Zuge der großartigen Werke, die unter Ihrer Amtswaltung eingeleitet wurden, hat schmerzliches Bedauern in weiten Kreisen der patriotischen Bevölkerung hervorgerufen. Man ist sich dessen bewußt, was Eure Exzellenz für das Eisenbahnwesen Österreichs getan haben und wie Sie es stets gegen nachteilige Einflüsse in Schutz nahmen. Auf Grund dieser unschätzbaren Leistungen konnte sich auch das Lokalbahnwesen erfolgreich entwickeln. Dies hatte aber besondere Bedeutung für das Verkehrswesen des Erzherzogtums Österreich unter der Enns, das, im Herzen der Monarchie gelegen, die Zentrale des Verkehrs in sich schließt. Die im Landtage vertretene Bevölkerung wird Ihre gerechte und wohlwollende Amtswaltung stets in unauslöschlicher Erinnerung behalten und Ihre hochgeehrte Persönlichkeit immerdar mit den Gefühlen aufrichtigen Dankes begleiten."

— **Durchrechnung der Staatsbahntarife im Verkehr mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Auf Grund von Verhandlungen, welche die Regierung in Geltendmachung des ihr konzessionsmäßig gegenüber der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zustehenden Tarifherabsetzungsrechts mit der Verwaltung

dieser Bahn geführt hat, hat sich letztere im Verkehr mit den Staatsbahnlinien in Galizien zur Durchrechnung der Staffeltarife der Staatsbahnen auf ihren Linien verpflichtet. Seitdem ist unter den Verfrachtern eine lebhafte Bewegung im Zuge, um die Vorteile dieser Durchrechnung auch auf den Verkehr der westlichen Staatsbahnlinien mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auszudehnen.

Dieses Ziel verfolgt u. a. auch ein Antrag des Abg. Lichl, mit dem sich der Staatseisenbahnrat in seiner nächsten Sitzung zu beschäftigen haben wird. Der genannte Abgeordnete hatte bereits im Vorjahre den Antrag gestellt, daß die in Mähren und Schlesien befindlichen Linien der Staatsbahnen — die ehemalige mährisch-schlesische Grenzbahn und die Zentralbahn — in die Durchrechnung einbezogen werden. Diese Anregung wurde vom Antragsteller in diesem Jahre dahin erweitert, daß auch sämtliche durch Vermittlung der Donau-Uferbahn mit der Nordbahn in Verbindung stehenden westlichen Staatsbahnlinien, wie beispielsweise die Franz Josefsbahn, der Tarifdurchrechnung angeschlossen werden mögen. In unterrichteten Kreisen glaubt man indessen, daß die Berücksichtigung dieses Wunsches z. Z. auf große Schwierigkeiten stoßen werde, da die Durchrechnung der Staatsbahntarife im Verkehr der galizischen Staatsbahnen mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn noch gar nicht vollständig durchgeführt ist und die Rückwirkung dieser Maßnahme auf die Einnahmen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sich demgemäß noch nicht beurteilen läßt.

— **Bemängelung einer Bilanzpost der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Diese Bahn hat seinerzeit von der Regierung die Bewilligung zur Ausgabe eines Prioritätsanlehens von 60 Millionen Kronen bekommen. Das Anlehen wurde bisher nicht begeben. Im September 1904 wurde von dieser Anleihe ein Betrag von 720 000 Kr. verlost und das Tilgungserfordernis hierfür in die Betriebsrechnung eingestellt. Die Regierung hat damals die Durchführung der Verlosung zu Lasten der Betriebsrechnung bemängelt und gewünscht, daß die Verlosung zu Lasten des Kapitalkontos vorgenommen werde. Die Nordbahn weist nun darauf hin, daß die Anleihe von der Regierung bewilligt und auch der Tilgungsplan von dieser genehmigt und im Eisenbahnbuche eingetragen worden sei. Auf Grund dieses Tilgungsplanes habe im September die Verlosung stattgefunden. Die Gesellschaft sei daher berechtigt, das Tilgungserfordernis in die Betriebsrechnung einzustellen. Die Nordbahn bezieht sich auch darauf, daß ein Berufungsfall vorliege. Schon vor Jahren sei nämlich eine Prioritätenverlosung von der Staatsverwaltung in ähnlicher Weise beanstandet worden. Damals sei gleichfalls die Tilgung unbegebener Prioritäten zu Lasten der Betriebsrechnung durchgeführt worden. Die Nordbahn habe auch zu jener Zeit Einsprache gegen die Bemängelung erhoben, und die Regierung habe ihre Bemängelung zurückgezogen, indem sie ausdrücklich anerkannte, daß das Tilgungserfordernis als Abzugspost anzusehen sei. Wenn dem Standpunkte der Regierung Folge gegeben werden sollte, so würde sich der Gewinnanteil des Staates um 360 000 Kr. erhöhen und die Nordbahn müßte diesen Betrag dem Gewinnvortrage entnehmen. Eine Schmälerung der Dividende würde aber nicht eintreten, da der Vortrag den zur Erhöhung des staatlichen Anteils erforderlichen Betrag weit überschreitet.

— **Einlösung der Ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn.** Nach dem im Reichsgesetzblatt verlautbarten Gesetz vom 15. d. M. wird die Regierung in Ausführung der Bestimmung im Artikel II des Gesetzes vom 25. Mai 1889 betreffend die Betriebsübernahme und die etwaige Einlösung der österreichischen Linien der Ersten Ungarisch-galizischen Eisenbahn und der Ungarischen Westbahn durch den Staat ermächtigt, in dem ihr geeignet erscheinenden Zeitpunkte die vorbezeichneten Bahnlinien in Gemäßheit der dieserhalb abgeschlossenen Übereinkommen für den Staat einzulösen. Die im Zeitpunkte der Einlösung auf den vorbezeichneten österreichischen Bahnlinien bücherlich haftenden Prioritätsanlehen einschließlich des Ergänzungsanlehens im Nennbetrage von 9 300 000 Kronen werden zur Selbstzahlung übernommen. Die auf der österreichischen Linie der Ungarischen Westbahn bücherlich haftende 5 proz. Prioritätsanleihe ist nach Ermessen der Staatsverwaltung zur Rückzahlung zu bringen oder in eine niedriger verzinsliche umzuwandeln und vom Staate zur Selbstzahlung zu übernehmen. Im übrigen hat die Staatsverwaltung von dem ihr vorbehaltenen Rechte, an Stelle der vereinbarten Tilgungsbeträge die einmalige Zahlung von Kapitalbeträgen an die Gesellschaften oder deren Liquidatoren in Gemäßheit der Vertragsbestimmungen zu leisten, Gebrauch zu machen.

Zur Deckung des Erfordernisses für die zu leistenden Kapitalzahlungen sowie für die vorgesehene Zurückzahlung des 5 proz. Prioritätsanlehens der Ungarischen Westbahn können Obligationen der durch das Gesetz vom 2. August 1892 geschaffenen Rente ausgegeben werden.

Für die Durchführung des Gesetzes wird die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt, worüber Artikel IV das nähere festsetzt.

— **Das Lokalbahnwesen in Böhmen.** Nach der statistischen Übersicht des Landesausschusses für Böhmen wurden bis Ende 1904 nachstehende Landesunterstützungen gewährt: a) Bei 34 Lokalbahnen in der Länge von 1120,8 km wurden 72,93 % des Bauaufwandes von 131 158 550 Kr., somit im ganzen ein Betrag von 95 660 810 Kr. durch Landtagsbeschlüsse sichergestellt; b) 20 Lokalbahnen in der Länge von zusammen 633,1 km wurden vom Lande durch Übernahme von Stammaktien unterstützt; es betrug der auf diese Weise sichergestellte Betrag bei einem Baukapital von 78 812 000 Kr. im ganzen 6 745 250 Kr.; c) 11 Lokalbahnen in der Gesamtlänge von 209 km erhielten ausnahmsweise Baukostenbeiträge teils à fonds perdu, teils als verzinsliche, rückzahlbare Darlehen. Der durchschnittliche Bauaufwand beträgt bei den Lokalbahnen zu a) 117 022 Kr., zu b) 124 485 Kr. für 1 km Baulänge.

— **Wassereinbruch im Bosrucktunnel.** Im südlichen Sohlstollen des Bosrucktunnels erfolgte am 17. d. M. ein neuerlicher Wassereinbruch mit 1100 Sekundenlitern, welche der Stollensohle unter Druck entströmen. Das Gebirge ist fest, so daß keine Gefahr eines Verbruches besteht, doch mußten alle Arbeiten eingestellt werden, da der Tunnel vollständig überschwemmt ist.

Da der Wasserandrang schon am nächsten Tage sehr rasch abnahm, hofft man, daß sich die Wiederaufnahme der Arbeit nicht lange verzögern werde. Von dem ganzen, 4,5 km langen Stollen sind kaum noch 150 m zu durchbohren, eine Arbeit, die in 3 bis 4 Wochen vollendet werden kann.

— **Hebung des Fremdenverkehres in den Alpenländern.** Vom Eisenbahnministerium ist schon vor einiger Zeit der Gedanke angeregt worden, der Anziehungskraft der von den neuen Alpenbahnen durchzogenen Gebiete durch die Errichtung von Hotelanlagen Vorschub zu leisten. Diese Anregung scheint auf fruchtbaren Boden gefallen zu sein, denn eine Anzahl von namhaften österreichischen industriellen Firmen hat sich zu dem Zweck vereinigt, um in den von den neuen Alpenbahnen durchzogenen Alpengebieten neue, den modernen Anforderungen entsprechende umfangreiche Alpenhotels zu errichten, in denen ausschließlich österreichische Arbeit zur Verwendung kommen soll. Die Mittel zur Deckung des Aufwandes für den Bau, die Einrichtung und den Betrieb der neuen Alpenhotels sind, wie verlautet, bereits gesichert.

— **Spar- und Darlehensverein der Bediensteten der Staatsbahndirektion Wien.** Der seit dem Jahre 1902 bestehende Verein zählte am 31. Dezember 1904: 1196 Mitglieder und hat im Laufe eines Jahres (1904) einen Zuwachs von 403 Mitgliedern erfahren. Die Mitglieder sind außer ihrem Geschäftsanteile mit dem doppelten Betrage des gezeichneten, wenn auch nicht voll eingezahlten Geschäftsanteilbetrages haftbar. Das Vereinsvermögen bezifferte sich Ende 1904 auf 124 387 Kr. (gegen 73 320 Kr. Ende 1903), das im Geschäft verwendete fremde Kapital auf 123 600 Kr. Die Gesamtsumme der (nur an Mitglieder) gewährten Kredite betrug Ende 1904: 254 931 Kr. Seit dem Bestehen des Vereines wurden an Darlehen 375 417 Kr. ausgegeben, wobei erwähnt zu werden verdient, daß er seit seiner Entstehung keine uneinbringlichen Forderungen hatte und keine Klagen zur Hereinbringung von Außenständen erforderlich waren. Der Zinsfuß für Vorschüsse beträgt 6 %. Provisionen oder andere Gebühren werden nicht eingehoben.

Ungarn.

— **Motorwagen auf ungarischen Lokalbahnen.** Aus Budapest wurde über schwere Mängel bei den für die ungarischen Lokalbahnen bestimmten Motorwagen, die die Ungarische Wagen- und Maschinenfabrik A.-G. in Raab herstellt, geklagt. Mit Bezugnahme hierauf wird von beteiligter Seite darauf aufmerksam gemacht, daß es sich bei der Herstellung der zur Ausführung übernommenen Schienenmotorwagen um vollkommen neuartige Erzeugnisse und Bauarten handle, an deren Leistungsfähigkeit ganz ungewöhnliche Anforderungen gestellt werden. Es ist selbstverständlich, daß die Erzeugnisse nicht sofort allen Anforderungen entsprechen konnten. Der Motorwagen der Raaber Wagenfabrik zeigte insbesondere gewisse, mit dem Kessel nach System Stoltz, der bis 50 Atm. Dampfdruck entwickelt, zusammenhängende Mängel. Seither wurden aber alle Mängel behoben. Die letzte, vor wenigen Tagen mit einem Schienenwagen von 80 PS abgehaltene Probe ist tadellos verlaufen, und der Zug, der auch auf seine Schnelligkeit geprüft wurde, ist fünf Minuten vor der festgesetzten Zeit eingetroffen.

— **Über den Frachtenverkehr Budapests** teilen wir folgendes mit:

Jahr	angekommen (Einfuhr)	abgesendet (Ausfuhr)	zusammen
	in Meterzentnern		
1874 . . .	13 219 161	6 047 168	19 266 329
1885 . . .	23 219 646	13 327 945	36 547 591
1895 . . .	35 709 807	19 535 881	55 245 688
1900 . . .	41 097 502	21 076 133	62 173 635
1904 . . .	47 744 028	23 835 357	71 579 385

In den letzten fünf Jahren steigerte sich die Einfuhr bei Getreide von 11,41 auf 12,48, bei Zucker von 0,24 auf 0,34, bei Wein von 0,18 auf 0,26, bei Mehl und sonstigen Mahlprodukten von 0,33 auf 0,48, bei Mineralöl und Petroleum von 0,61 auf 1,27, bei Stahl und Eisen von 0,89 auf 1,00, bei Brennholz von 1,86 auf 2,09, bei Steinkohle von 10.55 auf 11,23, bei Bauholz von 1,06 auf 1,43 Millionen Meterzentner, hingegen fiel dieselbe bei Baumaterialien von 3,53 auf 3,43 Millionen Meterzentner. Die Ausfuhr stieg bei Getreide von 1,78 auf 1,96, bei Wein von 0,07 auf 0,20, bei Spiritus von 0,22 auf 0,33, bei Mineralöl und Petroleum von 0,35 auf 0,90 und bei Steinkohle von 0,36 auf 0,67 Millionen Meterzentner, während bei Mehl und sonstigen Mahlprodukten ein Rückgang von 6,55 auf 6,37, bei Stahl und Eisen ein solcher von 0,88 auf 0,73, bei Baumaterialien von 1,49 auf 1,38 und bei Maschinen von 0,84 auf 0,52 Millionen Meterzentner zu verzeichnen ist.

Im Jahre 1904 wurden eingeführt: lebende Tiere 1 520 736 (im Vorjahre 1 272 072), Getreide 12 475 790 (12 917 360), Rohprodukte 602 411 (503 010), Lebensmittel 1 299 335 (1 023 762) — in diesen inbegriffen: Mehl 479 135 (196 188) —, Mineralöl und Petroleum 1 266 790 (1 807 323), Mineralien, Metallwaren und Baumaterialien 5 774 620 (5 878 854), Brennmaterial 13 391 857 (13 346 029) Meterzentner usw.; hingegen wurden ausgeführt: lebende Tiere 349 720 (384 683), Getreide 1 959 565 (1 504 504), Rohprodukte 651 499 (502 137), Lebensmittel 7 738 720 (7 876 545) — in diesen eingerechnet: Mehl 6 372 555 (6 620 385) —, Mineralöl und Petroleum 897 349 (1 079 330), Mineralien, Metallwaren und Baumaterialien 2 891 827 (2 400 313), Brennmaterial 700 831 (943 776) Meterzentner usw.

— **Personenverkehr in Budapest im Jahre 1904.** Nach den Mitteilungen des hauptstädtischen statistischen Amtes sind in Budapest mit den Hauptbahnen und Vizinalbahnen sowie mit den Dampfschiffen im Jahre 1904 angekommen und abgereist:

	1904			1903
	angekommen	abgereist	zusammen	zusammen
	Personen			
ungarische Staatseisenbahnen . . .	6 598 749	6 503 357	13 102 106	12 249 560
Südbahn	131 131	142 461	273 592	259 486
Vizinalbahnen*) . .	3 843 058	4 030 938	7 873 996	7 167 877
Donau-Dampfschifffahrtgesellschaft .	105 420	75 734	181 154	178 604
ungarische Fluß- u. Seeschiffahrt-Gesellschaft	46 233	49 445	95 678	88 196
zusammen	10 724 591	10 801 935	21 526 526	19 943 723

Der Personenverkehr steigerte sich somit im Jahre 1904 gegen das Vorjahr: bei den ungarischen Staatseisenbahnen um rund 7, bei der Südbahn um 5,4, bei den Vizinalbahnen um 9,8, bei der Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft um 1,4 und bei der ungarischen Fluß- und Seeschiffahrtgesellschaft um 8,5 %, im Durchschnitt also um 7,9 %. Der Personenverkehr der ungarischen Staatsbahnen macht 61 % des Gesamtverkehrs aus.

Man vergleiche hiermit die Zahlen des Jahres 1880. Damals wies der Personenverkehr nur 982 108 angekommene und 732 021 abgereiste, insgesamt 1 714 129 Personen auf. In den letzten 25 Jahren stieg somit der Personenverkehr in Budapest um 1156 %, d. i. mehr als das 11 fache.

— **Die ungarischen Staatsbahnen und die Mailänder internationale Ausstellung.** Der ungarische Handelsminister hat die Direktion der ungarischen Staatsbahnen beauftragt, die Teilnahme der Staatsbahnen an der im Jahre 1906 in Mailand zu veranstaltenden internationalen Ausstellung vorzubereiten; es wird hieran auch schon emsig gearbeitet. Außer dem für den geschichtlichen Teil der Ausstellung bestimmten, im Eisenbahnmuseum aufbewahrten reichhaltigen Material an Modellen, Zeichnungen und graphischen Darstellungen sowie dem größten Teil der ebenda befindlichen Stereoskop-Landschaftsbilder, die auch in Brüssel und Paris großen Beifall ernteten, gelangen auch Modelle neuer Fahrzeuge und sonstige Gegenstände zur Ausstellung. Der gesamte Kostenvoranschlag beläuft sich auf die verhältnismäßig bescheidene Summe von 100 000 Kr.

*) Budapest-Szent-Lörinczer elektrische, Budapester Lokalbahnen, Budapest-Budafoker elektrische und Budapest-Esztergom-Füzitöer.

Übrige europäische Länder.

— **Die Eisenbahnverbindungen zwischen Belgien und der Rheinprovinz.** Der belgische Gesetzentwurf zur Genehmigung eines Abkommens zwischen der preußischen und der belgischen Regierung über die Verbesserung der Eisenbahnverbindungen ist im Druck erschienen. Das Abkommen wurde am 15. August 1903 in Berlin geschlossen. Die Köln. Ztg. teilt aus ihm folgendes mit: In der Begründung wird zunächst auf die Entwicklung des Güterverkehrs zwischen beiden Ländern hingewiesen, die sich in folgenden Zahlen, Millionen Franken, ausdrückt:

1860	Einfuhr nach Belgien 241,	Ausfuhr nach Deutschland	182
1880	„ „ „ 529,	„ „ „	533
1890	„ „ „ 691,	„ „ „	718
1903	„ „ „ 953,	„ „ „	855.

In ähnlichem Verhältnis hat der Personenverkehr zugenommen. Gegenwärtig geht der Verkehr zum großen Teil von Welkenraedt-Herbesthal über Verviers und das Vesdertal nach Löwen auf einer Strecke, die auch für den binnenländischen Verkehr dient, der besonders wegen der Entwicklung der dabei berührten Städte Verviers, Lüttich und Löwen sehr lebhaft ist. Die Linie kann den Anforderungen nicht mehr genügen, und die Notwendigkeit einer zweiten Verbindung ist auch in den Kammern anerkannt worden. Wie die Regierung in der Begründung ausführt, mußte sie dem wachsenden Mitbewerb der holländischen Linien für die Beförderung von Reisenden aus England nach Deutschland und den darüber hinausliegenden Ländern ihre Aufmerksamkeit zuwenden. Von diesem Gesichtspunkt aus ergibt sich die Notwendigkeit, die neue Linie mit Rücksicht auf die internationalen Schnellzüge anzulegen. Bei den Fortschritten der Elektrizität läßt sich die praktische Möglichkeit von Fahrten mit 200 km in der Stunde voraussehen, so daß auf der neuen Linie, die eines Tages eine Strecke des europäischen Netzes von Bahnen für außerordentlich schnelle Fahrten bilden wird, diese Schnelligkeit erreicht werden könnte. Sie muß daher ohne Übergänge und ohne gewöhnliche Gabelungen mit Gefällen von höchstens 10 mm für das Meter und Kurven von mindestens 2000 m angelegt werden. Bei einer Führung durch das Vesdertal wäre dieses Programm nicht durchführbar. Nach Vorstudien für verschiedene Strecken hat sich ergeben, daß im Hinblick auf die wirtschaftlichen Verhältnisse und die gegenwärtigen und künftigen Erfordernisse des Verkehrs eine Strecke über St. Trond (St. Truiden), Tongern und Argenteau den Vorzug verdient. Die Kosten würden sich auf 55 Millionen Franken stellen. Diese Strecke wird nicht nur für den durchgehenden Verkehr, sondern auch zwischen Mitteldeutschland und Antwerpen, das als der natürliche Hafen für diese Gegenden anzusehen ist, eine neue Verbindung darstellen. Was den Personenverkehr betrifft, so wird von Anfang an, also ohne die Verbesserungen infolge der Einführung des elektrischen Betriebes abzuwarten, die Fahrt zwischen Brüssel und Herbesthal um eine Stunde gekürzt werden; umgekehrt wird eine Zeitersparnis von anderthalb Stunden erzielt werden.

Zwischen der belgischen Grenze und Aachen haben die Züge die schiefe Ebene von Ronheide mit einem Gefälle von 27 mm auf mehr als 2 km zu überschreiten, woraus sich ein merklicher Zeitverlust ergibt. Um die neue Linie vollkommen auszunutzen, muß diese Störung des internationalen Verkehrs gehoben werden. Die beiden Regierungen sind zu diesem Zweck in Unterhandlungen getreten, deren Ergebnis in dem erwähnten Abkommen vorliegt. Danach unternimmt Belgien den Bau der neuen Strecke Welkenraedt-Löwen, während Preußen auf seine Kosten die jetzige Strecke Herbesthal-Aachen in der Weise umbaut, daß die schiefe Ebene bei Ronheide verschwindet. Laut Gesetz vom 25. Juni 1904 steht der preußischen Regierung für diesen Zweck ein Kredit von 5 405 000 ℳ zur Verfügung. Nach Art. 10 des Abkommens muß die neue Linie Löwen-Aachen spätestens zehn Jahre nach der Verkündigung des betreffenden belgischen Gesetzes dem Betrieb übergeben werden. Um die Bedenken, die geltend gemacht wurden, zu zerstreuen, erklärt die belgische Regierung, daß es nicht in ihrer Absicht liegt, sämtliche internationalen Züge über die neue Linie zu führen, noch auch die Städte Lüttich und Verviers aus den Fahrplänen der durchgehenden Züge auszuschalten. Diese Städte behalten diesen Verkehr, weil sie für die meisten Reisenden an der besten Verbindungslinie zwischen Deutschland und Frankreich liegen (über Charleroi und Namur), und ferner weil da, wo die Rücksichten auf den Schnelligkeitsbewerb mit den niederländischen Bahnen nicht walten, ein Interesse vorliegt, wegen der Kundschaft dieser Züge die Richtung über Lüttich und Verviers beizubehalten. In Wirklichkeit wird eine weitere, schnellere

Linie zur Verfügung für die Fahrt durch Belgien für solche Reisenden stehen, die andernfalls den Weg über Holland wählen würden. Es wird auch dafür gesorgt werden, daß auf der jetzigen Linie durchgehende Wagen verkehren, die an geeigneten Stationen je nachdem den Zügen der neuen Linie angehängt oder von ihnen abgetrennt werden. Auf diese Weise werden die Städte Lüttich und Verviers die Vorteile ihrer gegenwärtigen Verbindung nicht einbüßen, vielmehr ihrerseits aus der neuen Erleichterung Vorteil ziehen, da die auf der jetzigen Strecke eintretende Entlastung die Einstellung der als notwendig erkannten Züge ermöglichen wird.

Die Eisenbahnverbindungen zwischen der Eifel und der Provinz Lüttich werden gegenwärtig über Herbesthal geführt, obwohl zwischen den beiden nächsten beiderseitigen Ortschaften, Malmedy und Stavelot, die Entfernung nur 8 km beträgt. Der Bau einer Verbindungsstrecke zwischen diesen beiden Ortschaften würde folgende Verkürzungen bringen: 1. Für den Verkehr der Eifel mit Lüttich und den belgischen Stationen westlich, südlich und nordwestlich davon etwa 40 km; 2. für den Verkehr von den Stationen zwischen Verviers und Lüttich sowie nach der Herver Hochfläche einerseits und Malmedy und dessen Hinterland anderseits 30 bis 40 km. Diese Verbindung wird den Handelsverkehr der beiderseitigen Gegenden wesentlich fördern und der belgischen Staatsbahn durch die Zunahme des Verkehrs auf ihren Strecken Vorteil bringen. Bei den Verhandlungen über die Verbindung Löwen-Aachen wurde daher auch dieses Projekt Gegenstand einer Vereinbarung. Die auf belgischem Gebiet anzulegende Strecke wird eine Ausgabe von 1,6 Mill. Franken erfordern. Auf preußischer Seite beträgt die Ausgabe für die Strecke von der Grenze bis Malmedy 840 000 ℳ, die auch durch das Gesetz vom 25. Juni 1904 schon bewilligt sind. Diese Verbindungsstrecke soll spätestens fünf Jahre nach dem Erlaß des betreffenden Gesetzes dem Betrieb übergeben werden.

— **Tariferleichterungen für die französische Ausfuhr.** Der allgemeine Frachtguttarif bestimmte für unter 40 kg wiegende Frachtstücke einen Preis von 0,25 Fr. für das Tonnenkilometer, doch sollten die gewöhnlichen Tarife (allgemeine oder besondere) anwendbar sein auf alle Pakete oder Güter, die, obwohl besonders eingepackt, Teile einer insgesamt über 40 kg wiegenden Sendung bilden, die von demselben Absender an denselben Empfänger geschickt wird. Letzteren Vorteil genossen aber Fuhrunternehmer und andere Transportvermittler nicht, während ausländische Tarife (in Deutschland, Belgien, Italien) eine solche Beschränkung nicht kennen. Nach dem Vorgang der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn haben nun die sieben großen französischen Eisenbahnnetze der ministeriellen Genehmigung die Bestimmung unterbreitet, wonach ausnahmsweise für den Ausfuhr- und Durchgangsverkehr keine Beschränkung in der Begünstigung der Gruppensendungen von Stücken unter 40 kg eintreten soll. Nach dem „Journal des Transports“ entspräche dieser Vorschlag den Wünschen der Verwaltung betreffs Entwicklung des Ausfuhr- und Durchgangsverkehrs. Tatsächlich erfolgten für eine gewisse Anzahl Waren die Sendungen, wie bedeutend sie immer sein mögen, nicht anders als in unter 40 kg wiegenden Stücken (Weine und Liköre in Fässern oder Flaschen, trockne Trauben usw.). Es hänge also nicht von den Transportvermittlern ab, der Eisenbahn Stücke zu übergeben, die einzeln über 40 kg wiegen, und demnach könne es übermäßig erscheinen, für diese kleinen Stücke sie zu einer manchmal bedeutenden Taxerhöhung zu zwingen. Das genannte Fachblatt sagt: „Der Vorschlag hat nicht nur zum Ziel, die Frachtvermittler ebenso zu behandeln wie die anderen Versender, sondern wird ihnen in der Folge auch gestatten, den sehr tätigen Wettbewerb auszuhalten, der ihnen durch die fremden Transportunternehmungen, namentlich Italiens und Deutschlands, bereitet wird, welche, überlegen organisiert, alle Anstrengungen machen, um den Ausfuhr- und zumal den Transitverkehr von Antwerpen und Genua an sich zu ziehen.“

— **Französische Zufahrtlinien zum Simplon.** In der neuerlich lebhafter gewordenen Erörterung dieser Frage läßt sich jetzt auch im Pariser „Journal des Transports“ dessen Leiter, Herr Henry Haguet, vernehmen. Er will von der schweizerischerseits zunächst ins Auge gefaßten Abkürzung Frasne-Vallorbe nichts wissen und tritt für die zumeist aus Mittelfrankreich schon seit Jahren verfochtene Faucillebahn über Genf ein. Mit großer Schärfe und auch etwas zuviel Phantasie wendet sich der Artikel gegen die Schweizer und besonders die Berner, welche mit ihrer Bevorzugung der Linie Frasne-Vallorbe und der Lötschberg- oder Wildstrubelbahn die Franzosen übers Ohr hauen wollten. Herr Haguet erklärt, aus sicherer Quelle zu wissen, „daß mehrere französische Unternehmergruppen ihre Vorschläge zur Durchbohrung des Tunnels und gleichzeitig ihre finanziellen Berechnungen für die Beschaffung des Kapitals nach Bern geschickt haben“. Anderseits, so fährt er fort, regten sich lebhaft außer einer sehr mächtigen schweizerischen Gruppe deutsche Unternehmer, Verbündete derjenigen, welche den Gotthard durchbohrten, um das Geschäft wegzuschnappen, und sie würden dabei durch eine „Diplomatie unterstützt, die wirksam die Initiative ihrer Landsleute — übrigens sogar in Konstantinopel und Marokko — gegen die Rivalen aus Frankreich und dem Auslande zu unterstützen wisse. Kurz, vor dem Schluß des laufenden Monats (Mai) würden die Vorschläge verglichen und der vorteilhafteste angenommen werden.“ Vor der kühlen Wirklichkeit halten diese Behauptungen keinen Stand. So nahe der Ausführung ist die Lötschberg- oder Wildstrubelbahn noch keineswegs, und deutsche Unternehmer oder die deutsche Diplomatie haben sich nicht herzugedrängt. Die zuständigen schweizerischen Stellen ihrerseits, der Bundesrat und das Bundesparlament, haben gar keinen Zweifel gelassen, daß sie jetzt im schwierigen Stadium der Einlebung des Staatsbahnsystems in der Schweiz nicht sobald an kostspielige und großartige Bauten wie die Lötschbergbahn herangehen werden. Der Privatunternehmung aber überlassen die Bundesbahnen eine solche Wettbewerbslinie auf keinen Fall, und der Kanton Bern selbst weiß sehr gut, daß er die von ihm eifrig angestrebte Durchbohrung der Berner Alpen nur durch den Bund erreichen kann. Das Pariser Fachblatt führt weiter aus, die Entfernung von Paris nach Mailand würde über Frasne-Vallorbe-Lausanne-St. Maurice-Simplon 818 km betragen, über Paris - Pontarlier - Neufchatel - Bern - Berner Alpen - Simplon 826 km. Wenn also jetzt, am Vorabend der Durchbohrung der Berner Alpen, Frankreich sich zu der Verkürzung Frasne-Vallorbe hergäbe, die 21 Millionen koste und den Weg Mailand nur um 8 km verringern würde, so wäre das „reine Tollheit“. Und da der schweizerische Bundesrat der französischen Regierung die Mitteilung gemacht hat, er könne, nachdem die Konzession Frasne-Vallorbe auf schweizerischem Gebiet rechtmäßig erteilt worden, gegenwärtig nicht in Unterhandlungen wegen einer anderen Linie eintreten, bezeichnet das Herr Haguet freiweg als „Erpressung“ (chantage), den Plan Frasne-Vallorbe als unzulässigen Schwindel (duperie). Es bestätigt sich hier von neuem, wie sehr Herrn Haguet die Fähigkeit einer unparteiischen und ruhigen Beurteilung mangelt, sobald politische Leidenschaft und Eifersucht im Spiel ist. Er legt weiter dar, wie allerdings eine Lötschberg- oder Wildstrubelbahn (ohne die Abkürzung Frasne-Vallorbe) den Weg von Paris und Nordfrankreich durch den Simplon nach Mailand abkürzen würde. Aber der französische Verkehr beschränke sich nicht auf ein „imaginäres Dreieck“ von Dieppe nach Dünkirchen als Grundlinie und mit der Spitze in Delle, welches durch den Berner Alpendurchstich begünstigt werde. Dieses Dreieck mache nur den fünften Teil von Frankreichs Boden aus. Die für das weite Viereck von Dijon nach Lyon einerseits und Hâvre und Bordeaux anderseits anzustrebende Lösung der Simplonzufahrt sei in der Faucillebahn zu suchen.

— **Zu einer Konferenz über den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr** hat der schweizerische Bundesrat die der betreffenden Konvention angehörenden Staaten auf den 4. Juli d. J. nach Bern geladen. Ihre Dauer ist auf drei Wochen bemessen. Von den verschiedenen Staaten sind zahlreiche Anträge auf Abänderungen bestehender Bestimmungen gestellt. Hinsichtlich der Anträge von größerer Bedeutung erfährt die Frankf. Ztg. aus Bern, daß ein Antrag auf Verzollung der Güter in den Grenzstationen gestellt ist. Die Schweiz beantragt, auch den Personen- und Gepäckverkehr in das Internationale Übereinkommen einzubeziehen; Rußland beantragt die Übertragung der Bearbeitung der internationalen Statistik an das Zentralbureau.

— **Jungfraubahn.** Über die Baufortschritte bei dieser Bahn wird der N. Z. Z. aus Grindelwald unterm 16. d. M. folgendes gemeldet: „Die elektrische Bohrung im großen Tunnel der Jungfraubahn, der die nördliche Eigerwand mit der südlichen Eismeerstation in 3162 m Höhe verbindet, rückt der kritischen Stelle des Durchschlags rasch näher und näher. Gegenwärtig befindet sich die Stollenbrust nur noch 50 m von der Felswand ob dem Kalifirn entfernt; es sickern bereits geringe Mengen Eiswasser von Süden her durch, und in 14 Tagen spätestens gedenkt man den Durchschlag vollendet zu haben. Damit ist die erste große Etappe der Jungfraubahn vollendet, die in der neuen, auf Anfang August zu eröffnenden Eismeerstation nichts ihresgleichen neben sich hat.“

— **Simplontunnel.** Am 12. d. M. abends um 10 Uhr wurden im Simplontunnel drei italienische Arbeiter durch eine Felsmasse, die sich von der Decke des Tunnels loslöste, zermalmt. Sie waren um 2 Uhr nachmittags eingefahren und befanden sich nach Beendigung ihrer Schicht auf dem Rückweg. Das Unglück ereignete sich bei Kilometer 10,2, in der sogenannten Heißwassergrube (tosse d'eau chaude), d. h. an der Strecke zwischen der Stelle, wo man im Nordtunnel im Frühjahr 1904 die Arbeiten hatte einstellen müssen, und den weiter vorn gelegenen eisernen

Türen. Hier war laut „Gaz. de Laus." der Zusammenhang des Gesteins durch chemische Einflüsse gelockert, da der Tunnel hier noch nicht ausgemauert ist. Von den Opfern wurden zwei auf der Stelle zermalmt. Der dritte starb noch im Tunnel auf dem Transport nach dem Spital. Der Unfall ist der schwerste, der sich bisher bei dem Tunnelbau ereignet hat.

— **Italienische Südbahn.** Wie die Köln. Ztg. mitteilt, hat nach abermaliger reiflicher Prüfung das Ministerium Fortis die Frage der Ablösung der südlichen Eisenbahnlinien in demselben Sinne entschieden, wie schon das Kabinett Giolitti mit seiner Eisenbahnvorlage im vergangenen Februar vorgeschlagen hatte. Obgleich es gewiß verlockend war, das ganze Hauptbahnnetz Italiens mit einem Male in Staatsbetrieb zu übernehmen, so mögen doch finanzielle Rücksichten auch die gegenwärtige Regierung schließlich bestimmt haben, vorläufig auf die Erfüllung dieses Ideals zu verzichten und sich mit dem bereits gesetzlich festgelegten Ergebnis zu begnügen, wodurch wenigstens die Mehrzahl der italienischen Eisenbahnen vom 1. Juli d. J. ab unter staatlichen Betrieb gelangt. Die rund 2000 km Eisenbahnen, die Eigentum der Adriatischen Gesellschaft sind und von dieser privatim nach denselben Grundsätzen weiter betrieben werden sollen, die künftig für die Staatsbahnen gelten werden, bilden ein Netz, dessen Basis die 847 km lange, an der adriatischen Küste hinführende Linie Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi-Otranto ist, und wozu verschiedene Abzweigungen landeinwärts, wie Castellamare-Sulmona-Terni, Termoli-Campobasso-Benevento, Foggia-Napoli, Foggia-Potenza usw. gehören.

— **Verkehrsstörung auf der Strecke Verona-Vicenza.** Infolge des kürzlich eingetretenen Unwetters sind auf der Eisenbahnlinie Verona-Vicenza zwischen den Stationen San Bonifacio und Tavernelle zahlreiche Dammrutschungen vorgekommen, so daß der Verkehr vollkommen unterbrochen ist und Wochen bis zur Wiederherstellung der Strecke vergehen dürften. Ein Teil der Schnell- und Personenzüge wird von Verona über Legnago-Monfelice-Padua nach Venedig geleitet. Der Brentafluß hat in der Nähe von Venedig großen Schaden angerichtet.

— **Verkehrserweiterung der englischen Eisenbahnen.** Nach langen Beratungen tritt die London & North Western Railway, eigentlich und hauptsächlich eine Schnellzugbahn, in die Reihe jener, welche sich behufs Entwicklung des Ortsverkehrs und als Zufuhr für die Hauptlinien der Motorwagen bedienen. Die Wahl der Zweiglinien verursachte einige Schwierigkeiten, bis sich die Verwaltung für zwei Linien in North Wales, nämlich zwischen Flint und Mold mit Einschluß der wichtigen Ortschaft Northop sowie für die Touristenlinie nach Holywell entschied und weiter noch die Linie Wolverton-Newport sowie die Pagnell-, die Banbury-Oxford-Winslow- und die Bletchley-Zweiglinien in Erwägung zieht.

Die Great Eastern Railway eröffnet in den nördlichen Landesteilen, wo es noch keine Eisenbahnen gibt, fünf neue Motoromnibuslinien und zwar von den Knotenpunkten Chelmsford und Colchester aus. Derartige Neueinführungen treten jedoch nicht unangefochten ins Leben.

Drei große Verwaltungen, die Great Western-, Midland- und Northeastern-Eisenbahn, unterbreiteten dem Parlament Gesuche um Gestattung der Einführung von Motoromnibussen in ländlichen Bezirken als Zubringer für ihre Linien, zu welchem Zweck sie mit den bereits bestehenden Gesellschaften oder Personen, die solche Linien betreiben, in Unterhandlung zu treten beabsichtigen. Demgegenüber vertritt das Parlamentsmitglied Mr. Whitley im Interesse der elektrischen Straßenbahnen den Standpunkt, die Erlaubnis für Orte, wo bereits elektrische Straßenbahnen bestehen, den Eisenbahngesellschaften zu verweigern sowie die Aufnahme bezw. Abgabe von Personen und Paketen auf die Anfangs- bezw. Endpunkte der Linien zu beschränken. Die Eisenbahngesellschaften erklären, daß es keineswegs ihre Absicht sei, mit den elektrischen Straßenbahnen in Wettbewerb zu treten, daß sie sich jedoch das Recht wahren müssen, Personen und Sachen an beliebigen Punkten aufzunehmen und sie zu ihren Stationen zu bringen.

Ebenso lebhaft wird auch die Verleihung von Schifffahrtsrechten an die Eisenbahngesellschaften oder „die Schaffung von Monopolen zu Land und Wasser", wie sie bezeichnet wird, bekämpft, jedoch blieben die von zuständiger Seite ausgehenden Verwahrungen gegen die Lancashire-Bill im Vorjahre sowie jetzt gegen die North Eastern-Bill gänzlich unbeachtet.

Die Lancashire & Yorkshire-Eisenbahngesellschaft erhielt das Recht, Dampfschifflinien zwischen Hull und Goole sowie 13 festländischen Häfen einzurichten, und wurde damit angeblich in die Lage versetzt, jeden privaten Mitbewerb an diesen Orten zu unterdrücken.

Die North Eastern Railway, welche sich um eine ähnliche Konzession bewirbt, besitze bereits ein den dritten Teil des vereinigten Königreichs umfassendes Monopol und übe dort den damit verbundenen spärlichen Einfluß auf Handel und Landwirtschaft aus.

Die Ansicht der parlamentarischen Kreise geht anscheinend dahin, jeder Art des öffentlichen Verkehrs die größte Freiheit zu gewähren, so lange eine Störung in den Straßen nicht stattfindet.

— **Das Betriebsergebnis der russischen Bahnen im Jahre 1904** ist nach Angaben der „Torgowo-Prom. Gaseta" Nr. 90 kein günstiges gewesen, denn die Eisenbahnen haben im Jahre 1904 nur 119 000 000 Personen befördert, d. h. 9 000 000 weniger als 1903. Frachten wurden befördert 8660 Millionen Pud, d. h. 95 000 000 Pud weniger. Die Gesamteinnahme der Bahnen betrug 651 522 972 R., d. h. sie blieb hinter 1903 um 4 000 000 R. zurück.

Wir behalten uns vor, in einer der nächsten Nummern die vorstehenden kurzen Angaben zu ergänzen.

— **Eine mögliche Abkürzung der Eisenbahnverbindung zwischen St. Petersburg und Sibirien** beschäftigt schon seit längerer Zeit die Eisenbahnkommission. Verstärkt wird der Wunsch nach einer solchen kürzeren Verbindung durch die Erfahrungen des letzten Jahres. Es ist zweifellos, daß die riesenhaften Entfernungen von dem Mittelpunkte Rußlands der ungünstigen Entwicklung der Dinge im fernen Osten großen Vorschub geleistet haben, wenngleich der urteilsfähige Teil der Bevölkerung sich ja wohl sagt und sagen muß, daß die großen Strecken doch nur deswegen so verhängnisvoll werden konnten, weil für nichts vorgesorgt worden war, so daß alles plötzlich fortgeschafft werden mußte. Wie dem nun aber auch sein mag, jedenfalls steht fest, daß die große Entfernung zwischen Petersburg und Sibirien, ganz abgesehen von den Fragen der Landesverteidigung, die wirtschaftlichen Beziehungen erschwert. Es ist daher nur zu erklärlich, daß immer von neuem Vorschläge gemacht werden, wie die Verhältnisse möglichst erträglich gestaltet werden könnten. Eine mögliche Abkürzung der Verbindungsstrecke von Petersburg nach Sibirien ist aber auch insofern von allgemeiner wirtschaftlicher Bedeutung, als hierdurch der Transitverkehr erleichtert werden könnte. Gerade diese Seite der Frage ist die Veranlassung gewesen, daß sie Gegenstand einer eingehenden Untersuchung in der Gesellschaft zur Förderung des russischen Handels und Gewerbefleißes am 4./17. April d. J. geworden ist. Während hier — wie die deutsche St. Petersburger Zeitung mitteilt — einerseits die Abkürzung der Wegstrecke gefordert wurde, wurde anderseits darauf hingewiesen, daß bei der Wahl der Linienführung einer neuen Bahn, die den bisherigen Weg nach Sibirien abkürzen soll, auch die Interessen der Uralbahnen in Frage kommen, welche durch die neue Linie natürlich nicht geschädigt werden dürfen. In Regierungskreisen entschied man sich kürzlich angeblich dafür, mit Hilfe der Linie Perm-Kungur-Jekaterinburg die Abkürzung des Schienenweges aus dem europäischen Rußland nach Sibirien zu schaffen. Diese Lösung schien der Versammlung keine glückliche zu sein, und man hofft daher, daß dieser Beschluß noch kein endgültiger sei, es sich vielmehr noch erreichen ließe, diese Entscheidung zu gunsten einer südlicheren Linienführung, die größere Vorteile bietet, umzustoßen.

Durch die Linie St. Petersburg-Wjätka, die im nächsten Jahre dem Verkehr übergeben wird, wäre eine direkte Verbindung St. Petersburgs mit Sibirien geschaffen, doch ist die Ural-Montanindustrie-Bahn, welche ein Glied dieser Verbindungslinie sein soll, hierfür vollständig ungeeignet, da die Gütermenge, die auf dieser Linie zur Beförderung kommen kann, nur sehr klein ist. Der tägliche Verkehr dieser Bahn könnte nur um 75 Wagenladungen gesteigert werden. Das genügt nicht zur Vermittlung eines so bedeutenden Transitverkehrs, wie ihn die Linie St. Petersburg-Wjätka haben würde. Wenn man in Betracht zieht, daß die Anlage der Bahn St. Petersburg-Wjätka 100 Millionen Rubel kostet und die Zinsen dafür schon 4 Millionen Rubel betragen, so ist klar, daß die Transportfähigkeit der Linie St. Petersburg-Wjätka voll ausgenutzt werden und infolgedessen die Ural-Montanindustrie-Bahn als Verbindungsglied ausgeschaltet und durch eine neu zu erbauende Linie ersetzt werden muß.

Schon als die Frage der Abkürzung der Wegestrecke nach Sibirien im Jahre 1902 in der Kommission für neue Eisenbahnen behandelt wurde, kam die Kommission zu dem Schluß, daß eine kürzere Verbindung am besten durch die Linie von Tschepzy der Wjätkabahn über Krassnoufimsk nach Jekaterinburg hergestellt werden könnte. Die Regierung sprach sich jedoch abweichend vom Gutachten der Kommission für die nördlichere Linienführung über Perm-Kungur-Jekaterinburg aus. Die Abkürzungslinie soll möglichst geringe Steigungen haben, möglichst wenig Güter von den vorhandenen örtlichen Bahnen ablenken und möglichst billig sein.

In der jetzt tagenden Kommission stimmten, wie in dem Vortrage mitgeteilt wurde, die Vertreter des Ministeriums der Verkehrsanstalten sowie auch alle Personen, die mit Eisenbahn-

baufragen vertraut sind, für die südliche Linienführung, die übrigen Kommissionsmitglieder aber für die nördliche, und setzten diesen Beschluß auch durch, wobei das Ausschlaggebende hierfür die größere Billigkeit des Bahnbaues war.

In der Sitzung der Gesellschaft wurde dann ferner noch darauf hingewiesen, daß der Bau der südlicheren Verbindungslinie Tschepzy-Jekaterinburg sich nur um zwei Millionen Rubel teurer stellen würde als der Bau der Linie Perm-Jekaterinburg. Diesem Mehrbetrag gegenüber wäre aber eine Hauptbahn von 222 Werst (= 237 km) gewonnen. Für die Wahl der Linienführung kommt ferner auch noch in Frage, auf welcher Linie der Betrieb billiger ist, und da bietet die südliche bei ihren geringeren Steigungen bedeutende Vorteile. Auch die Befürchtung, daß bei einer Umgehung Perms diese Stadt in wirtschaftlicher Beziehung zurückgehen wird, kann nicht als richtig anerkannt werden, da Transitgüter einer Stadt ohnehin nichts geben können. Ferner ist der südlichere Bezirk ein sehr reicher, und infolgedessen würde dort über kurz oder lang ohnehin eine Bahn gebaut werden müssen.

Wie man hieraus ersieht, nimmt die Gesellschaft zur Förderung des russischen Handels und Gewerbefleißes entschieden Stellung zu gunsten einer Bahn, die bald hinter Wjätka nach Süden ausbiegt und über Krassnoufimsk nach Jekaterinburg führt. Auch ein Blick auf die Karte lehrt, daß eine solche Linie vor allen Dingen ein Gebiet, das bisher noch ganz ohne Eisenbahn ist, erschließen würde und daher schon aus diesem Grunde den Vorzug verdient, während eine Abkürzungslinie von Perm beginnend über Kungur nach Jekaterinburg zur Voraussetzung hat, daß die Strecke Wjätka-Perm neben dem Verkehre, der gegenwärtig schon auf der Bahn lastet und der noch mit der Eröffnung des Verkehrs auf der Bahn Petersburg-Wjätka unter allen Umständen hinzutritt, auch den sibirischen Verkehr aufzunehmen und zu bewältigen imstande wäre. Da das aber aller Wahrscheinlichkeit nach nicht zutreffen wird, so wird die Gesellschaft mit ihrem Vorschlage, die Verbindungsbahn unabhängig von den gegenwärtig schon vorhandenen Schienenwegen zu erbauen, wohl Recht haben. Bei einer anderen Lösung der Frage würde vermutlich das schon so oft beobachtete Versagen der Bahnen in Rußland eintreten, weil der Strecke Perm-Wjätka eine Durchlaßfähigkeit zugemutet werden würde, auf die sie nicht eingerichtet ist. Es würde übrigens die sogenannte Nordbahn (Petersburg-Wjätka) ihre eigentliche Aufgabe erst erfüllen, wenn sie ohne alle Umwege etwa Omsk an der Sibirischen Bahn erreichen könnte, um die sibirischen Güter möglichst schnell dem Hafen von St. Petersburg zuzuführen. Um dieses Ziel zu erreichen, hat Petersburg jahrelang gekämpft, und es wäre daher nicht nur ein halber Erfolg, sondern fast ein Mißerfolg, wenn ein leistungsunfähiges Zwischenglied auf der gewaltigen Bahn von Petersburg in den fernen Osten vorhanden wäre, weil die Güter dann natürlich auf Seitenlinien getrieben werden würden, auf denen ihnen derartige Hindernisse die schnelle Erreichung des Ausfuhrhafens nicht beeinträchtigen.

Allgemeines.

— **Alkoholgenuß und wirtschaftliche Arbeit.** Mit Bezug auf unsere Anmerkung zu dem in Nr. 35 veröffentlichten Leitaufsatz (S. 530) wird uns von Herrn Eisenbahndirektor a. D. de Terra geschrieben: „Ich lege Wert darauf, zu erklären, daß ich keineswegs zu den Radikalabstinenten gehöre, die der Meinung sind, als letztes Ziel des Kampfes gegen die Alkoholschäden müsse die vollständige Ausschaltung des Alkohols als Genußmittel und seine Verbannung in die ‚Gift‘schränke der Apotheken erstrebt werden. Selbst in den Ländern, die in der Bekämpfung des Alkoholmißbrauchs am weitesten gegangen sind und die damit ganz außerordentliche Erfolge, eine völlige Umwälzung in den früheren unheilvollen Trinksitten, erreicht haben, wie z. B. Finnland, ist davon nie ernstlich die Rede gewesen. Auch dort hat man sich vielmehr in der Hauptsache damit begnügt, neben Einschränkung der Alkohol- (Branntwein-) Erzeugung die Zahl der Schankstätten erheblich zu vermindern und sie in der Weise umzugestalten, daß darin auch Tee und Kaffee in guter Beschaffenheit zu billigen Preisen verabreicht und das Interesse an dem Verkauf alkoholischer Getränke völlig ausgeschaltet wird. Außerdem ist man mit bestem Erfolge bemüht, durch alkoholfreie Erholungsstätten in großem Stil (Parks, Volksbibliotheken u. dgl. m.) die Bevölkerung mehr und mehr dem früheren Kneipenleben zu entfremden. Namentlich an Sonn- und Feiertagen, an denen alle Schenken geschlossen sind, suchen Tausende hier Erholung, Unterhaltung und Belehrung. Trunkenheit wird mit Geldstrafe, im Wiederholungsfalle mit Gefängnis geahndet. Die Regierungsgewalt und einsichtsvolle Volksfreunde haben in wahrhaft vorbildlicher Weise zusammengewirkt, um den schlimmsten Feind aller Volkswohlfahrt niederzuringen. Nicht, ihn vollständig auszurotten, wohl aber, seine verderbliche Herrschaft zu brechen. Auch die Enthaltsamkeitsbewegung ist an den erzielten Erfolgen in nicht geringem Maße beteiligt, nicht nur durch ihre unermüdliche Aufklärungsarbeit, sondern namentlich auch durch das von ihren Vertretern gegebene Beispiel, das klarer und überzeugender, als alle noch so eindringlichen Belehrungen beweist, daß der Alkohol in irgend welcher Form ein ‚Stärkungsmittel‘ überhaupt nicht und als Genußmittel mindestens entbehrlich ist.

Solche Erfahrungen in anderen Ländern mit verwandter Kultur dürfen m. E. auch bei uns nicht unbeachtet bleiben. Neben der im eigenen Vaterlande gewonnenen Erkenntnis sind sie für mein Vorgehen hauptsächlich bestimmend geworden. Weit davon entfernt, die völlige Alkoholenthaltung für die Gesamtheit, etwa als letztes Endziel, zu erstreben, sehe ich mit vielen Gleichgesinnten auf Grund jener Erfahrungen in ihr nichts anderes, als ein sehr geeignetes, wenn nicht das wirksamste Mittel, die bei uns trotz bemerkenswerter Fortschritte zum Besseren im allgemeinen noch ungebrochene Macht und Herrschaft der Trinksitten, des Trinkzwanges mehr und mehr zu überwinden und breite Schichten unseres Volkes mindestens zu wirklich strenger Mäßigkeit zu führen. In dem am 28. April in der Technischen Hochschule in Charlottenburg gehaltenen Vortrage habe ich mich auch hierüber näher ausgelassen. Ich bitte deshalb, auf die freundlichst in Aussicht genommene Wiedergabe der wesentlichen, hier noch nicht veröffentlichten Ausführungen dieses Vortrages verweisen zu dürfen.

Bei dieser Gelegenheit sei noch bemerkt, daß Dr. med. Stehr auch Doktor der Staatswissenschaften ist (nicht Doktor der Naturwissenschaften, wie es in Nr. 35 heißt).“

Wir freuen uns, daß hiernach Herr de Terra sich unserem Standpunkt zu nähern scheint. Die Schriftl.

Rechtspflege.

— **Nachbarrecht.** (Entscheidung des deutschen Reichsgerichts vom 5. November 1904; Aktenzeichen V 178/04.) Die Zuschüttung eines Grabens bei einer Bahnhofserweiterung hatte zur Folge, daß das vom Nachbar zur Entwässerung seines Hausanwesens in eine Leitung gefaßte Grundwasser zurückgestaut wurde und den Keller überschwemmte. Die vom Oberlandesgericht auf Grund des § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und § 100 I 8 des Allgemeinen Landrechts zugesprochene Schadenersatzklage des Anliegers wurde durch das Reichsgericht mit folgender Begründung abgewiesen:

Es handelt sich hier allerdings um Zuschüttung eines seit langer Zeit bestehenden Grabens für den gewöhnlichen Wasserablauf, für dessen Erhaltung der Eigentümer haftet. Verkannt ist aber vom Berufungsgericht, daß die Vorschrift des genannten § 100 nur den natürlichen Ablauf trifft, denn nur der „ordentliche und gewöhnliche“ Ablauf ist geschützt. Wäre hier die Entwässerungsleitung nicht vorhanden, so würde das Wasser zum Teil versickern, zum Teil stehen bleiben. Zu Unrecht wird angenommen, daß eine Vermehrung oder Beschleunigung des Wasserablaufs hier ersatzpflichtig mache. Diese Ansicht wird auf Urteile des Reichsgerichts gestützt, deren tatsächliche Voraussetzungen hier nicht vorliegen. § 14 des Eisenbahngesetzes hilft hier ebenso wenig. Einen Verstoß gegen die der Bahn beizumessende Verpflichtung, dem Kläger die Wasserableitung zu ermöglichen, findet das Berufungsgericht zu Unrecht darin, daß die Bahn den Graben ohne sofortige Ersatzschaffung zugeworfen habe. Dabei ist nicht beachtet, daß es sich hier um eine künstliche Wasserableitung handelt, daß der Kläger ohne den Bahnbau für den Wasserabfluß hätte Sorge tragen müssen, und daß er hierin durch den Bahnbau nicht schlechter gestellt ist. Die Veränderungen des Bahngebiets zur Zeit der Bahnanlage hatten das Recht des Klägers nicht beeinträchtigt, er hat also keine Ersatz- und anderen Ansprüche gegen die Bahn, zumal nicht auf Aufnahme seines künstlich geleiteten Wassers. W. C.

— **Haftpflichtfall auf Grund des § 823 B. G.-B.** Ein eigenartiger Fall liegt der Entscheidung des Oberlandesgerichts Hamburg vom 20. Mai 1903 (Sache Eisenbahn gegen Bruhn, I. Senat) zugrunde. Durch Verschulden eines Kutschers stieß auf einem Bahnübergange ein Fuhrwerk mit einem Zuge zusammen. Infolge des dadurch ihm verursachten Schreckens erkrankte der am Übergange postierte Bahnwärter und starb an den Folgen dieser Erkrankung. Nachdem der Kutscher wegen fahrlässiger Eisenbahntransportgefährdung gemäß § 316 Strafgesetzbuchs bestraft war, verklagte ihn die Bahn auf Grund des § 823 B. G.-B. auf Ersatz der Vertretungs- und Pflegekosten des Verletzten sowie der der Witwe zu zahlenden Rente. Nachstehende Erwägungen führten zur Abweisung dieser Klage:

§ 823 B. G.-B. gewährt nicht Ersatz für jeden Schaden infolge fahrlässiger, widerrechtlicher Rechtsverletzung. Absatz 2 begründet eine Ersatzpflicht nur, wenn die fahrlässige Rechtsverletzung den Zweck des Schutzgesetzes vereitelt; die Haftung reicht nur soweit, als der Schutzwille des Gesetzes. Ebenso ist

Absatz 1 zu verstehen. Es kann nicht angenommen werden, daß der Gesetzgeber jedes denkbare Interesse in Schutz nehmen will, insbesondere nicht, wenn nicht voraussehbare, außer aller Berechnung liegende Umstände eintreten. Wenn also der Kutscher fahrlässig gegen den § 316 Strafgesetzbuchs verstieß, so haftet er für den Materialschaden und denjenigen, der dem Reisenden und dem Zugpersonal verursacht ist, wenn dieser Schaden auch nur indirekt eingetreten ist. Der hier fragliche Schaden liegt aber ganz außerhalb des Schutzgebietes des § 823 B. G.-B. Eine derartige Fernwirkung eines Eisenbahnunfalls auf den Bahnwärter liegt so weit außerhalb der gewöhnlichen Lebenserfahrung, daß es nicht Gesetzabsicht gewesen sein kann, diesen Beamten gegen solche Fernwirkung zu schützen. Vollends ausgeschlossen ist aber die Schutzwirkung bezüglich des indirekten, durch das Dienstverhältnis begründeten Schadens, d. i. bezüglich der Vertretung des Erkrankten und der Pension der Witwe.

Bücherschau.

— **Das innere Verkehrswesen der Vereinigten Staaten von Amerika.** Im Verlage der „Hamburger Börsenhalle" ist soeben unter dem Titel „Amerika" ein die Bedeutung Amerikas für die Weltwirtschaft und seine wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland insbesondere in Einzeldarstellungen behandelndes Werk erschienen, von dem der uns in erster Linie interessierende Teil „Das innere Verkehrswesen" aus der Feder des Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrats Dr. Alfred von der Leyen erflossen ist.

Wir brauchen nicht besonders hervorzuheben, daß sich diese Abhandlung vorteilhaft abhebt von der leichten und seichten, wir möchten sagen feuilletonistischen Amerika-Literatur, welche sich in den letzten Jahren auf dem deutschen Büchermarkte breit gemacht hat.

Nicht nur der sachkundige Eisenbahner findet hier eine in anregender Form gebotene Fülle von Stoff zu seiner Belehrung, auch der Kaufmann und nicht zum wenigsten der deutsche Industrielle kann sich in bezug auf das amerikanische Eisenbahnwesen, seine betriebliche, verkehrstechnische und finanzielle Seite in einer Weise unterrichten, wie dies bisher in so gedrängter Form nicht möglich war. Dr. von der Leyen steht eben auf einem durch hohe Fachkenntnis trefflich bereiteten Boden, von dem aus allein ein sachlich zutreffendes Urteil möglich ist.

So recht der Verfasser damit hat, wenn er am Schluß eine vergleichsweise Schätzung und Bewertung der amerikanischen Eisenbahnen gegenüber den unserigen zurückweist, weil jene auf einem ganz anderen Boden gewachsen sind, so konnte er doch zu diesem Schlusse nicht kommen, wenn er eben nicht unsere Eisenbahnen gründlich kennte.

Gerade daran aber, daß unsere die amerikanischen Verhältnisse beleuchtenden Landsleute die entsprechenden deutschen Verhältnisse nicht oder nicht genügend kennen, krankt insbesondere die neuzeitige deutsche Amerika-Literatur. Dr. von der Leyen war der erste deutsche Eisenbahnfachmann, der aus eigenen Wahrnehmungen — er war bereits im Jahre 1883 gelegentlich der Eröffnung der Northern Pacific-Eisenbahn in den Vereinigten Staaten — über die amerikanischen Eisenbahnen geschrieben hat. Die Frucht dieser Reise war bekanntlich sein Werk: Die nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirtschaftlichen und politischen Beziehungen. Leipzig 1885. Dieses sowie sein im Jahre 1895, bereits ein Jahr nach seinem Erscheinen in zweiter Auflage herausgegebenes Werk: „Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen" haben diesseits und jenseits des Atlantischen Ozeans berechtigtes Aufsehen gemacht. Haben diese Werke, insbesondere das letztere, durch rückhaltlose Aufdeckung der finanziell schwachen Grundlagen, auf denen viele amerikanische Eisenbahnen aufgebaut waren, das deutsche anlagesuchende Kapital noch rechtzeitig gewarnt und dadurch vielfach vor Schaden bewahrt, so kann gleichzeitig Dr. von der Leyen für sich das Verdienst in Anspruch nehmen, daß er mit dieser Warnung auch den amerikanischen Himmelstürmern ein Menetekel zugerufen hat, welches in der Zusammenwirkung mit den von amerikanischer Seite gerade damals wahrnehmbaren Notrufen sicherlich nicht ungehört verhallt ist.

Der Verfasser hat dann bis auf den heutigen Tag, wie seine vielfachen meist in dieser Zeitung oder dem Archiv für Eisenbahnwesen veröffentlichten Arbeiten bekunden, die Weiterentwicklung der amerikanischen Eisenbahnverhältnisse aufmerksam verfolgt und hierdurch wesentlich dazu beigetragen, daß wenigstens die Eisenbahnfachkreise sich ein sachlich zutreffendes Urteil bilden konnten.

Wenn er sich jetzt wieder, der Bestimmung des Gesamtwerkes gemäß, an einen weiteren, in der Hauptsache dem Kaufmannstande angehörigen Leserkreis wendet, so steht zu hoffen, daß nunmehr auch diese Kreise dazu beitragen, daß nicht, wie vielfach bisher auf Grund mangelnder Kenntnis die von Schwächen keineswegs freien amerikanischen Einrichtungen auf Kosten der unserigen, unverdientermaßen in den Himmel gehoben werden. Daß das geschehen konnte, ist die Folge einer uns aus früherer, glücklich überwundener Zeit anhängenden Schwäche, die uns nur allzu leicht geneigt macht, das Fremde zu bewundern, besonders, wenn es uns im geschlossenen nationalen Gepräge gegenübertritt. Kommt dazu noch ein gewisser Zug ins Gigantische, wie er in Amerika auf fast allen Gebieten, besonders aber im Eisenbahnwesen, gar nicht zu verkennen ist, so ist nicht nur die Jugend fertig mit dem — Urteil.

Sehr beherzigenswert ist, was in der Abhandlung über die Frage der Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen gesagt wird. So sehr der Verfasser die in Amerika auf diesem Gebiete gemachten Fortschritte nach Maßgabe der von ihm im einzelnen gegebenen Ziffern als gewinnbringend für die beteiligten Faktoren anerkennt, so berechtigt ist es, wenn er eine bloße Nachahmung auf deutscher Seite als „für unsere wirtschaftlichen Verhältnisse nicht passend" zurück- und gleichzeitig darauf hinweist, wie die preußischen 20 t-Wagen, was Ladefähigkeit, Verhältnis der toten zur Nutzlast usw. angeht, dieselben Vorzüge haben wie die amerikanischen größeren Wagen.

Des weiteren nimmt sich der Verfasser das in den letzten Jahren von deutschen Amerikafahrern immer wieder uns vorgerittene Paradepferd: die Bessemer & Lake Erie Railroad Comp., näher vor. Dr. v. d. Leyen ist unparteiisch genug, die Mustergültigkeit aller mit dieser Eisenbahn zusammenhängenden Einrichtungen voll anzuerkennen, insbesondere auch, wie durch Ineinandergreifen aller Beteiligten die Herstellungskosten der Güter außerordentlich verbilligt werden. Es beweist aber gleichzeitig auch, daß, was für uns hier allein in Frage kommt, die gesonderte Ansetzung der Beförderungskosten für die Erze mehr oder weniger auf Willkür beruht, weil bekanntlich die Bahn im ausschließlichen Eigentum der United States Steel Corporation sich befindet, die aber bei Verteilung ihrer Selbstkosten wenigstens nach außen völlig freie Hand hat. Es leuchtet ein, daß dieses übrigens auch in den Vereinigten Staaten ziemlich vereinzelt dastehende Muster eines in geradezu raffinierter Weise kombinierten Betriebes weder einen Schluß *für* die amerikanischen, noch weniger aber *gegen* die deutschen Verhältnisse zuläßt.

Doch wir sind unwillkürlich zu sehr ins einzelne geraten; das der Schrift vorgedruckte Inhaltsverzeichnis läßt von vornherein erkennen, wie der Verfasser seine Aufgabe dem Gesamtwerke gegenüber auffaßt. Er hat sich, wie auch der Titel besagt, nicht auf die Eisenbahnen beschränkt, er hat die übrigen Verkehrswege: Seeschiffahrt (Morgan Trust), Flüsse, Kanäle, Binnenseen mit in den Kreis seiner Erörterungen gezogen. Diese Verkehrsstraßen, die als Vorläufer, Konkurrenten und als Ergänzung der Eisenbahnen in Amerika mehr als in irgend einem anderen Lande von Bedeutung sind oder gewesen sind, können aber nicht außer Betracht gelassen werden. Sehr bemerkenswert ist, was Dr. v. d. Leyen über die Kanäle sagt: „sie sind in den Vereinigten Staaten als Verkehrswege nur so lange in Betracht gekommen, als es noch keine oder nur wenige Eisenbahnen gab". In ähnlichem Sinne äußert er sich, wenigstens was die Beförderung großer Gütermengen anlangt, über die natürlichen Ströme des Landes: „sie haben ungeachtet ihrer gewaltigen Ausdehnung seit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes immer mehr an Gewicht verloren. Selbst der Riesenstrom Mississippi mit seinen Nebenflüssen hält den Vergleich mit unseren deutschen Strömen nicht aus."

Wie recht v. d. Leyen hat, wird jedem Fachmann klar, der Gelegenheit hatte, in den Vereinigten Staaten sich selbst umzusehen: „während die Eisenbahnen sich noch vor 20 Jahren über die niedrigen Wasserfrachten beklagten, ist es jetzt umgekehrt". Diese letzteren Worte von van Oss (American Railroads as investments) enthalten schon einen Teil der geschichtlichen Entwicklung, auf die der Verfasser dann kurz übergeht, um sich weiterhin dem kaufmännisch-praktischen Zwecke der Veröffentlichung entsprechend dem Tarifwesen in seiner vielseitigen Gestaltung und in seinem Einfluß auf den Verkehr und auf die Preise der Güter zuzuwenden. „Wie der Bau, so erfolgen auch die Verwaltung und der Betrieb, vornehmlich die Feststellung der Tarife der Eisenbahnen, ausschließlich nach den Grundsätzen des freien, unbeschränkten Wettbewerbes." Das ist der Fundamentalsatz, von dem jeder ausgehen muß, der für die amerikanischen Eisenbahnen und ihre Gebarung das nötige Verständnis wecken will. Der Wettbewerb ist maßgebend für die Tariferhöhungen und -herabsetzungen. Er beeinflußt wesentlich die auf Erhöhung der Einnahmen und Verminderung der Ausgaben gerichteten Reformen im Betrieb. Der Selbsterhaltungstrieb erheischt gebieterisch die Verbesserung des Oberbaues und der Lokomotiven sowie die Vergrößerung der Güterwagen.

Das alles gibt der Verfasser in einer auch für den Nichteisenbahner verständlichen und überzeugenden Weise, und wenn er dabei auch noch der deutschen Lokomotivbaukunst, die sich auf der Weltausstellung in St. Louis als durchaus ebenbürtig

erwiesen hat, ein schönes Zeugnis ausstellt, so wird nicht nur dieser spezielle Teil unserer großen Industrien, es werden hoffentlich auch die übrigen deutschen Industriezweige hieraus entnehmen können, wie unangebracht es ist, zum Nachteil deutschen Gewerbefleißes und deutschen Wagemuts die amerikanische Gefahr an die Tür zu malen, wie das jetzt leider Mode geworden ist.

In den folgenden Kapiteln bespricht der Verfasser zuerst den Einfluß der Tarife auf den Verkehr sowie auf die Preise der Güter im allgemeinen und geht dann näher ein auf den Einfluß, den sie auf die Erzeugnisse der Landwirtschaft (Getreide, Vieh), Petroleum, Baumwolle, Kohlen, Erzen und der Eisenindustrie haben. Sehr beachtenswert ist, was über den Einfluß gesteigerter Frachtsätze auf die Entwicklung des amerikanischen Frachtverkehrs gesagt wird. In den Jahren 1899—1902 gingen die Frachten langsam in die Höhe, Hand in Hand damit geht aber nicht eine Verminderung, sondern eine bedeutende Steigerung des Verkehrs. Die gefahrenen Tonnenmeilen vermehren sich von 126 auf 157 Milliarden, die auf eine Meile gefahrenen Tonnenmeilen von 659 565 auf 793 351.

Weiter beweist der Verfasser auch zahlenmäßig, wie wenig die Schwankungen der Frachtsätze mit den Schwankungen der Preise Hand in Hand gehen. Während in den Jahren 1899 und 1900 die Frachten ganz wenig gestiegen sind, gingen die Preise fast aller Güter in die Höhe.

Diese Feststellungen, auch wenn es sich hier nur um große Durchschnittszahlen handelt, sollten doch unseren kaufmännischen und industriellen Kreisen zu denken geben, die vielfach gewohnt sind, immer und immer wieder in den vermeintlich hohen Frachtsätzen das Grundübel zu sehen.

Verfasser zeigt dann den Einfluß der Tarife auf einzelne Güter, so in erster Linie bei den Erzeugnissen der Landwirtschaft (Getreide, Vieh), und kommt zu dem Schluß, daß die Eisenbahnfrachten und selbst die Wasserfrachten und die Seefrachten nur einer der Faktoren gewesen sind, die auf die amerikanische Ausfuhr eingewirkt haben.

Beim Petroleum läßt sich, wie zutreffend ausgeführt wird, ein Einfluß der Frachten auf die Preise und auf die Produktion schon aus dem Grunde nicht nachweisen, weil bekanntlich die ganze Produktion und Verarbeitung in den Händen der Standard Oil Company sich befindet, während wiederum bei der Baumwolle eine Veränderung der Frachten auf die Erzeugung und den Handel mit diesem Rohmaterial von Bedeutung nicht zu sein scheint.

Was schließlich die Eisenindustrie betrifft, so gelangt Verfasser zu dem Schluß, daß die Tarifpolitik der amerikanischen Eisenbahnen nicht die alleinige Ursache ihres Aufblühens ist: sie wurde durch die Erhöhung der Schutzzölle und die damit in Verbindung stehende Bildung der großen Trustgesellschaft in erster Linie gefördert. Für uns kommt übrigens allein in Betracht, ob durch die Kräftigung der amerikanischen Eisenindustrie der deutschen Eisenindustrie der amerikanische Markt dauernd oder vorübergehend verschlossen ist oder sein wird und ob bezw. inwieweit die niedrigen Frachten dazu beigetragen haben. Mit Recht sagt Verfasser, daß sich eine solche Frage mit mathematischer Sicherheit schwerlich beantworten läßt, schon weil die Gesamtverhältnisse zu ungleich liegen, sowohl was Kohlen anlangt als auch Erze. Die bessere Beschaffenheit und die günstigen Gewinnungsverhältnisse sind Vorteile auf amerikanischer Seite, die ohne weiteres bei uns nicht ausgeglichen werden können, dagegen kommt die günstigere Lage des Eisensteines vielen deutschen Werken und sonach unserer Industrie zugute, so daß schon hierdurch mancher Nachteil wettgemacht wird. „Jedenfalls beweist die bisherige Geschichte der United States Steel Corporation, daß auch in den Vereinigten Staaten dafür gesorgt ist, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen.“ Das den Beteiligten klar zu machen, ist dem Verfasser vortrefflich gelungen. Ein reiches statistisches Zahlenmaterial unterstützt seine Ausführungen, für deren Richtigkeit er auch auf das Zeugnis der auf den einzelnen Gebieten hervorgetretenen Spezialsachverständigen, wie Oppel und Macco, sich berufen konnte. Eine Anzahl in den Text eingedruckter Muster von amerikanischen sowohl wie deutschen Lokomotiven und Güterwagen vervollständigen das vom Verfasser gegebene eindrucksvolle Bild, das um so schwieriger zu zeichnen war, als er mit dem ihm zu Gebote stehenden Raum haushälterisch umzugehen hatte.

—a—.

— **Handbuch der Gesetzgebung in Preußen und im Deutschen Reiche.** Von diesem groß angelegten Werke, das von dem Grafen Hue de Grais, Regierungspräsidenten a. D., herausgegeben wird, liegen zwei neue Bände vor. An dem Unternehmen wirken hervorragende Kräfte aus den verschiedenen Zweigen der Verwaltung, der Justiz, des Kultus, des Verkehrswesens usw. mit, die Herren: Geh. Oberregierungsrat Altmann, Geh. Oberpostrat Aschenborn, Geh. Oberregierungsrat Bredow, Geh. Regierungsrat Fritsch, Oberverwaltungsgerichtsrat Genzmer, Geh. Oberregierungsrat Hoffmann, Landrichter Dr. Hornemann, Oberbergrat Kreisel, Geh. Oberregierungsrat Küster, Geh. Oberregierungsrat Lusensky, Geh. Regierungsrat Dr. Münchgesang, Geh. Oberregierungsrat Dr. T. Müller, Regierungsassessor Dr. Rintelen, Reichsmilitärgerichtsrat Dr. Schlayer, Landforstmeister a. D. Schultz, Regierungspräsident Freiherr v. Seherr-Thoss. (Berlin, Verlag von Julius Springer.)

Der Zweck des Werkes ist, die schon einen riesigen Umfang einnehmende Reichs- und Landesgesetzgebung den Beamten und auch den Laien, allen Beteiligten, näher zu bringen; die einzelnen zerstreuten Bestimmungen sind nach den Verwaltungsgebieten zusammengefaßt und nach ihrem inneren Zusammenhange übersichtlich geordnet; die Bestimmungen werden nach dem amtlichen Texte wiedergegeben unter Hervorhebung aller Änderungen, die sie im Laufe der Zeit erlitten haben, und sind mit wertvollen Erläuterungen zum Verständnis und zur Anwendung versehen. So kann das Gesamtwerk im Handgebrauch die Gesetz- und sonstigen Sammlungen ersetzen und empfiehlt sich für größere Behörden, Verwaltungen, Vertretungs- und Interessenkörperschaften usw. Der Stoff ist in 20 Teile geteilt, von denen einzelne wieder eine Reihe von Bänden umfassen. Doch ist jeder Teil und Band als abgeschlossene Arbeit für sich käuflich. Als die letzten Teile der Nummer nach — nicht nach der Erscheinungszeit; so ist z. B. vom 15. Teil schon ein Band „Handel“ von Lusensky erschienen, während die Veröffentlichung des 5., 6. usw. Teils noch aussteht — sind vorgesehen: Schiffahrt, Wege, Eisenbahnen (Bearbeiter Geh. Regierungsrat Fritsch), Post und Telegraphen. Jeder Band bringt zur leichteren Orientierung ein gutes Inhaltsverzeichnis.

Die jetzt ausgegebenen Bände IV, 3 und VII enthalten aus dem preußischen Staat die Kommunalverbände und die Polizei. (Wenn auf S. IX des Vorworts der erstere als dritter Band des Teils III aufgeführt wird, so ist das wohl ein Druckfehler.) Die Kommunalverbände (620 Seiten, Preis 12 ℳ) sind von dem Herausgeber des Gesamtwerkes Grafen Hue de Grais selbst bearbeitet. Nach den gemeinsamen Bestimmungen (260 Seiten) werden die Landgemeinden und Gutsbezirke, die Städte, Kreise und Provinzen behandelt. Die einzelnen Kommunalordnungen, die letzten vier Abschnitte, hat der Verfasser auf die sieben östlichen Provinzen beschränkt unter Einschluß der Sonderbestimmungen, die für die Städte in Neuvorpommern und Rügen und für die Kreise und die Provinz in Posen ergangen sind. Die Aufnahme der für die Provinzen Schleswig-Holstein, Hannover, Westfalen, Hessen-Nassau, die Rheinprovinz und Hohenzollern ergangenen Kommunalordnungen erschien wegen der unverhältnismäßig großen Stoffmenge ausgeschlossen und bleibt etwaiger besonderer Ergänzung vorbehalten.

Teil VII, die Polizei (543 Seiten, Preis 10 ℳ), hat den Oberverwaltungsgerichtsrat Genzmer zum Verfasser. Nicht eingeschlossen sind hier die Bau-, Berg-, Feld-, Forst-, Jagd-, Fischerei-, Gesundheits-, Veterinär-, Gewerbe-, Wasser-, Deich-, Wege- und Eisenbahnpolizei, die, wie der Verfasser erklärt, nur im Zusammenhang mit den betreffenden Rechtsgebieten behandelt werden können und deshalb in anderen Teilen des Sammelwerkes zur Darstellung gelangen. Auf einem so weiten Feld läßt sich eben nicht alles überall nach Materien vollständig zusammenfassen, wenn Wiederholung und die an sich schon große Gefahr der Überladung vermieden werden soll. Genzmer teilt seine Bearbeitung in vier Abschnitte: Polizeiverwaltung im allgemeinen, namentlich die Aufgaben und Einrichtungen der Polizei; die Strafpolizei, die Sicherheitspolizei und die Ordnungspolizei. Da die für die Polizeiverwaltung maßgebenden Vorschriften nur zum geringen Teil in Gesetzen, größtenteils aber in Verfügungen der zuständigen Minister enthalten sind, haben im Interesse des Bedürfnisses der das Werk Benutzenden neben den gesetzlichen Bestimmungen auch Ministerialverfügungen sowie die Rechtsprechung des Reichsgerichts, des Oberverwaltungsgerichts und des Kammergerichts eingehende Aufnahme und Berücksichtigung gefunden.

Die Ausstattung des solid gebundenen, mit großem, gut lesbarem Druck auf festem Papier versehenen „Handbuchs der Gesetzgebung in Preußen und im Deutschen Reich“ ist neben der Gestaltung des Inhalts besonders anzuerkennen.

Zugleich bemerken wir, daß die kleine aber treffliche Arbeit des Grafen Hue de Grais: „Grundriß der Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reiche“ (Berlin, Julius Springer, 115 Seiten, und Sachverzeichnis, Preis 1 ℳ) in achter Auflage erschienen ist. Dieses Büchlein bietet die Quintessenz aus des gleichen Verfassers großem Werke, das bereits in 16. Auflage vorliegt: „Handbuch der Verfassung und Verwaltung in Preußen und im Deutschen Reiche“ und empfiehlt sich neben der volkstümlichen Einführung für das weitere Publikum auch als Wegweiser für Behörden, Gemeinden usw.

Dr. B.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Am 18. Mai starb in Glückstadt

der Königliche Geheime Baurat Herr **Lund**

Ritter des Königlichen Kronenordens 3. Klasse.

Derselbe war seit 1863 bei der Glückstadt-Elmshorner und später bei der Schleswig-Holsteinischen Marschbahn tätig und seit 1890 Direktor des ehemaligen Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes Glückstadt, bis er 1895 in den wohlverdienten Ruhestand trat.

Wegen seiner Pflichttreue und seiner reichen Erfahrungen sowie wegen seiner Liebenswürdigkeit wurde er von seinen Vorgesetzten und Mitarbeitern hochgeschätzt und geliebt. Sein Andenken wird bei uns stets in Ehren gehalten werden.

Altona, den 19. Mai 1905. (1345)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni 1905 wird der an der Bahnstrecke Berlin Lehrter Bahnhof-Spandau zwischen den Stationen Putlitzstraße und Spandau neuerrichtete Haltepunkt „Fürstenbrunn" für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden.

Die Entfernungen betragen:
zwischen Fürstenbrunn und Putlitzstraße H. B. 5,10 km,
zwischen Fürstenbrunn und Spandau 4,24 km.

Zur Bedienung des Verkehrs werden an der neuen Station sämtliche Vorortzüge der Strecke Berlin Lehrter Bahnhof-Spandau-Nauen in beiden Richtungen halten.

Berlin, den 18. Mai 1905. (1346)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Vom 1. Juni 1905 ab wird der Stationsname Goch in „Goch (Staatsbahnhof") abgeändert.

Cöln, den 14. Mai 1905. (1347)
Königliche Eisenbahndirektion.

Änderung der Stationsbezeichnung Dudenhofen.

Die an der Bahnstrecke Offenbach a/M.-Dieburg liegende Station Dudenhofen erhält die Bezeichnung „Dudenhofen bei Offenbach a/M.".

Frankfurt a/M., den 16. Mai 1905. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung der Station Jennyshöhe für den Stückgutverkehr.

Am 1. Juni 1905 wird die zwischen den Stationen Piepenburg und Ornshagen an der Bahnstrecke Piepenburg-Regenwalde gelegene Station Jennyshöhe, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr diente, auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet werden.

Die Abfertigung von lebenden Tieren, Leichen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen.

Stückgutsendungen nach Jennyshöhe müssen frankiert, von Jennyshöhe unfrankiert aufgeliefert werden. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen. Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Stettin, im Mai 1905. (1349)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Oberschlesisch - österreich - ungarischer Kohlenverkehr.
Tarifheft III.

Am 15. Juli 1905 werden die im Tarifnachtrag I enthaltenen Frachtsätze nach der vereinigten Pozsony - Komáromer Lokaleisenbahn wie folgt erhöht:
Nach Dunaszerdahely, Nagy=Légh, Paka, Patony und Somorja=Úszor um 10 h für 1000 kg,
nach Csallóköz=Albony, Ekecs, Felistál=Nyárasd, Nagy=Megyer und Tany=Nemes=Ócsa um 20 h für 1000 kg.

Kattowitz, den 23. Mai 1905. (1350)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Thüringisch-hessisch-sächsischer Verband.

Am 1. Juni d. J. gelangen für die Beförderung lebender Tiere

zwischen	und
Leinefelde	Leipzig I (Bayer. Bhf.) sowie Leipzig I (Vieh- und Schlachthof),
Leinefelde	Chemnitz Hauptbahnhof,
Griefstedt	Leipzig I (Bayer. Bhf.) sowie Leipzig I (Vieh- und Schlachthof),
Griefstedt	Oschatz,
Klein=Furra	Leipzig I (Bayer. Bhf.) sowie Leipzig I (Vieh- und Schlachthof),
Klein=Furra	Zwickau i. Sachsen,
Luckenau	Leipzig I (Bayer. Bhf.) sowie Leipzig I (Vieh- und Schlachthof)

direkte Entfernungen und Frachtsätze zur Einführung. Über deren Höhe erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Erfurt, den 19. Mai 1905. (1351)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit wird für die Beförderung von Malz in Sendungen von mindestens 10 t oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht von Andernach, Station des Direktionsbezirks Cöln, nach Heerlen, Station der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, ein Ausnahmefrachtsatz von 0,74 ℳ für 100 kg eingeführt, welcher zur Zurückkartierung der Sendungen nach deutschen Stationen nicht benutzt werden darf.

Elberfeld, den 20. Mai 1905. (1352)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Zu dem schweizerischen Ausnahmetarif Nr. 41 für Milch im Abonnement vom 1. August 1904, der auch für den Verkehr Waldshut-Schweiz anwendbar ist, wird auf 1. Juni l. J. der 1. Nachtrag ausgegeben.

Er enthält Änderungen und Ergänzungen der Anwendungsbestimmungen.

Nähere Auskunft erteilen die Station Waldshut und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 21. Mai 1905. (1353)
Gr. Generaldirektion.

Übergangstarif mit den Marienwerder Kleinbahnen.

Obiger Tarif wird mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. in demselben Umfange, wie er für die Station Marienwerder besteht, auf die neue Übergangsstation Mewe ausgedehnt.

Danzig, den 17. Mai 1905. (1354)
Königliche Eisenbahndirektion.

Belgisch-österr.-ungar. Eisenbahnverband.

Vom 1. Juni 1905 an erhält die Abteilung II des Ausnahmetarifs 58 für Eisenbahn- und Straßenbahnwagen im Tarifheft 3 die folgende Fassung:
„II. gültig für die Ausfuhr aus Ungarn über See mit Ausschluß des Verkehrs nach dem Innern Belgiens und der Niederlande."

Cöln, den 20. Mai 1905. (1355)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 1. Juni 1905 ab treten im Tiertarif für den nordostdeutsch-sächsischen Verband neue Sätze in Kraft zwischen Landsberg i. Ostpr. einerseits und Bischofswerda, Eibau, Priestewitz, Pulsnitz und Riesa anderseits sowie zwischen Strelno einerseits und Dresden=Altstadt, Dresden=Friedrichstadt, Dresden=Neustadt und Riesa anderseits.

Über die Höhe der Sätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Bromberg, den 20. Mai 1905. (1356)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Umwandlung der Ladestelle Terkelsbüll in eine Tarifstation.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Nebenbahn Tingleff-Tondern gelegene Ladestelle Terkelsbüll als Tarifstation in den Gütertarif der Gruppe III, die Staatsbahnwechseltarife mit der Gruppe III, den norddeutsch-sächsischen Verbandsgütertarif, den Nordostsee-Verbands-Güter- und Tiertarif sowie den Staats- und Privatbahn-Tiertarif einbezogen. Durch diese Tarifmaßnahme treten im Verkehr mit Terkelsbüll Frachtermäßigungen ein.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 13. Mai 1905. (1357)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Generaldirektion der Königlich bayerischen Staatseisenbahnen hat unterm 11. d. M. bekannt gegeben, daß am 1. Juli 1905 ein anderweiter Gütertarif für den elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Verkehr zur Einführung kommt, durch den die Frachtsätze für den Verkehr der Stationen der bayerischen Staatsbahnen Wertheim, Würzburg und Probstzella mit der Prinz Heinrichbahn, teilweise unter Ersatz mit geringfügigen Tariferhöhungen, teilweise ohne Ersatz aufgehoben werden.

Die Bestimmungen und Frachtsätze des neuen Tarifs heben zum 1. Juli 1905 auch die für den Verkehr der Stationen Wertheim und Würzburg der badischen Staatseisenbahnen im Heft 6 und der Station Probstzella der preußischen Staatsbahnen im Heft 11 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs sämtlich auf.

Straßburg, den 18. Mai 1905. (1358)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Die im Heft 6 des Gütertarifs zwischen Stationen deutscher Bahnen und Stationen der Prinz Heinrichbahn enthaltenen direkten Frachtsätze für den Verkehr der Station Mühlacker Bad. B. mit Bettendorf und Diekirch P. H. treten am 1. Juli 1905 außer Kraft. Sie werden durch anderweite, teils erhöhte Frachtsätze, die im Heft 9 enthalten sind, ersetzt. Soweit die Frachtsätze des Hefts 6 jedoch billiger sind, als die neuen Sätze des Hefts 9, bleiben sie bis 9. Juli 1905 noch in Geltung.

Straßburg, den 16. Mai 1905. (1359)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer Güterverkehr.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) Ort des Direktionsbezirks Mainz in den Verkehr aufgenommen, nachdem am 1. Mai d. J. der Verkehr mit der Station Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) M. N. B. auf Güter in Wagenladungen unter Ausschluß von Fahrzeugen beschränkt worden ist. Näheres ist bei der Güterabfertigungsstelle zu Sprendlingen (Kreis Offenbach a/M.) Ort zu erfahren.

Elberfeld, den 17. Mai 1905. (1360)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverband.

Berichtigung des Tarifes Teil I vom 1. Mai 1905.

Auf Seite 108 ist bei R—5, Reiswurzel, unter b) in Ballen gepreßt statt „sperrig" zu setzen „II".

Wien, am 18. Mai 1905. (1361)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Berichtigung des Nachtrages II zum Tarif Teil II.

Auf dem Titelblatte des ab 1. Mai l. J. gültigen Nachtrages II zum Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Januar 1904 hat es in der 8. Zeile von unten statt 1. Juni richtig „15. Juni" zu heißen.

Wien, am 16. Mai 1905. (1362)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn.

Für 1. Güter der Stückgutklasse I,
2. Güter der Stückgutklasse II,
3. Güter aller Art

des Tarifes Teil I, Abteilung B der österreichischen und ungarischen Eisenbahnen (exkl. explosive Gegenstände) treten am 1. Juni l. J. nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube nach		bei Aufgabe in beliebigen Mengen	bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen
		Centimes Gold	
Korneuburg Donau-umschlag	1.	247	—
	2.	217	—
	3.	—	214

Die Frachtsätze für Laube verstehen sich exklusive 12 Centimes Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 17. Mai 1905. (1363)
Österr. Nordwestbahn.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. Juni d. J. werden die Personenfahrgeldsätze der II. und III. Wagenklasse im Binnen- und Nachbar-Personentarif von Wittenberge nach Dranse und Buschhof, von Perleberg nach Pritzwalk, Danse und Buschhof, von Pritzwalk nach Perleberg und umgekehrt ermäßigt.

Nähere Auskunft erteilen die Stationen.

Perleberg, den 19. Mai 1905. (1364)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn,
zugleich namens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn.

---

7. Effektenverkehr.

Die am 1. Juli 1905 fällig werdenden Zinsscheine der $4\frac{1}{2}\%$ Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom Jahre 1874 (I. Em.) werden vom 24. Juni 1905 ab bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse in Magdeburg und vom 1. Juli 1905 ab bei dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn in Braunschweig, dem Bankhause Mendelssohn & Co. in Berlin und der Berliner Handelsgesellschaft daselbst eingelöst.

Magdeburg, den 19. Mai 1905. (1365)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Generalversammlungen.

Die 35. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf

Sonnabend, den 24. Juni d. J.,
12 Uhr mittags,

in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1904.
2. Bericht des Aufsichtsrats über die Prüfung der Bilanz und Beschlußfassung über dieselbe.
3. Wahl zweier Mitglieder des Aufsichtsrats.

Magdeburg, den 16. Mai 1905. (1366)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsrats der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

---

9. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken.

Neubaulinie Castellaun-Boppard.

Die Ausführung des Bahnkörpers der vorgenannten Linie von Stat. 304 + 70 bis 372 + 65 (Los IV), umfassend annähernd

257 000 cbm Bodenbewegung,
30 000 „ Trockenmauerwerk,
17 400 „ Mauerwerk,
416 m Tunnel,
4 200 qm Wegebefestigungen

soll einschl. Lieferung der Baustoffe — mit Ausnahme von Zement, Traß, der eisernen Durchlaßrohre und der Gewölbeisolierungen bei den Talbrücken — vergeben werden.

Bauwerkszeichnungen, Querprofile und Verdingungsheft liegen bei der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus, von wo auch das Verdingungsheft gegen postfreie Einsendung von 0,70 ℳ — nicht in Briefmarken — bezogen werden kann.

Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin Dienstag, den 13. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzureichen.

Angebote, denen die vorgeschriebenen Probesteine nicht beigefügt sind, bleiben unberücksichtigt.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Boppard a/Rhein, den 19. Mai 1905. (1367)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

Fettwaren, als:

180 t Rapsmaschinen- und Lampenöl, 1000 t Mineralschmieröl für kaltlaufende Maschinenteile, 400 t Gasöl, 1000 t Erdöl, 400 t Putzöl, 30 t Terpentinöl, feines, gereinigtes, 70 t Leinöl, 10 t Talg, 3 t Kernseife und 20 t Schmierseife.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift:

„Verdingung den 8. Juni 1905"

versehen spätestens

Donnerstag, den 8. Juni 1905,
vormittags 10 Uhr,

bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 19. Mai 1905. (1368)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

---

10. Offene Stellen.

Bahnmeister gesucht.

Anfangsgehalt 1500 ℳ. Der Bewerbung sind Lebenslauf und Zeugnisse beizufügen. (1369)

Die Direktion
der Westfälischen Landeseisenbahn,
Lippstadt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. - Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Mai vorm. gemeldet.

Nummer 15. Berlin, am 24. Mai 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter		Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort		Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	Marke	Nr.						Station	Name der Bahn	

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A .	2	1	—	Windkessel —	15	1	Bamberg	Bayerische Stsb.	von Worms?
2	A	—	1	Bund	Holzleisten —	18	2	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
3	A	279	1	Kiste	Windrädchen —	37	3	Solingen	K. E.-D. Elberfeld	für Christbaumspitzen.
4	A F	5078	1	„	weiße Kernseife —	24	4	Mainz	Direktion Mainz	
5	A F	8716	4	—	Wagenfedern —	81	5	Rätzlingen	K. E.-D. Magdeburg	
6	A G	77190	1	Verschlag	Fahrrad —	30	6	Leipzig I Bayer. Bhf.	Sächsische Stsb.	
7	A H	—	1	Ballen	Feigen —	—	7	Driburg	K. E.-D. Cassel	
8	A H	—	1	Schachtel	Schuhe —	—	8	Singen	Badische Stsb.	Gepäck.
9	A H	957	1	Weinfaß	leer —	12	9	Weener	Oldenburgische Stsb.	
10	A J	5198	1	Kiste	gefüllt —	29	10	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
11	A K	I	4	—	eis. Pumpenteile —	104	11	Hagen Eilgut	K. E.-D. Elberfeld	
12	A L	—	1	Kiste	Milchzentrifugenteil —	20	12	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Schwerin i/M. 5/5.
13	A L	6367/8	2	Ballen	Papier? —	179	13	Berlin Potsd. B.	„	
14	A L & C	11004	1	Kiste	Eiskümmel —	23	14	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
15	A M	—	11	—	gußeis. Maschinenteile	425	15	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	[1]
16	A N	15735	1	Kiste	Haushaltungswagen —	41	16	Schmalkalden	„	Berlin H. u. L.
17	A R	—	1	Koffer	leer —	19	17	Halensee	K. E.-D. Berlin	Albrecht Schröder, Arnswalde.
18	A S	1864	1	—	eis. Stallfenster —	10,5	18	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	
19	B	—	3	—	eis. Scheiben, 18 cm Φ	15	19	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
20	B	1/2	2	Ballen	Kalkzementsäcke —	152	20	Geseke	„	
21	B	77	1	—	Häufelpflugkörper —	6,5	21	Gumbinnen	K. E.-D. Königsberg	
22	B	957	1	Verschlag	Salontisch —	24	22	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
23	B A	—	1	Sack	Schreibsand —	38	23	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	
24	B D	27	1	Ballen	Bett —	7	24	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	
25	B K	101	1	Sack	Betten —	28	25	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	Stettin H. 12/5.
26	B K	1146	1	—	Tisch —	25	26	Düsseldorf-B.	K. E.-D. Elberfeld	
27	B K	8164	1	Stange	Flachstahl —	39	27	Herdecke N.	„	
28	B M	1397	1	Verschlag	Papier —	16	28	Düren	K. E.-D. Cöln	
29	B & M	23643	1	Sack	Eisenvitriol —	50	29	Cüstrin-A.	K. E.-D. Bromberg	
30	B N	—	1	—	eis. Unterlager —	103	30	Duisburg	K. E.-D. Essen	
			1	Stange	Rundstahl —					
			1	—	eis. Walze —					
31	B P	—	1	Bund	eis. Bratpfannen —	15,5	31	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
32	B R & Co.	6356	1	Ballen	Wollwaren —	10	32	Posen	K. E.-D. Posen	Danzig l. T. 1/5.
33	C	3	1	Sack	5 Säcke Felle —	15	33	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
34	C C C	75	1	Kiste	Zündhölzer —	32,5	34	Delme	Reichsbahn	
35	C D	20	1	„	leer —	88	35	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
36	C F A	2805	1	Sack	Säcke —	20	36	Ulm a/D.	Württemberg. Stsb.	
37	C H S	3475	1	Kiste	weißer Zwirn —	19	37	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
38	C K	6314	1	„	Nudeln —	17,5	38	Münden (Hn.)	K. E.-D. Cassel	
39	C L G	9240	1	Rolle	Drahtgeflecht —	10	39	Obergriesbach	Bayerische Stsb.	
40	C N C	5501	1	Kiste	leer —	51	40	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
41	C T	351	1	„	Absatznägel —	70	41	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
42	C T	1292	1	Paket	eis. Werkzeug —	9	42	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	Gleisfund.
43	C W	2875	1	Ballen	? —	?	43	Gronau	K. E.-D. Münster	Elberfeld 11/4.
44	D	6	1	Stange	Flacheisen —	40	44	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
45	D	278	1	Eisenfaß	leer —	181	45	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
46	D A G F	7657	1	Kiste	Spielsachen —	12	46	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
47	D K N T G	894	1	Petr.-Faß	leer —	37	47	Bremen H. II	K. E.-D. Altona	Mrs. Trumann Michelson.
48	Dr. M	2	1	Koffer	gefüllt —	95	48	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
49	D M A	8983	1	—	eis. Kammrad [2] —	190	49	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
50	D R B	229	1	Eisenfaß	leer —	50	50	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
51	E A N	2504	1	—	Sportwagen —	12	51	Klingenthal	Sächsische Stsb.	

[1]) Alte Bezettelungen nach Magdeburg H.

[2]) Abs.: Bechen & Keepmann, Duisburg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
52	E A N	25950	1	—	Kinderstuhl —	8	52	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
53	E A N	12452	1	—	Kinderpult —	21	53	„	„	
54	E B	136/40	5	Rollen	Drahtgeflecht —	175	54	Berlin H. u. L.	„	
55	E D	2	1	Kiste	leer —	40	55	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
56	E D	55	1	—	Schmiedestück —	31	56	Barmen-R.	E. E.-D. Elberfeld	kreisförmig.
57	E J M	2960	1	Bund	4 leere Körbe —	23	57	Solingen	„	
58	E & L	4187	1	Kiste	2 Glasbehälter —	14	58	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	Nickelrand und Bügel.
59	E M	51	1	Pappkoffer	Kleider —	7	59	Posen	K. E.-D. Posen	Kiel 3/5.
60	E M	1810	1	Kiste	Kognak —	14	60	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	Düsseld.-Der.
61	E R & Co	1	1	Ballen	gewaschene Wolle —	102	61	Eil-A. Probstzella	K. E.-D. Erfurt	
62	E R S	10062/4	4	Bund	Kinderspielkarren —	15	62	Aachen	K. E.-D. Cöln	
63	E S	13	1	schw. Holzk.	Kleider etc. —	14	63	Kreuznach	Direktion Mainz	R. Scherb.
64	E S	327	1	Kiste	gefüllt —	20	64	Bischofsheim v. Rh.	Bayerische Stsb.	
65	E W H F	2250	1	Paket	2 Rollen Packpapier	24	65	Neumünster	K. E.-D. Altona	
66	F	104	1	Koffer	Kleider, Wäsche —	46	66	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	J. Frey.
67	F	5	1	Kiste	leere Dosen —	28	67	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Gelsenk. 21/3.
68	F B	1599	1	Weinfaß	leer —	120	68	Edesheim	Pfälzische E.	
69	F B	1982	1	Kiste	Stärke —	125	69	Hamm	K. E.-D. Essen	Dortmund K. M. 29/4.
70	F B	1167/3	1	„	Seife —	14,5	70	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
71	F B & S	6 21	2	Bund	4 Stühle —	20	71	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
72	F C	II	1	Kiste	5 Petroleumapparate	89	72	Halberstadt Uml.	K. E.-D. Magdeburg	
73	F & C	61527	1	Holzfaß	ansch. Fruchtsaft —	317	73	Leipzig Th. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
74	F C R	—	1	Block	Blei —	30	74	Niederlahnstein	Direktion Mainz	Streckenfund.
75	F H	11	1	—	Zinkbadewanne —	5,5	75	Schwerin a/W.	K. E.-D. Posen	
76	F L	681	1	Kiste	? —	42,5	76	Sömmerda	K. E.-D. Erfurt	
77	F M	2	1	„	leer —	38	77	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
78	F M	14	1	Verschlag	Ölgemälde —	21	78	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	Herr u. Dame.
79	F M L	31257	1	Kiste	? —	22	79	Rotenburg i/H.	K. E.-D. Münster	
80	F P	10	1	Harraß	Porzellanwaren —	108	80	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
81	F W	—	1	in Leinen	ovaler Tisch —	23	81	Harburg	K. E.-D. Altona	BerlinSchg. 3/5.
82	F Z	17	4	—	eis. Gewichte (à 50 kg)	200	82	Wilkau	Sächsische Stsb.	
83	G A	—	1	—	eis. Träger —	35	83	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
84	G B	1706	1	Ballen	kleine Tüten —	15	84	Metz	Reichsbahn	
85	G E	1974	1	Bund	5 Stb. Rundstahl —	53	85	Mülheim Rh.	K. E.-D. Elberfeld	
86	Gebr. R	96989	1	Korbflasche	gefüllt —	15	86	Hadersleben	K. E.-D. Altona	
87	G F	3331	1	Stange	Stahl —	2	87	Hellenthal	K. E.-D. Cöln	
88	G F A	4100	1	Ballen	Bettüberzüge —	43	88	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
89	G H	61/62	2	Kisten	1 Kühleimer, 1 Bild, Reklameartikel	46	89	Posen	K. E.-D. Posen	Firma Gebr. Hoehl, Geisenheim (Rhein).
90	G H	725	1	Kiste	Schuhnägel —	67	90	Mannheim	Direktion Mainz	
91	G H	6755	1	Korb	Wagenbauschrauben	54	91	Gnesen	K. E.-D. Bromberg	
92	G K	2419, 2913	2	Kisten	leer —	29	92	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
		3111	1	Kiste	Schlösser —					
93	G M	485	1	Ballen	woll. Decken —	8	93	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	Speyer v. 8/5.
94	G M	776	1	Bund	3 Kaffeebrenner —	5	94	Düsseldorf-Der.	„	
95	G N A	9927	1	—	Sportwagen —	17	95	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
96	G O	9	1	—	Küchentisch —	17	96	Wiesbaden	Direktion Mainz	
97	G & R	4709	1	Kiste	gefüllt —	41	97	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
98	G S	1	1	Sack	Betten —	16	98	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
99	G S	361	1	Verschlag	Blechwaren —	110	99	Aachen	K. E.-D. Cöln	Cöln B.-London.
100	G S	5990	1	Kiste	Woche, Lustige Blätter	44	100	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
101	G S	5990	1	Reisekorb	Kleider, Werkzeug —	35,5	101	„	„	
102	G T	800	1	Ballen	gefüllt —	42	102	Hillesheim	St. Johann-Saarbr.	
103	G v. E	300/3	4	„	l. Fruchtsäcke —	144	103	Duisburg	K. E.-D. Essen	Stoppenberg v. 22/4.
104	G W	20	1	Kasten	? —	42	104	Gr.-Lichterfelde West	K. E.-D. Berlin	
105	H	—	24	—	eis. Röhren —	159	105	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	versch. Länge.
106	H	—	1	Sack	kl. rote Kartoffeln —	34	106	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Westbevern.
107	H	12	1	„	gebr. Säcke —	20	107	Warnemünde	Grhzl. Meckl. Stsb.	
108	H	224	1	Ballen	Papier —	76	108	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
109	H	999	1	Sack	Spratts Hundekuchen	51	109	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
110	H B	1070, 1070a	2	Kisten	leer —	35	110	„	„	
111	H B	1880	1	Faß	leer —	27	111	Ingelheim	Direktion Mainz	
112	H B	3616	1	Kiste	Stroh —	80	112	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
113	H E	I	1	Bund	4 Körbe —	22,5	113	Soest	K. E.-D. Cassel	
114	H F	28487	1	Faß	leer —	42	114	Duisburg	K. E.-D. Essen	
115	H & G	2798	1	Kiste	leer —	43	115	Hechingen	Württemberg. Stsb.	
116	H H	1	1	Korbflasche	Essigessenz —	75	116	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
117	H H	7	1	Bund	2 Bettstellteile —	20	117	„	„	
118	H H	100	1	Kiste	Wein —	11	118	Duisburg	K. E.-D. Essen	
119	HH	2863 A	1	Verschlag	Eisenteile und Treibriemen	34,5	119	Ennigerloh	Westfäl. Landes-E.	
120	H K	2520/1	2	Bund	5 Stg. Stahl u. 1 Kiste Schrauben	157	120	Sprottau	K. E.-D. Posen	
121	H M	—	1	—	Rohrplatten-Koffer —	45	121	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck
122	H M	156	1	Kiste	getr. Schnittäpfel —	30	122	Zoppot	K. E.-D. Danzig	
123	H N	602	4	Bund	Spankörbe —	19	123	Northeim	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung: Marke	Bezeichnung: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
124	H N	991	1	Sack	Glitschpulver —	25	124	Aachen	K. E.-D. Cöln	
125	H P	1844	1	Kiste	leer —	41	125	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
126	H R	102	1	„	Tassen, Teller etc. —	21	126	Düsseldorf=Bilk	„	(Dortmund
127	H K	2148	1	Korb	eis. Gewindeteile —	20,5	127	Lengerich T.W.E.	Teuteburg. Wald E.	K. M. 8.5.
128	H S	1	1	Ballen	leinene Handtücher —	4	128	Viersen	K. E.-D. Cöln	
129	H S	7306	1	Ballon	gefüllt —	62	129	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
130	J	2261/XIV	1	Kiste	gefüllt —	59	130	Hagen	„	
131	J X	100	1	Rolle	Polsterleinen (Jute) —	19,5	131	Minden	K. E.-D. Hannover	
132	J A J	191	1	—	Schornsteinaufsatz —	15	132	Crefeld	K. E.-D. Cöln	(verzinkt: von
133	J B	68	1	Kiste	Universalfilter —	12	133	Metz	Reichsbahn	Ilversgehofen
134	J B	52919	1	„	Messingwelle —	49	134	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Eberswalde.
135	J B C	4119	1	Faß	Sirup —	115	135	Frankfurt a/M.=Bockenheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
136	J C	110	1	Paket	50 Türriegelstäbe —	7	136	Liblar	K. E.-D. Cöln	
137	J D	1009	1	Ballen	neue Säcke —	47	137	Stolp	K. E.-D. Danzig	Breslau M. F.
138	J H M	—	2	Rollen	Drahtgeflecht —	28	138	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	v. 20/4.
139	J J	—	1	Bund	5 Körbe —	15	139	Altona	K. E.-D. Altona	
140	J K	—	1	Kiste	14 Fl. Kognak —	35	140	Metz	Reichsbahn	10 Strohhülsen.
141	J K	7519	1	„	Bimssteine —	108	141	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
142	L	—	1	Dose	Heringe —	7	142	Walhallastraße	Bayerische Stsb.	
143	J M	988	1	Kanne	Ölfirnis —	33	143	Grevesmühlen	Grhzl. Meckl. Stsb.	
144	J P	14	1	Faß	leer —	48	144	Mocker Wpr.	K. E.-D. Danzig	
145	J P L	4773	1	„	ansch. Wein —	23	145	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
146	J R	5450	1	Ballen	Leinen —	36	146	Mannheim	Direktion Mainz	
147	J S	5	1	Kübel	Kugellorbeerbaum —	32	147	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
148	J W S	1/2	2	Kisten	Papierhülsen —	191	148	Essen=Segeroth	K. E.-D. Essen	Spulen.
149	J W V	15	1	Kiste	Glaspfannen —	26	149	Hechthausen	K. E.-D. Altona	
150	J Z	800	1	„	Isolierstützen —	172	150	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Drahtspanner.
151	K	10	1	Bund	10 Taf. Schwarzblech	50	151	Leipzig I	Sächsische Stsb.	
152	K	51	1	Stab	Stahl —	13	152	Empel	K. E.-D. Essen	
153	K	100	1	Faß	leer —	100	153	Kreuznach	Direktion Mainz	
154	K & B	1163	1	Bund	rohe Holzsessel —	8	154	Bochum N.	K. E.-D. Essen	mit Rohrsitz.
155	K M B	630	1	Kiste	Stroh —	44	155	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
156	K & C	2130	1	„	seidenes Futter —	83	156	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Cöln=G. 4/5.
157	K E R	59	1	eis. Büchse	Karbid —	117	157	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	v. Basel 20/3.
158	K F	—	1	Paket	Honigkuchen —	4,5	158	Minden	K. E.-D. Hannover	
159	K & G	756	1	Kiste	Seife —	15	159	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
160	K M	115	1	„	Zucker —	25	160	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	auch K M 222.
161	L	—	1	Bund	3 alte beschäd. Stühle	12	161	Neumühl	K. E.-D. Essen	
162	L	—	1	Sack	8 Kleiesäcke —	8	162	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
163	L	622	6	—	Stahlringe —	102	163	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	
164	L C	1345	1	—	Kleiderschrank —	98	164	Elberfeld	„	
165	L F	5888	1	Kiste	Glaswaren —	20	165	Nagold	Württemberg. Stsb.	
166	L L	162	1	„	leere Weinflaschen —	78	166	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	
167	L M	4012	1	Bund	2 Rohrstühle —	11,5	167	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
168	L R	3461	1	Harraß	1 Küchenbrett —	61	168	Bingerbrück	Direktion Mainz	Gewürzdosen.
169	L R	17292	1	Ballen	Taue —	33	169	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	Rostock F. F.
170	L S	727	1	Kiste	Nägel —	56	170	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Steinbach=Ha.
171	L S	2207	1	„	? —	7	171	Löbau Wpr.	K. E.-D. Danzig	Bromberg 2/5.
172	L T	308	1	Bund	10 rohe Schrankaufsätze	19	172	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
173	M rot	—	1	—	verz. Rohr —	52	173	Dirschau	K. E.-D. Danzig	
174	M	114	1	Kiste	leer —	37	174	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
175	M	610	1	Ballen	gesponn. Seegras —	115	175	Frankenhausen am Kyffhäuser	K. E.-D. Erfurt	
176	M A N	200	1	—	Laufrollen m. Haken	12	176	Homberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
177	M A S	80	1	Faß	gefüllt —	117	177	Straßburg	Reichsbahn	für Rorschach.
178	M B	6477	1	Sack	Futterkalk —	25	178	Helenabrunn	K. E.-D. Cöln	
179	M C	306	1	—	Sessel —	7	179	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	
180	M C	2	1	Faß	leer —	27	180	Bullay	St. Johann=Saarbr.	
181	M & Co	XX	1	Eisenfaß	leer —	77	181	Canth	K. E.-D. Breslau	
182	M D	3	1	Ballen	Betten —	49	182	Fellhammer=G.	„	„Budapest“.
183	M H C	29393	1	Faß	leer —	106	183	Kreuznach Stadt	Direktion Mainz	
184	M K	—	2	Verschläge	leer —	36 u. 38	184	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
185	M L	—	1	Kiste	Haushaltungsgegenst.	147	185	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	und Kleider.
186	M N C	6	1	Ballen	Betten —	67	186	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
187	M P M	736 u. 739	2	Harrasse	leer —	100	187	Schönwald	K. E.-D. Posen	
188	M R	418	1	Stange	Rundstahl —	31	188	Gera	K. E.-D. Erfurt	
189	M R & Co	304/6	3	Kisten	leer —	141	189	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
190	M / S	—	2	Fässer	Seife —	57 / 29	190	Putzig	K. E.-D. Danzig	
191	M S	5	1	Eisenfaß	leer —	56	191	Mainz	Direktion Mainz	
192	M S	7190	1	Bund	Leisten —	12	192	Wattenscheid	K. E.-D. Essen	
193	M St S	4835/6	1 / 1	— / —	eis. Bettstell-Kopfteil / eis. Drahtmatratze*)	23,5 / 35	193	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	(*) m. Holzrahmen.
194	M W	1711	1	Kiste	getr. Rinderblasen —	125,5	194	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
195	N G O P P J T	97 / 1902	1	Ballen	Tabak —	76	195	Rheine	K. E.-D. Münster	
196	N M	33	1	„	Papier —	16	196	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
197	O O L D	214	1	Petr.-Faß	leer —	32	197	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
198	O S	34	1	Sack	Säcke —	55	198	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
199	O Z	—	1	Stange	Eisen —	25	199	Undenheim=Köng.	Direktion Mainz	
200	P	—	1	Kiste	20 Holzbrettchen —	73	200	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	und Eisenteile.
201	P	1	1	Ballen	Holztapete und Teppich	14	201	Zülpich	„	
202	P	79	1	Kiste	eis. Zylinder —	24	202	Aachen	„	
203	P	194	3	Bund	Bretter —	62	203	Flensburg	K. E.-D. Altona	
204	P	1358	1	—	Kinderwagen —	18	204	Hamburg B.	„	
205	P B	8	1	Gestell	1 Pack Kleider, 1 Korb Klammern, 1 Bleirohrventil	78	205	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
206	P C	864/5	2	Kisten	— —	200	206	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Dresden=N.
207	P H	1	1	Kiste	gefüllt —	22	207	Dahlhausen a/W.	K. E.-D. Elberfeld	
208	P O	56	1	Ballen	Steuergut —	37	208	Eil-A.Berlin H.u.L.	K. E.-D. Berlin	
209	P R C	212	1	Faß	ansch. Farbe —	57	209	Zeitz Pr. Stsb.	K. E.-D. Erfurt	
210	P S	5	1	Kiste	Tee, Likör —	10	210	Heidelberg Eilg.	Badische Stsb.	Mainz Eilg.
211	P S	2963	1	Ballen	Seidenpapier —	34	211	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
212	P S	6300	1	Paket	Sägen —	10	212	Dortmund Süd	K. E.-D. Essen	Remscheid=H.
213	R	—	1	—	eisenbl. Mörtelträger	4	213	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	Viersen 9/5.
214	R	—	35	Pack	Felle (Häute) —	300	214	Wanne	K. E.-D. Essen	
215	R G Co	—	2	Körbe	leere Blechflaschen	14	215	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
216	R M	77	2	Rollen	Drahtgeflecht —	106	216	Bensheim	Direktion Mainz	
217	R M	1618	1	Eimer	Fett —	6	217	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
218	R M G	689	1	Kiste	eis. Wagenachse —	20	218	Altona	K. E.-D. Altona	Herford 11/4.
219	R Qu	151	1	„	gefüllt —	34	219	Weener	Oldenburgische Stsb.	
220	R S	25	1	Sack	alte Kartoffelsäcke —	14,5	220	Oldenburg Gr.	„	Obercassel bei Düsseldorf 27/4.
221	R S	10069	1	Kiste	— —	20	221	Guben	K. E.-D. Posen	
222	R W	627/8	2	Verschläge	Abortsitze —	130	222	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
223	S	1/30	30	Kübel	leer —	75	223	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
224	S	3646	1	Kiste	Reuß-Kaffee —	18	224	Schalke	K. E.-D. Essen	
225	S Co	899/901	3	Kisten	Sargschrauben, Beschläge	520	225	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Berlin H. u. L.
226	S H	312	1	Ballen	Werg —	32	226	Hagen i/W.	„	W. Schmidt & Keerl (Cassel).
227	S & K	1	1	—	eis. Gartenstuhl —	6,5	227	Leer	K. E.-D. Münster	
228	S K	54/7013	2	Körbe	leere Weinflaschen —	92	228	Aachen	K. E.-D. Cöln	
229	S L & Co	3706	1	Eisenfaß	leer —	74	229	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
230	S M	7029	1	Kiste	Bierflaschen —	40	230	St. Johann=Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
231	Sp	1 1 2	3	Kisten	Grammophon —	11	231	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	Verviers 9/5.
232	S S L	432	1	Stange	Rundstahl —	80	232	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
233	St	8	1	Sack	Kartoffeln —	30	233	Rheine	K. E.-D. Münster	
234	S W	429/31	3	Verschläge	leer —	41	234	Herdecke=Vorh.	K. E.-D. Elberfeld	
235	T	633	1	in Papier	Blumendraht —	14	235	Hanau West	K. E.-D. Frankf. a/M.	
236	A	4390	1	Kiste	? —	72	236	Uelzen	K. E.-D. Hannover	
237	T S	20	1	Gestell	6 leere Verschläge —	25	237	Altona	K. E.-D. Altona	
238	T W	3146	1	Bund	Flacheisen —	52	238	Hösel	K. E.-D. Essen	
239	T W	6472	1	Kiste	Uhren —	87	239	Hvidding	K. E.-D. Altona	
240	V	—	1	Korb	eis. Anker —	42	240	Schleswig A.	„	
241	V	3097	1	Bund	4 Leisten und 4 Türbeschläge	8	241	Ehringshausen (Dill)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
242	V V	928	1	Verschlag	Papier —	130	242	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
243	V Z	93	1	Paket	Konzeptpapier —	18	243	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
244	W	1	1	Zylinder	leer —	119	244	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
245	W	—	2	—	eis. Rohre —	40	245	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
246	W	20	6	Bund	12 Putzkästchen —	12	246	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
247	W	1151	1	Kiste	Glaswaren —	30	247	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
248	W	10270	1	Stab	Flacheisen —	115	248	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
249	W A	101	1	Bund	3 neue Körbe —	5	249	Düsseldorf=Der.	„	
250	W B	8	1	Verschlag	Holzwaren —	31	250	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
251	W G	1066	1	Kiste	vernickelte Eierbecher	41	251	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
252	W H	5689	1	„	Margarine —	19	252	Frankf.=Bockenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
253	W H L	594	1	Bund	6 Stäbe Flachstahl —	25	253	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
254	W K	381	1	—	neuer eis. Tisch —	10	254	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	
255	W L	4320/21	1	Korb	leer —	410	255	Düsseldorf=D.	K. E.-D. Elberfeld	
			1	„	Flaschenzug —					
		4327	1	„	Werkzeug —					
		4315/17	3	Stück	Balken —					
		4318/19	2	„	Leitern —					
256	W & P	341/3	1	Kiste	Strohhüte —	13	256	Recklinghausen S.	K. E.-D. Essen	
257	W R	4304	1	Ballen	leb. Obstbäume —	34	257	Füßen	Bayerische Stsb.	
258	W V	3	1	Kiste	Delfter Porzellan —	17,5	258	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	mit Verbindungsstangen.
259	Z	2	1	—	eis. Gestell —	—	259	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
260	Z	6390	1	Kiste	Margarine —	18	260	Herne	K. E.-D. Essen	
261	Z & S	4725	1	„	Kakao —	20	261	Schierstein	Direktion Mainz	
262	Z S	5402	1	„	Kakao —	17	262	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
263	Bartikowski	1	1	Kiste	? —	22	263	Gr.=Koschlau	K. E.-D. Danzig	
264	Erven L. Bolz	—	1	Korb	leere Flaschen —	25	264	Emmerich	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
265	Bayr. Brauhaus	—	1	Verschlag	10 leere Flaschenkisten	39	265	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	Berlin Schles. 19/4.
266	Frank Brueggemann	—	1	Holzkoffer	gefüllt	51	266	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
267	Central-Genossenschaft Halle a/S.	—	1	Sack	27 Maissäcke	23	267	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
268	Chardons Gaudes & Gerane Lery	28251	1	Kiste	Rauhkarden	54	268	Skalmierzyce	K. E.-D. Kattowitz	
269	Georg Cleuer	—	1	Holzkoffer	Kleidung	32	269	Mannheim H.	Badische Stsb.	Gepäck.
270	M.=Gladbach	—	1	—	Eisenteile	17	270	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	
271	Leistbräu	17152	1	Gebinde	leer	23	271	Niebüll	K. E.-D. Altona	
272	Löwe-Spaten	—	1	Bund	3 neue Spaten	6	272	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
273	Mereck	—	1	Kiste	Zollgut	14	273	Stuttgart Eilg.	Württemberg. Stsb.	ZollbleiAnvers.
274	A Metz	—	2	Rollen	Kupferblech	58	274	Metz	Reichsbahn	
275	Rhein. Molk.-Ges.	—	4	Fässer	leer	70	275	Erkelenz	K. E.-D. Cöln	
276	Rhein Rhur	—	1	—	Brieftaubenkorb	17	276	Meiderich	K. E.-D. Essen	
277	C. G. Rommenhöller	82763	1	Zylinder	leer	23	277	Eyach	Württemberg. Stsb.	
278	Sächs. Viehnährmittelfabrik	—	1	Sack	Knochenpräzipitat	25	278	Dresden=A.	Sächsische Stsb.	
279	M. Schmidt	539	1	Faß	gefüllt	260	279	Cüstrin=Neust.	K. E.-D. Bromberg	
280	Schultheiß	—	$^1/_8$	Tonne	leer	12	280	Schneidemühl	K. E.-D. Danzig	
281	Witwe Schür E. S.	2330	1	Korb	30 Pakete Bindfaden	37	281	Weidenau	K. E.-D. Elberfeld	
282	Sohan	—	1	Sack	Kartoffeln	40	282	Altona	K. E.-D. Altona	
283	Steele Süd	—	1	„	Gips?	52	283	Steele Süd	K. E.-D. Essen	
284	Staken	—	1	Faß	Wein	65	284	Neumünster	K. E.-D. Altona	Zollgut.
285	Apotheker Stein	—	1	Koffer	Kleider	31	285	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
286	Gottl. Stoll	—	1	Sack	Kartoffeln	30	286	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
287	T M Stuttgart	26	1	—	Kesselteil	1000	287	Stuttgart H.	„	
288	S. Wald Petersen	—	1	Verschlag	Fahrrad	30	288	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
289	Frl. Weiß	—	1	Kiste	Kleider	36	289	Marburg	K. E.-D. Cassel	
290	Wks. Insp.	—	1	—	gelb gestr. Tisch	22	290	Lauban	K. E.-D. Breslau	
291	Witaschütz	—	1	Kiste	Feilen, Stahlbürsten	20	291	Witaschütz	K. E.-D. Posen	
292	Xant. Marg.-Fabr.	7000	1	„	Margarine	18	292	Herne	K. E.-D. Essen	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
293	—	weiß 1	1	—	Feuertopf mit Rost	13,5	293	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
294	—	19	1	Sack	ger. Hornspäne	51	294	Edle Krone	Sächsische Stsb.	
295	—	weiß 29	1	Stange	Stahl	11	295	Voitersreuth	„	
296	—	5/82 weiß	1	—	eis. Ventil	23	296	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
297	—	339	1	Bund	ges. Kuhhaut	30	297	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
298	—	459	332	Stück	Winkeleisen	1328	298	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
299	—	1050	1	Ballen	14 Holzkohlensäcke	21	299	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
300	—	1606	1	Kübel	Margarine	30	300	Schwerin a/W.	K. E.-D. Posen	
301	—	1807	1	Verschlag	leere Zigarrenkisten	34	301	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
302	—	5320	1	Kiste	200 Töpfe Fleischextrakt	38	302	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
303	—	6086. 6087	2	Säcke	Kükenfutter	30	303	Helenabrunn	K. E.-D. Cöln	
304	—	11483	1	Verschlag	Gasofenteile	60	304	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Gaggenau.

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
305	S A S F L	32	1	Bund	3 Maschinenteile	28	305	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Sturges y Foley, Villadolid.
306	S A S F L	31	1	„	3 Kurbelstangen, rot lackiert	130	306	„	„	Sturges y Foley, Madrid.
		30	1	Kiste	Maschinenteile					
307	L D	23978	1	Faß	leer	16	307	Würzburg	Bayerische Stsb.	
308	A B	3994	1	Kiste	Zigarren	45	308	Frankf.=Bockenh.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
309	G	3033	1	„	Strohhülsen	46	309	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dortmund Bm. 8/5.
310	K C	691	1	„	gefüllt	82	310	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
311	O 3 B	387	1	Kiste	— —	110	311	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Schwarza b/R. 11/5.
312	K	731	1	„	? —	16	312	Hamburg H.	„	Paderborn.
313	S	4197	1	„	Kräuterkäse —	17	313	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
314	SS	2966	1	Faß	Eisenlack —	188	314	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
315	Sauerstoff	2984	1	Zylinder	leer —	50	315	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
316	Vitello	1747	1	Kiste	Margarine —	18	316	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
317	Special	4857	1	„	Margarine —	29	317	Langendreer S.	K. E.-D. Essen	
318	„Sturmvogel“	7249	1	—	Fahrrad —	—	318	Stargard i/P.	K. E.-D. Stettin	Gepäck.
319	rot (1 Strich)	—	5	Stangen	Eisen —	62	319	Schönfließ N/M.	„	
320	blau (3 Str.)	—	1	Bund	4 Stg. Eisen —	55	320	Arnswalde	K. E.-D. Bromberg	3 Flach- und 1 Rundeisen.
321	weißer Strich	—	1	„	5 Stb. vierk. Stahl —	25	321	Zittau i/S.	Sächsische Stsb.	

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
322	—	—	1	—	nußb. Ausziehtisch —	36	322	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
323	—	—	4	—	gel. eis. Bänder —	21	323	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	mit Schrauben.
324	—	—	1	Bund	Bandeisen —	36	324	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
325	—	—	1	„	25 Bandeisen —	55	325	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
326	—	—	1	Ballen	Baumwollenzeug —	50	326	Rheine	K. E.-D. Münster	
327	—	—	1	Korb	1 Kanne Benzin und Kleider	12,5	327	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
328	—	—	1	Benzinfaß	leer —	66	328	Cüstrin=N.	K. E.-D. Danzig	
329	—	—	1	Sack	Betten, Kleider usw.	20	329	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
330	—	—	1	Korb	Blechbüchsen —	31	330	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
331	—	—	1	Kiste	Blechflasche mit Lack	16	331	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	
332	—	—	1	in Leinen	Blechgefäß mit Hahn	6	332	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
333	—	—	1	Rolle	Blei —	43	333	Marklissa	K. E.-D. Breslau	
334	—	—	1	—	altes Bleirohr —	32	334	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
335	—	—	1	Rolle	Bleirohr —	88	335	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
336	—	—	1	Paket	eis. Bratpfannen —	33	336	Hamm	K. E.-D. Essen	
337	—	—	1	Kiste	Caffee —	30	337	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	Ludwig Peters, Cöln.
338	—	—	1	—	Contergewicht —	18	338	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	—	1	Büchse	Coprabutter —	26,5	339	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
340	—	—	1	Paket	1 P. Damenstiefel —	3	340	Cöln H.	„	Gepäck.
341	—	—	1	Sack	2 Deckbetten, 4 Kissen	12	341	Oels	K. E.-D. Breslau	
342	—	—	1	Gestell	5 Dosen eingem. Zwiebeln	36	342	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
343	—	—	1	Ring	verzinkt. Draht —	10	343	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
344	—	—	1	Rolle	Draht —	80	344	Fellhammer=G.	K. E.-D. Breslau	
345	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	10	345	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
346	—	—	1	Bund	Drahtgeflecht —	10	346	Winsen a/L.	K. E.-D. Hannover	
347	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	20	347	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
348	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	25	348	Duisburg	K. E.-D. Essen	
349	—	—	1	„	Drahtgewebe —	34	349	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
350	—	—	1	Korb	kl. Drahthaken —	40	350	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
351	—	—	1	—	eis. Drehscheibe —	132	351	Oberlahnstein	Direktion Mainz	fürKippwagen.
352	—	—	1	Bund	Dreschkastenleisten —	32	352	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	8 Stangen.
353	—	—	1	„	6 stähl. Dunggabeln	10	353	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	ohne Stiel.
354	—	—	1	Bund in Papier	12 Dunggabeln mit Stielen	18	354	Hof	Bayerische Stsb.	
355	—	—	1	Kiste	Eckeisen —	62	355	Moabit	K. E.-D. Berlin	mit Loch u. Schraubvorrichtung.
356	—	—	2	Stangen	vierk. Eisen —	97	356	Langewiesen	Ilmenau-Großb. E.	
357	—	—	1	Bund	6 Stb. T-Eisen —	80	357	Saargemünd	Reichsbahn	
358	—	—	1	Stab	vierk. Eisen —	380	358	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
359	—	—	4	Stangen	Eisen —	63,5	359	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	vierkantig.
360	—	—	3	—	T-Eisen und 1 vierk. Eisen, 12 kg	22,5	360	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
361	—	—	1	Tafel	Eisenblech —	23	361	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
362	—	—	1	Paket	Eisenstäbe —	46	362	Hagen	„	
363	—	—	1	Ballen	Eisenstäbe —	36	363	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	in Leinen.
364	—	—	1	Bund	Eisenstangen —	52	364	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
365	—	—	1	—	Eisenteil —	40	365	Hagen	„	
366	—	—	1	Sack	Eisenteile —	38	366	Gleiwitz !	K. E.-D. Kattowitz	
367	—	—	1	Holzfaß	Erdfarbe —	330	367	Rheydt=Geneiken	K. E.-D. Cöln	
368	—	—	1	—	Fahrrad —	—	368	Flensburg	K. E.-D. Altona	Gepäck.
369	—	—	1	Verschlag	Fahrrad —	25	369	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
370	—	—	1	Sack	Fahrradteile u. Öle —	19	370	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
371	—	—	1	Bund	16 Stb. Flacheisen —	53	371	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
372	—	—	6	Stangen	Flacheisen —	94	372	Bocholt	K. E.-D. Münster	
373	—	—	1	rund. Weidenkorb	Flasche mit Flüssigkeit	17	373	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
374	—	—	1	Paket	eich. Fußbodenbretter	17	374	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung Marke	Bezeichnung Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort Station	Lagerort Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
	der Güter									
375	—	—	1	Sack	Futtermehl	13	375	Bingerbrück	K. E.-D. Mainz	
376	—	—	1	Ballen	Futterstoffe	66	376	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
377	—	—	1	Sack	Geflügelfutter	50	377	Berlin Gzb.	K. E.-D. Berlin	
378	—	—	1	„	Geschirr, Kleidung	17	378	Jever	Oldenburgische Stsb.	Gepäck.
379	—	—	1	„	Getreidesäcke	19	379	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
380	—	—	1	„	40 Getreidesäcke	31	380	Landshut	Bayerische Stsb.	glatte Kugelform; mit Schraube.
381	—	—	1	—	eis. Gewicht	18	381	St. Ingbert	Pfälzische E.	
382	—	—	1	Sack	Gipssäcke	10	382	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
383	—	—	1	„	Griesmehl	100	383	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
384	—	—	1	Bund	9 Gurte zur Polsterung	13	384	Duisburg	K. E.-D. Essen	
385	—	—	1	Korbflasche	Haarwasser od. Spirit.	17	385	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
386	—	—	1	Sack	Hafer	75	386	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
387	—	—	26	Bund	Hakenplatten	1560	387	Schwanstedt	K. E.-D. Hannover	
388	—	—	1	Handkoffer	—	15	388	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
389	—	—	1	Kiste	Handwerkzeug	28	389	Wanne	K. E.-D. Essen	Gepäck.
390	—	—	1	„	Handwerkzeug	—	390	Leer	Oldenburgische Stsb.	Gepäck.
391	—	—	2	—	eis. Hanteln	10	391	Salzwedel	K. E.-D. Hannover	
392	—	—	1	—	eis. Hantel	37½	392	Warburg	K. E.-D. Cassel	
393	—	—	1	Pappschtl.	Herrenstoff	8	393	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
394	—	—	1	—	rotgestrich. Holzbock	14	394	Bremen	K. E.-D. Hannover	mit 4 Beinen.
395	—	—	1	Bund	25 neue Holzdeckel	20	395	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
396	—	—	7	Holzfässer	leer	237	396	Mannheim Ind.	Badische Stsb.	
397	—	—	1	Sack	Holzkohlensäcke	22	397	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
398	—	—	1	Lattenball.	gepreßte Holzwolle	72	398	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
399	—	—	1	Paket	Hosenträgergummi	13	399	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
400	—	—	1	Sack	Hundekuchenschrot	50	400	Ausleben	Oschersl.-SchöningE.	
401	—	—	1	„	gebr. Kaffee	26	401	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
402	—	—	1	„	Kaffee	52	402	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
403	—	—	1	Bund	20 getr. Kalbfelle	40	403	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
404	—	—	1	Wagen	Kalksteine	—	404	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	Essen 80940.
405	—	—	1	—	eis. Kammrad	20	405	Ellrich	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
406	—	—	1	—	eis. Kammrad	94	406	Neustadt W/Pr.	K. E.-D. Danzig	1:7,15, 1:4 m l. Querschnitt 15 × 20 cm.
407	—	—	2	Stück	bearb. Kanthölzer	196	407	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
408	—	—	1	Sack	Kartoffeln	50	408	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
409	—	—	2	„	Kartoffeln	145	409	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
410	—	—	1	„	Kartoffeln	50	410	Gute Herberge	K. E.-D. Danzig	
411	—	—	1	„	Kartoffeln	44	411	Dorsten	K. E.-D. Essen	
412	—	—	1	in Papier	gelblack. Kinderwagen	20	412	Weener	Oldenburgische Stsb.	m. weiß. Zelluloidgriff.
413	—	—	3 3	Kisten —	leer hölzerne Balken	120 174	413	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
414	—	—	1	Reisekorb	Kleider	25	414	Kreuz	K. E.-D. Bromberg	Karten für Otto Franz.
415	—	—	1	Korb	Kleider	14	415	Frielendorf	K. E.-D. Cassel	
416	—	—	1	Reisekorb	Kleider usw.	17	416	Bramsche	Oldenburgische Stsb.	
417	—	—	1	Pappschtl.	Kleider	10	417	Coblenz H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
418	—	—	1	Karton	Kleider (Gepäck)	19	418	Berlin Stett.	K. E.-D. Berlin	Elis. Pasewack.
419	—	—	1	Reisekorb	Kleider (Gepäck)	—	419	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
420	—	—	1	Sack	alte Kleider	8	420	Neubrandenburg	Grhzl. Meckl. Stsb.	
421	—	—	1	Handkoffer	Kleider, Wäsche usw.	10	421	Frankf. a/M. Eilg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
422	—	—	1	Karton	Kleider, Wäsche usw.	12	422	Breslau M. F. Eilg.	K. E.-D. Breslau	
423	—	—	1	Sack	hölz. Kleiderbügel	16	423	Duisburg Eilg.	K. E.-D. Essen	1 türig; nußbaum gestrichen.
424	—	—	1	—	tann. Kleiderschrank	49	424	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
425	—	—	1	Ballen	Kleiderstoffe	22	425	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
426	—	—	1	Schließkorb	Kleidung (Gepäck)	14	426	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	
427	—	—	1	„	Kleidung (Gepäck)	28	427	„	„	Frl. A. Eiköter.
428	—	—	1	„	Kleidung (Gepäck)	18	428	„	„	
429	—	—	1 1	Reisekorb Koffer	Geschenke Kleider, Wäsche	50	429	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
430	—	—	1	—	gr. Koffer (Gepäck)	34	430	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	v Basel.
431	—	—	1	Koffer	leer, graubraun	32	431	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	Deckel flach.
432	—	—	1	Wagen	Koks	—	432	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	Kattow. 51237.
433	—	—	1	„	Koks	7400	433	Deutsch=Oth	Reichsbahn	Els.-L. 13276.
435	—	—	1	„	Koks	—	435	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	Ess. 78306.
436	—	—	1	Ballen	Kokosfaserdecken	30	436	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	
437	—	—	1	—	Kommode m. Kleidung	60	437	Flensburg	K. E-D. Altona	weiße Damen- und Herrenwäsche.
438	—	—	1	—	braunpol. Kommode	57	438	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
439	—	—	1	Ballen	Korkstopfen	62	439	Ruhrort	K. E.-D. Essen	
440	—	—	1	Rolle	Kupferdraht	6,5	440	Wickede=Ass.	„	
441	—	—	1	Bund	5 Kupferrohre	22,5	441	Pleschen Std.	K. E.-D. Posen	
442	—	—	1	Kiste	Lampengläser	16	442	Trier H. B.	St. Johann=Saarbr.	
443	—	—	1	—	Laufgewicht z. Wage	20	443	Nürnberg H.	Bayerische Stsb.	
444	—	—	1	Ballen	Leder	118	444	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	
445	—	—	1	Blechbüchs.	1 Eimer Lederfett 1 Krug Lack	6	445	Malstatt	St. Johann=Saarbr.	
446	—	—	1	Ballen	Leinengewebe	20	446	Rheinberg	K. E.-D. Cöln	
447	—	—	1	Bund	25 Leisteneisen	22	447	Diedenhofen	Reichsbahn	
448	—	—	1	—	eis. alte Luftpumpe	214	448	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
449	—	—	1	Sack	Mais und Wicken	14	449	Jülich	K. E.-D. Cöln	
450	—	—	1	Bund	Maschinenteile	29½	450	Gremsmühlen	K. E.-D. Altona	
451	—	—	1	Weidenkb.	2 Maschinenteile	124	451	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	von Hagen i W.
452	—	—	1 1	— —	Matratze aus Hede Bettsack mit Stuhlrohr	21½ 8½	452	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
453	—	—	1	Paket	Meißel u. Klemmplatten	12	453	Neumünster	K. E.-D. Altona	
454	—	—	1	Ring	Messingdraht	11	454	Cüstrin=Neust.	K. E.-D. Bromberg	in Leinen.
455	—	—	1	„	Messingdraht	27	455	Lüdenscheid	K. E.-D. Elberfeld	
456	—	—	1	Ballen	Messinggewebe	35	456	Essen Nord	K. E.-D. Essen	
457	—	—	1	Paket	Messingröhren	6	457	Walldürn	Badische Stsb.	in Leinen.
458	—	—	1	Bund	6 Messingstangen	10	458	Oldenburg Gr.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
459	—	—	1	„	2 Messingstangen	23	459	Moabit	K. E.-D. Berlin	sechskant.
460	—	—	1	Sack	Metallstaub	11	460	Nürnberg Hpt.	Bayerische Stsb.	
461	—	—	1	—	eis. Mörtelkasten	110	461	Neuwied	K. E.-D. Cöln	180 : 100 : 30 cm.
462	—	—	1	—	Motorrad	66	462	Darmstadt	Direktion Mainz	Gepäck.
463	—	—	1	Verschlag	braunes Nachtspind	15	463	Hoerde	K. E.-D. Essen	Tannenholz.
464	—	—	1	Korb	Nägel	36	464	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
465	—	—	1	Kiste	getr. Obst	13	465	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
466	—	—	1	Blechk. in Korb	Öl	28,5	466	Holzwickede	„	Dr. A. Noelle, Hamburg.
467	—	—	1	Blechbüchs.	Öl	21	467	Courl	K. E.-D. Essen	Streckenfund.
468	—	—	1	Blechflasch.	Öl	5,5	468	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
469	—	—	1	Faß	ansch. Öl?	203	469	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
470	—	—	3	Ölfässer	leer	102	470	Düren	K. E.-D. Cöln	
471	—	—	1	Kiste	Ofenrohre, Ofenrohrschieber etc.	54	471	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
472	—	—	1	Verschlag	4 Paneelbretter	20	472	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	Lübbenau 5/5.
473	—	—	1	Ballen	Papier	39	473	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
474	—	—	1	—	Patentmatratze	12	474	Königszelt	K. E.-D. Breslau	Gust. Wehler.
475	—	—	1	Kübel	leb. Pflanzen	8	475	München H.	Bayerische Stsb.	Gepäck.
476	—	—	1	Korb	leb. Pflanzen	30	476	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
477	—	—	5	—	Pflugschare	11	477	Hamburg	Lübeck-Büchener	
478	—	—	1	Paket	50 Piassavabesen	32	478	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
479	—	—	2	Bund	20 eis. Pickel ohne Stiel	60	479	Singen	Badische Stsb.	Cronenberg.
480	—	—	1	Wagen	eis. Platten	—	480	Wahren	K. E.-D. Halle a/S.	Essen 25526.
481	—	—	1	Bund	19 Profilleisten	20	481	Luxemburg	Reichsbahn	
482	—	—	1	—	Puppenwagen, Puppe, Spielkasten	11	482	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck; m. Kinderstuhl.
483	—	—	2	Ballen	Putztücher	237	483	Cöln=Nippes	„	
484	—	—	2	—	hölz. Rahmen	24	484	Sagan	K. E.-D. Breslau	innen m. Blech.
485	—	—	1	Sack	Reh- oder Hirschhaare	27	485	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
486	—	—	2	Reisekörbe	leer, ineinandergestellt	15	486	Altena	K. E.-D. Elberfeld	
487	—	—	1	Reisekorb	leer	10	487	Leipzig Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
488	—	—	1	Sack	Reisfutterschrot	50	488	Gera	K. E.-D. Erfurt	
489	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe	655	489	Ruhrort Rh.	K. E.-D. Essen	Dessau 6/5.
490	—	—	1	Pack	nasse ges. Rindshaut	24	490	Regensburg	Bayerische Stsb.	
491	—	—	1	Paket	Rock, Hose	—	491	Elberfeld=M.	K. E.-D. Elberfeld	Gepäck; in Papier.
492	—	—	1	Bund	60 Rohrschellen	16	492	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
493	—	—	1	„	2 Rohrstühle	9	493	Mocker Wpr.	K. E.-D. Bromberg	
494	—	—	1	„	2 Rohrstühle	11	494	Thorn	„	
495	—	—	1	—	Rost für Maschine	31	495	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	50 cm lg., 35 cm breit.
496	—	—	1	Sack	Rübensamen	15	496	Cleve	K. E.-D. Cöln	
497	—	—	10	Stangen	Rundeisen	25	497	Rheda	K. E.-D. Hannover	
498	—	—	1	Stange	Rundstahl	50	498	Ilmenau	K. E.-D. Erfurt	
499	—	—	1	Sack	25 gebr. Säcke	20	499	Landshut	Bayerische Stsb.	
500	—	—	1	Ballen	Säcke	28	500	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
501	—	—	1	Sack	24 Säcke	32	501	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	
502	—	—	5	—	eis. Sackkarrenräder	17	502	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
503	—	—	1	Verschlag	Salonschrank	61	503	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	mit Spiegelaufsatz.
504	—	—	1	Ballen	Sattlerwaren	17	504	Walkenried	K. E.-D. Cassel	
505	—	—	1	Bund	12 Eisenblechschaufeln	19	505	Soest	„	
506	—	—	1	Sackleinen	2 Schaufenstervorhänge	8	506	Dudweiler	St. Johann=Saarbr.	1,40 : 1 m; gestr. Leinw.
507	—	—	1	Schließkorb	leer	6	507	Landau	Pfälzische E.	
508	—	—	1	„	leer	10	508	Sonderburg	K. E.-D. Altona	v. Neumünster.
509	—	—	1	„	leer	10,5	509	Bad Nauheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
510	—	—	1	„	—	20	510	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
511	—	—	1	Korb	südd. Schloßschrauben	18	511	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
512	—	—	1 3	Bund „	10 Schornsteinschieber eis. Anker	8 37	512	Oschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Firma Otto Mehler, Berlin Anh. Bhf.
513	—	—	1	—	brauner Schrankaufsatz mit Schubkasten	11	513	Berlin Schles. Bf.	K. E.-D. Berlin	
514	—	—	1	Wagen	eis. Schrauben	1000	514	Merklinde	K. E.-D. Essen	Magdeb. 50190.
515	—	—	20	—	eis. Schrauben, 37 : 2,5 cm	60	515	Ennigerloh	Westf. Landes-E.	
516	—	—	1	Bund	9 Schrauben m. Muttern	25	516	Freienohl	K. E.-D. Cassel	56 u. 57 : 2,5 cm.
517		—	1	Korb	Schrauben u. Muttern	86	517	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
518	—	—	1	Sack	Schrauben mit Muttern	30	518	Wiesbaden	Direktion Mainz	
519	—	—	1	„	Schuhleisten	19	519	Solingen Nord	K. E.-D. Elberfeld	
520	—	—	1	—	eis. Schwelle	50	520	Rudzinitz	K. E.-D. Kattowitz	
521	—	—	1	—	eis. Schwungrad	50	521	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	mit Kurbel.
522	—	—	1	Kübel	Seife	34	522	Neumünster	K. E.-D. Altona	
523	—	—	1	Bund i. Stroh	6 neue Sensen	6	523	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
524	—	—	1	Paket	6 Sensen	6,5	524	Anclam	K. E.-D. Stettin	
525		—	1	Rolle	Sohl- und Oberleder	35	525	Diedenhofen	Reichsbahn	
526	—	—	1	Bund	Splinteisen	22,5	526	Kißlegg	Württemberg. Stsb.	
527	—	—	1	—	Kinder-Sportwagen	12,5	527		St. Johann=Saarbr.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
528	—	—	1	—	eis. Spülbassin —	17	528	Düren	K. E.-D. Cöln	D. R. G. M. 192024-192025.
529	—	—	1	Stange	Stahl —	20	529	Coburg	K. E.-D. Magdeburg	
530	—	—	1	„	Stahl, vierk. —	33	530	Winterswyk	K. E.-D. Essen	
531	—	—	1	Verschlag	Stahlwelle —	29	531	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	4,40 m lang.
532	—	—	2	—	Stahlwellen —	125	532	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
533	—	—	1	Kiste	Stroh —	82	533	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
534	—	—	1	Korb	Tafelwage —	24,5	534	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
535	—	—	1	Paket	3 Teppiche —	15	535	Cöln H.	„	Gepäck; in Papier.
536	—	—	1	—	tann. brauner Tisch —	54	536	St. Ingbert	Pfalzbahn	
537	—	—	1	—	gelblack. Tisch —	29	537	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
538	—	—	1	Sack	Tisch-, Leib- u. Bettwäsche	18	538	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
539	—	—	1	—	eis. Tragfeder —	45	539	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	7 blättrig.
540	—	—	1	Korb	eis. Türschlösser —	32	540	Weidenau	„	
541	—	—	1	„	eis. Unterlagsscheiben	82	541	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
542	—	—	1	Wagen	— —	—	542	Lugau	Sächsische Stsb.	H. S. 13108.
543	—	—	1	„	— —	—	543	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	P. B. 157.
544	—	—	1	—	eis. Walze (landw. Gerät)	109	544	N.-Speldorf	K. E.-D. Essen	1:0,5 m.
545	—	—	1	—	schwarze Wandtafel —	442	545	Riesa Hafen	Sächsische Stsb.	
546	—	—	1	Karton	Wäsche —	2	546	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
547	—	—	1	Kiste	Wäsche —	9	547	Dresden Wett.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
548	—	—	1	Korb	Wäsche —	22	548	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
549	—	—	1	Reisekorb	Wäsche —	23	549	Pankow Rgb.	„	
550	—	—	1	Sack	Wäsche u. Kleider —	26	550	Berlin Ahg.	„	
551	—	—	1	—	Waschkommode, braun	34	551	Karlsruhe Hpt.	Badische Stsb.	ohne Platte.
552	—	—	1	Bund	6 Waschwannen —	39	552	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	aus Blech.
553	—	—	1	„	10 Weidenkörbe —	15	553	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	neu.
554	—	—	1	Tafel	Weißblech —	10	554	Wiesau	Bayerische Stsb.	
555	—	—	1	—	eis. Welle —	65,5	555	Friedrichshagen	K. E.-D. Berlin	
556	—	—	1	—	eis. Welle —	124	556	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
557	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	16	557	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
558	—	—	1	Faß	Zement —	180	558	Oppeln	K. E.-D. Kattowitz	
559	—	—	1	—	Zinkbadewanne —	8,5	559	Guben	K. E.-D. Posen	
560	—	—	1	—	Zinkblech (Dach) —	80	560	Krozingen	Badische Stsb.	Streckenfund.
561	—	—	1	Sack	Zwiebeln —	53	561	Stadtsulza	K. E.-D. Erfurt	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 41. 27. Mai 1905. **XLV. Jahrgang.**

Inhalt:

Reisebriefe vom siebenten internationalen Eisenbahnkongreß in Washington.

Vom Kaiserlichen Rat **Peter F. Kupka** aus Wien.

Den sechs vorangegangenen, in europäischen Städten abgehaltenen internationalen Eisenbahnkongressen reiht sich der siebente, gleichzeitig der erste auf amerikanischem Boden, würdig an. Für die Wahl der stilleren Residenzstadt Washington gegenüber dem verkehrs- und industriereichen Newyork sprachen wohl mehrere Gründe. Als Hauptstadt des Staatenbundes hat sie ein gewisses Vorrecht, obzwar der Eisenbahnkongreß von 1887 in Mailand und nicht in Rom stattfand. Der Kongreß der Vereinigten Staaten ist vertagt, weshalb die nötigen Räumlichkeiten für die Beratungen und Unterkunft leichter zu beschaffen sind; die Mitglieder werden in Washington von den Arbeiten weniger abgezogen, als es in Newyork der Fall wäre. Als Orts- und Empfangsausschuß diente in Newyork der dortige Transportation Club, jedoch erst vom 27. April an, da der Ankunft von Abgeordneten vor diesem Tage nicht entgegengesehen wurde; diesen standen die Klubräume im 13. Stockwerk zur Verfügung. Auch in diesem Sinne ist der Kongreß „auf der Höhe“, denn die Sektionen tagen auch in Washington zumeist im 10. Stockwerk. Auskünfte vor dem genannten Termin erteilte die American Section des Ausschusses, die bereits am 1. d. M. ihre Zelte in Newyork abbrach, um sie in Washington aufzurichten.

Die einzige Veranstaltung in Newyork bildete der gemeinsame lehrreiche Ausflug am 1. d. M. Die Mitglieder versammelten sich um 9 Uhr vormittags beim Transportation Club und besichtigten vorerst die Personen- und Güterstation der Newyorker Centralbahn, die Grand Central Station, 42. Straße, 4. Avenue.

Um einen Begriff von dem reichen Verkehrsleben Newyorks zu geben, mag das wichtigste über den gegenwärtigen und zukünftigen Stand der Anlagen, welche den Verkehr schufen, ihn aufrechterhalten und weiter entwickeln, ohne genaue Einhaltung der Reihenfolge der Besichtigungen hier hervorgehoben werden. Die Newyork Central & Hudson River Railroad ist die einzige Bahn, deren Züge mittels der vorgenannten Station in das Herz Newyorks eindringen und von dort auslaufen; deren Anzahl beträgt im Durchschnitt täglich 1170, zu gewissen Zeiten mehr als 2000. Im Jahre 1904 zählte die Station 16 200 000 ankommende und abgehende Reisende und 1 248 000 behandelte Gepäckstücke. Die Gesellschaft hat 3512 Meilen Eisenbahnen im Betriebe und beherrscht ein Netz von 12 048 Meilen. Nach Errichtung der Grand Central Station im Jahre 1871 glaubte man für etwa 100 Jahre vorgesorgt zu haben, doch mußte sie schon 25 Jahre später erweitert werden; gegenwärtig wird sie gänzlich niedergelegt und abermals bedeutend vergrößert. Innerhalb des Vorortegebietes auf etwa 30 Meilen der Harlem- und Hudsondivision tritt Elektrizität an Stelle des Dampfes. Die Newyork & Harlem Railroad bildet jetzt einen Teil der Newyork Central.

Die in der Durchführung begriffene Erweiterung umfaßt den Bau einer neuen Station auf einer Bodenfläche von 51 Acres an der 42. Straße und der Vanderbilt Avenue mit Frontausmaßen von 680, 625, 460 und 275 Fuß, ferner die Erweiterung der Expreßstation, den Bau einer neuen Untergrundstation für den Vorortverkehr, die Legung von 20 Meilen Gleis bei verbesserter Linienführung und Abschaffung aller Kreuzungen in Schienenhöhe, die Errichtung zwei neuer Kraftwerke von je 40 000 PS mit 11 000 Volt Wechselstrom und 8 Unterstationen zu dessen Umwandlung auf 660 Volt Spannung. Die Kosten der Neubauten werden auf 40—50 000 000 D. veranschlagt. Die Gesellschaft besitzt überdies 30 Güterstationen (16 davon innerhalb des Stadtgebietes von Newyork, d. h. auf der Manhattaninsel) mit 7 Meilen langer Wasserfront, den größten Seeschiffen zugänglich, und Raum für 8000 Wagen sowie Lagerräume für 200 000 t; für den Getreideverkehr drei Elevatoren für zusammen 5 000 000 Bushels; für die Überschiffung 34 Dampfer und 220 andere Wasserfahrzeuge; für den ausgedehnten Milchverkehr hat sie sechs Expreßzüge täglich eingelegt.

Die Newyork Newhaven & Hartford Railroad mündet in den Bahnhof der Newyork Central. Für den lebhaften Personen- und Güterverkehr erhält die Harlem River-Abzweigung sechs Gleise und eine Verbindung mit der Rapid Transit Co. In den Harlem River Terminals können 6224 Wagen untergebracht werden. Die eigene Wagenbewegung beträgt monatlich rund 322 000, und im Jahre 1904 umfaßte der Wagenaustausch mit der Pennsylvania-, Lehigh Valley-, Delaware- und anderen Bahngesellschaften 655 200 Wagen. Hierfür stehen 47 Schiffe zur Verfügung.

In einem Sonderzug des Subway (Untergrundbahn) wurden die Kongreßmitglieder zum vorläufigen nördlichen Endpunkt, von da südlich zur City Hall und über die Schleifenlinie wieder zur 33. Straße zurückgeführt. Was hier bezüglich der Dichte des Verkehrs, der Zugabfertigung und der Fahrgeschwindigkeit wahrgenommen wurde, ist geeignet, den Eindruck zu hinterlassen, daß selbst mit den heutigen so vervollkommneten technischen Mitteln hier bereits die Grenze der Leistungsfähigkeit erreicht sei; tatsächlich soll bereits der Bau eines zweiten und dritten Subways in Betracht gezogen werden.

Die Interborough Rapid Transit Co. betreibt sowohl den der Stadt Newyork gehörigen Subway (etwa 20 engl. Meilen) und die ihr eigentümlichen Linien der Elevated Railroads (etwa 40 engl. Meilen). Die eigentliche Hauptlinie des Subway beginnt bei der Kreuzung des Broadway und Park Row, führt nordwärts zur 42. Straße, dann ein Stück westlich und wieder nördlich zur 125. Straße, übersetzt den Harlem-Schiffkanal und endet bei der Baily Avenue (13,5 engl. Meilen); die östliche Abzweigung geht von der 103. Straße östlich unter dem Central Park und der Lenox Avenue zur 142. Straße und weiter zum Bronx Park (7 engl. Meilen). Der kleinste Krümmungshalbmesser beträgt 140 m, die größte Steigung 3,1 %. Auf der viergleisigen Strecke laufen die Expreßzüge (bestehend aus fünf elektrisch beleuchteten und erwärmten Motor- und drei Anhängewagen mit je 52 Sitzplätzen) auf dem mittleren Schienenpaar. Um ein rasches Anfahren zu erleichtern, liegen die Stationen im Gefälle von 2,1 %. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit einschließlich der Aufenthalte soll zwischen City Hall und der 96. Straße 15 engl. Meilen, weiter nördlich 18 engl. Meilen betragen, wird aber offenbar beträchtlich überschritten. Sowohl das Nordende des Subway, wie auch die Weiterführung von Südende unter dem East River nach Brooklyn sind noch im Bau. (Eingehende Schilderungen des Subway erschienen schon früher in dieser Zeitung.) Die Hochbahnen (Elevated), rund 40 engl. Meilen, sind 25—36 Jahre alt; sie hatten Krümmungen von 90 Fuß Halbmesser und wurden mit Dampflokomotiven betrieben, bis im Juni 1903 der elektrische Betrieb eingeführt wurde.

Von der 33. Straße wurden die Gäste zur Dampffähre der 34. Straße und von da in einem Sonderboote nach Long Island City gebracht, wo die Arbeiten für die Tunnellinie der Pennsylvania-Eisenbahn besichtigt wurden. Diese Bahn, welche mit ihrem Netz von 10 500 engl. Meilen die fruchtbarsten Farmgebiete, die großen Kohlen-, Eisen- und Ölfelder überzieht und die hervorragendsten Orte zwischen dem Ozean und dem Mississippi sowie zwischen den mächtigen Binnenseen und dem Ohio verknüpft, ist einer der Hauptfaktoren für die Aufrechthaltung der Vormacht Newyorks. Ihr gegenwärtiger Endpunkt ist in Jersey City, von wo günstige Doppeldeck-Schraubenboote (für Personen und Fahrzeuge) nach den drei Endstationen (Terminus) in Manhattan (Newyork) und jenem in Brooklyn verkehren. Der riesige Frachtenverkehr, welcher eine nie geahnte Entwicklung erreichte, macht es unabweislich, daß eine direkte Verbindung mit Newyork mittels eines Tunnels geschaffen werde. Die Zahl der täglich bewegten Wagen beträgt etwa 100 000 bei einem durchschnittlichen Ladegewicht von je 25 t. Auf den Piers von Jersey City können 11 000 Wagen aufgestellt werden, die Getreideelevatoren fassen 1 500 000 Bushels. Die Gesellschaft hat auch eine Reihe von Piers außer in Manhattan in Brooklyn und Long Island. Beim Bau des Tunnels sehen wir alles in voller Tätigkeit. Er führt unter dem North- oder Hudsonfluß und unter Manhattan zur Zentralstation (780 Fuß lang und 430 Fuß breit) in Herald Square zwischen der 31. und 33. Straße und 7. und 8. Avenue. Die Station selbst kommt 20 Fuß unter dem Straßenpflaster zu liegen und erhält eine Verbindung mit dem Subway. Die östliche Verlängerung führt unter Manhattan und dem East River nach Long Island zur Verbindung mit der Long Islandbahn. Dieser Tunnelbau der Pennsylvania Railroad ist eine der großartigsten Unternehmungen der Gegenwart. Drei Jahre nahmen die Vorstudien in Anspruch, und im Dezember 1902 wurden die Arbeiten begonnen, welche eine Ausgabe von 50 000 000 D. erheischen. Die Gesamtlänge des Tunnels beträgt 5,7 engl. Meilen. Der Hudson Rivertunnel, an dem jetzt eifrigst gearbeitet wird, beginnt beim Zentralbahnhofe und führt 14 351 Fuß westlich; 605 Fuß werden unter einem von Stahlträgern getragenen Dach viergleisig angelegt, die nächsten 1096 Fuß bilden drei parallel laufende Tunnel, von denen der mittlere dem Personen-, die beiden äußeren dem Güterverkehre zu dienen haben, die wieder in einen Doppeltunnel übergehen, von dem 5947 Fuß unter dem Hudson liegen und der 5910 Fuß weiter zum Anschluß nach North Bergen führt. Vom Zentralbahnhof bis zur Mitte des Flusses liegt die Bahn im Gefälle und steigt dann wieder mit 1,3 % bis zur Verbindung mit den Jerseylinien. Die Pläne für den East Rivertunnel sind ähnlicher Art, jedoch noch nicht endgültig festgestellt.

Nach Besichtigung dieser Arbeiten brachte das Boot die Gesellschaft den East River aufwärts an Blackwell's Island vorüber zur 96. Straße, wo sich das Kraftwerk für die Metropolitan-Straßenbahn befindet. Die Straßenbahnen (500 engl. Meilen) werden seit 1895 elektrisch betrieben, wofür ein Kraftwerk in Kingsbridge am Harlemfluß und das zweite an der 96. Straße errichtet wurde. Hier liefern 80 paarweise angeordnete Dampfkessel von je 500 PS die Kraft. Eine Dampfschaufel hebt die Kohle unmittelbar aus dem Boot in die unter dem Dach befindlichen Bunkers mit 9000 t Fassungsraum, von wo sie durch die Schwerkraft selbsttätig zu den Feuerrosten gelangt. Der Kohlenverbrauch beträgt täglich 718 t oder 2,8 Pfund für 1 Kw. Seit Elektrisierung der Linie stieg die Anzahl der Fahrgäste von 63 000 000 auf 390 000 000 im Jahre 1904. Der Fahrpark besteht aus 1827 geschlossenen, 926 offenen, 55 kombinierten, 30 Expreß-(Gepäck-) Wagen und 660 Pferdebahnwagen in den äußeren Vororten.

Bei diesem Kraftwerk wurde den Gästen ein ebenso willkommenes wie wohlverdientes Frühstück im Salon des Dampfbootes angeboten. Das Schiff führte dann die Teilnehmer südlich durch den East River. Bei Blackwell's Island wird zwischen der 59. Straße und Ravenswood im Queen's Borough eine neue Cantilever Brücke, die Blackwell's Islandbrücke, von 7636 Fuß Länge mit 5 Bogen in einer lichten Höhe von 118 Fuß über dem mittleren Wasserpiegel erbaut, deren Kosten auf 12 548 000 Dollars veranschlagt sind.

Weiter südlich unterfahren wir die erst vor kurzem eröffnete Williamsburgbrücke mit 3 Öffnungen von 1470 Fuß und 725 Fuß lichter Weite und die imposante Brooklynbrücke. Zwischen beiden kommt die begonnene dritte Brücke zu liegen. Wir umfahren die Battery, das Südende der Manhattaninsel und nehmen die Richtung gegen Jersey City, wo die Endpunkte der großen Bahnen: der Pennsylvania, der Central Railroad of Newjersey, der Lehigh Valley, der Erie, der Delaware & Lakawanna & Western, der West Shore und der Newyork Central dicht aneinander liegen.

Das Schiff brachte uns zur Ruhestätte des Präsidenten Grant und wieder herab zur 59. Straße, womit der genußreiche Ausflug endete.

Es seien hier noch einige Bemerkungen über die anderen großen Eisenbahnunternehmungen Groß-Newyorks beigefügt, deren Anlagen auf dem Ausfluge nicht unmittelbar berührt wurden.

Die Long Island Railroad (392 Meilen), eine Verbündete der Pennsylvania Railroad, hat ihre westlichen Endbahnhöfe in Long Island City, Queen's Borough und

Brooklyn, von wo Fähren nach Manhattan gehen. Für den Personenverkehr stehen 8 Dampfer zur Verfügung; 3 Doppelschraubendampfer versehen den Dienst zwischen Long Island und den ankommenden und abgehenden Zügen in Manhattan und 6 Dampfer mit den Häfen des Connecticut-Ufers. Die Gesellschaft beförderte 1904: 18 348 000 Personen und 2 355 000 t Güter. Der tägliche Austausch von beladenen und leeren Güterwagen mit Newyork beträgt 400 Wagen. Entsprechend der geographischen Lage besitzt Long Island viele Sommerfrischen; zwischen dem 1. Juni und 15. September gehen nach und von Long Island City täglich 382—406 fahrplanmäßige Züge, außer den Sonderzügen an Feiertagen oder bei besonderen Anlässen; im Brooklyn Terminus laufen täglich 125 Züge aus und ein. In den Wintermonaten ermäßigt sich deren Zahl auf 255 bezw. 105. Die Gesellschaft führt auf ihrem ganzen Netze den elektrischen Betrieb ein, wovon am 1. Juni d. J. 50 engl. Meilen eröffnet werden sollen.

In St. George im südlichen Staten Island, 5 engl. Meilen vom Südende der Manhattaninsel, besitzt die älteste (1828) für den Personen- und Güterverkehr eröffnete Bahn Amerikas, die Baltimore Ohio Railroad, ihren nördlichen, in Philadelphia ihren östlichen Endpunkt, von wo der Personenverkehr über die Linien der Philadelphia & Reading und über die Central of Newjersey nach Newyork geleitet wird. Den Fährendienst zwischen St. George und Manhattan besorgen 5 Dampfer, und zwar zwei für je 1000 Personen, einer für 500 und zwei für 400 Personen, den Frachtdienst 2 Schlepper, 2 Lichterschiffe, 32 offene und 25 gedeckte Boote. Der Durchgangsschnellverkehr zwischen Newyork, Philadelphia, Baltimore und Washington wird von ihr im Verein mit der Philadelphia & Reading und der Central of New Jersey unter dem Namen „Royal Blue Line" besorgt.

Die Central of New Jersey zählt täglich 163 ankommende und 167 abgehende Züge. Für die Verbindung mit ihren zwei Stationen in Newyork besitzt sie 8 Dampfer, zur Verbindung mit Sandy Hook 3 Dampfer, für den Güterverkehr 10 Schlepper und 21 Wagenplätten und bewegt monatlich 81 000 Wagen nebst 600 000 t Anthrazitkohle. An dieser Stelle von Jersey baut die Newyork & New Jersey Co. zur Verbindung mit Greenwich Str. in Newyork unter dem Hudson zwei Tunnel für elektrische Straßenbahnwagen; der nördliche Tunnel wurde im März d. J. durchgeschlagen.

Die Delaware & Lackawanna & Western Railroad hat ihren Ostterminus in Hoboken. Sie durchzieht die großen Anthrazitkohlenlager Pennsylvaniens und beförderte im Jahre 1904: 8 615 000 t Kohlen, 7 296 000 t Güter und 17 950 000 Personen. Eine Flotte von Dampfbooten und Plätten besorgt diesen Dienst. Am Pier Nr. 9 steht eine interessante Verladevorrichtung. Hier werden die beladenen Wagen emporgehoben, umgekippt und deren Inhalt unmittelbar in die Boote verladen.

Die Eriebahn verbindet Newyork mit den großen Binnenseen und mittels eigener Dampfer über den Eriesee hinaus mit Buffalo, Cleveland und den anderen Handelsstädten. Der tägliche Personenverkehr in den fünf Endbahnhöfen Newyorks beträgt durchschnittlich 22 000 Fahrgäste und die Anzahl der Personenzüge in Jersey City 235. Im Newyorker Hafen besitzt die Gesellschaft eine Flotte von 533 Fahrzeugen für verschiedene Zwecke, Getreide-Elevatoren usw. Sie beförderte 1904: 20 395 000 Personen und 29 835 000 t.

Die Lehigh Valley Railroad, ursprünglich nur zur Beförderung von Anthrazitkohle aus Pennsylvanien zur Küste bestimmt, wurde eine der Hauptlinien zur Verbindung Newyorks durch Pennsylvanien mit den großen Seen. Ihre Personenzüge erreichen Newyork über die Pennsylvaniabahn. Viele Millionen Bushels Getreide werden bei Communipaw N. J. für die Ausfuhr verladen. Sie besitzt am Hudson 8 Piers (davon sind je zwei zwei- und dreistöckig für je 1000 Wagenladungen), 24 Dampfschlepper bis zu 6000 t Ladefähigkeit und mehrere hundert Boote für 10 bis 38 Wagen.

Der hier beschriebene Ausflug gewährte einen ungewöhnlich fesselnden Einblick in die Verkehrsverhältnisse der Riesenstadt. Zu dem lebhaften Personenverkehr und Güteraustausch der Eisenbahngesellschaften auf den Wasserstraßen kommen noch die sich überholenden und kreuzenden kleineren und größeren Segelschiffe und Dampfer von Privaten, Fähr-, Expreß-, einheimischen und überseeischen Schiffahrtsgesellschaften, so daß dem Auge des Beschauers ein kaleidoskopisch wechselnder Anblick sich darbietet.

Dieses eigenartige Städte- und Verkehrsbild, das kaum seinesgleichen findet, zu beschreiben, wäre vergeblich. Die hier niedergelegten Angaben dürften es aber dem Fachmann ermöglichen, sich von den großartigen Verhältnissen eine Vorstellung zu machen.

Washington D. C., anfangs Mai.

Zur Personentarifreform

geben wir nachstehend die Äußerungen des Staatsministers Freiherrn v. Soden und des Staatsrats v. Balz in der württembergischen Abgeordnetenkammer am 20. d. M. ausführlicher wieder:

Es habe sich bei der bekannten Konferenz zunächst nur um persönliche Ansichten von Ministern und ihren Delegierten gehandelt. Die Verhandlungen der Delegierten seien überdies als geheime und vertrauliche zu behandeln, und er könne daher in seinen Mitteilungen nicht weiter gehen, als was bereits in den Zeitungen veröffentlicht sei, und er werde sich darauf beschränken, den Standpunkt der württembergischen Delegierten und deren Instruktionen darzulegen. Unter den Delegierten, nicht unter den Regierungen, sei eine Einigung über nachstehende wesentliche Punkte erzielt worden: über vier verschiedene Tarifsätze, einen kilometrischen Satz von 7 ₰ für die I., 4,5 ₰ für die II., 3 ₰ für die III. und 2 ₰ für die IV. Klasse; ferner Einigung über die Abschaffung der Rückfahrkarten, über Einführung eines nach Zonen zu bemessenden Schnellzugzuschlags sowie eines gleichfalls nach Zonen zu bemessenden Gepäcktarifs, ferner über Beibehaltung bezw. Beseitigung gewisser Ausnahmetarife und Vergünstigungen. Für Württemberg würden dabei die Landeskarten und die Fahrscheinbücher für 30 Fahrten in Wegfall kommen, andere Vergünstigungen dagegen, wie die für industrielle und landwirtschaftliche Arbeiter, für Militärpersonen, für fromme, wissenschaftliche und dergleichen Zwecke, beibehalten werden. Die bayerischen Delegierten haben insofern eine Ausnahmestellung eingenommen, als sie zwar die vier verschiedenen Tarifsätze grundsätzlich nicht ablehnen, in den einzelnen Zügen aber doch höchstens drei Wagenklassen führen und die Bezeichnung „IV. Klasse" dadurch vermeiden, daß sie zwei Arten III. Klasse: eine zum 3 ₰- und eine zum 2 ₰-Satz, in Aussicht nehmen. „Ob und wie sich die Durchführung dieses bayerischen Sondersystems beim Grenzverkehr ohne Schwierigkeiten und ohne wesentliche Belästigung der Verwaltung sowohl wie des Publikums ermöglichen lassen wird, darüber möchte ich mir mein Urteil noch vorbehalten. Jedenfalls habe ich mich dem bayerischen Vorschlag, der mir schon vorher mitgeteilt worden war, meinerseits nicht anschließen können, einerseits, weil er in speziell bayerischen Verhältnissen seinen Grund hat, die auf Württemberg nicht zutreffen, andererseits, weil eine Einigung sämtlicher Verwaltungen auf diesen bayerischen Vorschlag an sich ausgeschlossen ist, sodann, weil finanzielle und gewisse sonstige Bedenken dagegen sprechen, so insbesondere, daß bei dem bayerischen System zwischen der II. Klasse und der 2 ₰-Klasse, die doch unserer IV. Klasse im allgemeinen gleichkäme, eine Mittelstufe in den Personenzügen fehlt, somit das bisherige III. Klasse-Publikum genötigt wird, sich entweder der teureren II. oder aber der 2 ₰-Klasse zuzuwenden, und endlich, weil Baden von Anfang an sich gegen den bayerischen Vorschlag ausgesprochen hat und nach Lage der Sache auch aussprechen mußte und unser Grenzverkehr mit Baden ein weit größerer ist als der mit Bayern. In diesem Sinn haben sich die württembergischen Delegierten bei der Zusammenkunft ausgesprochen, allerdings ohne einen Zweifel darüber zu lassen, daß Württemberg durch Annahme der IV. Wagenklasse ein Opfer bringen würde, da es sich um eine zur Zeit jedenfalls höchst unpopuläre Maßnahme handle (sehr richtig!), und daß wir zu diesem Opfer auch nur bereit wären, falls dadurch die Ein-

heit der Tarife bei allen deutschen Verwaltungen und gleichzeitig das Zustandekommen der Betriebsmittelgemeinschaft gesichert wäre. Ich habe schon früher einmal gesagt, daß die Personentarifreform an sich nicht zur Bedingung für die Annahme der Betriebsmittelgemeinschaft gemacht sei; immerhin ist der innere Zusammenhang zwischen diesen beiden Maßnahmen einleuchtend, wie denn auch der Betriebsmittelgemeinschaft selbst die Voraussetzung gleichmäßiger Tarifsätze und gleichmäßiger sonstiger organisatorischer Einrichtungen zugrunde liegt. Die Wirkung einer derartigen Tarifänderung wäre zunächst eine wesentliche Vereinfachung, dann aber auch eine teilweise Verbilligung, vor allem insofern, als damit die Einführung des 2 ₰-Tarifs, also die Erfüllung eines Wunsches, der ja gerade in diesem Hause stets mit Nachdruck betont wurde, Hand in Hand ginge. Die Verbilligung läge, abgesehen von dem 2 ₰-Satze, auch noch in der Herabsetzung des Gepäcktarifs, der künftig, wie gesagt, ein Zonentarif sein würde, eingeteilt in eine Nahzone und 14 weitere Zonen mit steigenden Sätzen für je 25 kg und einer Anfangstaxe von 20 ₰ für die ersten 25 km; sodann in der teilweisen Aufhebung des Schnellzugzuschlags überhaupt und in der Herabsetzung und Umwandlung des bisherigen kilometrischen in einen nach Wagenklassen und Entfernungen abgestuften Zuschlag. Eine Verteuerung fände allerdings insofern statt, als die Hin- und Rückfahrt etwas teurer zu stehen käme als bisher, eine Verteuerung, die übrigens bei geringeren Entfernungen nur wenige Pfennige betrüge und zugleich darin einen Ausgleich fände, daß auch bei Benutzung von Schnellzügen der Zuschlag in Wegfall käme, ganz abgesehen davon, daß künftig auch noch jedermann die Benutzung der billigeren IV. Wagenklasse freisteht (Heiterkeit). Also die Neuerung wird neben einzelnen Erhöhungen jedenfalls nicht unwesentliche Verbilligungen mit sich bringen, des Fortschritts ganz zu schweigen, daß mit ihr endlich ein seit Jahren in ganz Deutschland vergeblich erstrebtes Ziel erreicht und gleichzeitig ein Zustand beseitigt würde, der nur allzusehr an sonst längst überwundene Zeiten deutscher Zersplitterung und Zerfahrenheit erinnert und den mit allseitigem Einverständnis endgültig zu beseitigen eine gleich günstige Gelegenheit vielleicht überhaupt nie mehr sich bieten wird."

Auf eine Bemerkung des Abg. Hildenbrand (Soz.) führte weiter der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen Staatsrat v. Balz aus: Was die Tariffrage betreffe, so befinde sich der Abg. Hildenbrand mit seinen Ausführungen über die Verteuerung der III. Klasse durch den bekanntgegebenen neuen Tarif doch im Irrtum. Dieser meine, daß die IV. Klasse nur für den Lokalverkehr eingeführt würde, daß weitergehende Personenzüge die IV. Klasse nicht haben. Das sei nicht richtig. „Wir werden jedenfalls in den allermeisten Personenzügen, die das ganze Land durchziehen, die IV. Klasse fahren, so daß auch auf diese großen Entfernungen diejenigen, die auf den Pfennig zu sehen haben, in der Lage sein werden, von jenem neuen billigen Tarif Gebrauch zu machen. Und dann findet auch bei einer Hin- und Rückfahrt in der III. Klasse gegenüber dem jetzigen Zustand tatsächlich eine Erhöhung kaum statt, wenigstens keine, worüber man klagen könnte. Die meisten Reisen in der III. Klasse vollziehen sich ja auf verhältnismäßig kurze Entfernungen. Wenn ich nun annehme, daß bei dem Dreipfennigsatz für die III. Klasse, also hin und her 6 ₰ statt jetzt 5,4 ₰, eine Reise zwischen Stuttgart und Ludwigsburg oder zwischen Stuttgart und Eßlingen — das sind ja die Verkehre, die die stärkste Personenfrequenz haben — verteuert wird nur um etwa 5 ₰, so glaube ich, ist das eine kaum fühlbare Erhöhung. Wenn es sich aber um Hin- und Rückreisen auf weitere Entfernungen handelt, so wird dazu der Schnellzug benutzt, wo ein solcher besteht, und der Schnellzug wird künftig umsomehr benutzt werden, weil die Schnellzugzuschläge eine erhebliche Ermäßigung finden. Durch die in Aussicht genommene Ermäßigung des Zuschlags wird das Reisen in der III. Klasse ganz wesentlich verbilligt. Es ist in Aussicht genommen, wie Ihnen der Herr Staatsminister gesagt hat, daß für den Nahverkehr, und darunter rechnen wir Entfernungen bis zu 75 km, der Schnellzugzuschlag in III. Klasse betragen soll 25 ₰, jetzt beträgt er bei 75 km Entfernung 85 ₰. Für die weiteren Entfernungen, 76 bis 150 km, ist ein Satz in Aussicht genommen von 50 ₰ für die III. Klasse — ich füge bei, daß wir den dem jetzigen Tarif anhaftenden Mißstand beseitigen wollen, daß die III. Klasse denselben Schnellzugzuschlag bezahlen soll, den die II. und I. Klasse bezahlt. Wir haben also künftig verschiedene Sätze für die II. und die III. Klasse. Wenn bei der zweiten Zone von 75 bis 150 km der Schnellzugzuschlag nur 50 ₰ beträgt, während er gegenwärtig 1,70 ℳ ausmacht, dann, glaube ich, kann man in der Tat die Behauptung nicht aufstellen, daß eine erhebliche, eine empfindliche Verteuerung bei dieser Tarifgestaltung für die Reisenden der III. Klasse eintrete."

Statistik der österreichischen Kleinbahnen für das Jahr 1903.

Das Eisenbahnministerium versendete kürzlich den zweiten Teil der österreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1903, welcher die Kleinbahnen und die diesen gleichzuhaltenden Bahnen sowie die Schleppbahnen zum Gegenstande hat. Dem vorliegenden Werke ist eine Einleitung vorangeschickt, welche wertvolle Mitteilungen über die Bedeutung und Entwicklung der Kleinbahnen enthält.

Der Begriff der Kleinbahnen (Tertiärbahnen) wurde durch das Gesetz vom 31. Dezember 1894 in die österreichische Gesetzgebung eingeführt. Während die früheren Lokalbahngesetze Zugeständnisse und Begünstigungen für Lokalbahnen im allgemeinen enthielten, wurden durch das Gesetz vom 31. Dezember 1894 für die Kleinbahnen noch besondere, erheblich weitergehende Begünstigungen als jene für Lokalbahnen gewährt. Unter Kleinbahnen sind im Sinne des Gesetzes jene für den öffentlichen Verkehr bestimmten Lokalbahnen zu verstehen, welche für den Eisenbahnverkehr von geringer Bedeutung sind (voll- oder schmalspurige Zweigbahnen, Straßenbahnen mit Dampf- oder elektrischem Betriebe, anderen mechanischen Motoren oder tierischer Kraft, Seilbahnen usw.). Insbesondere sind Kleinbahnen in der Regel solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr in einer Gemeinde oder zwischen benachbarten Gemeinden vermitteln. Entsprechend dieser Begriffsbestimmung der Kleinbahnen, für welche Einfachheit und Billigkeit der Anlage und des Betriebes sowie die Fähigkeit leichter Anpassung an besondere, rasch wechselnde Verkehrsbedürfnisse die wichtigsten Bedingungen bilden, traf das eingangs erwähnte Gesetz auch Verfügungen, welche diese Bahnen von einer Reihe von Lasten und Beschränkungen, denen die öffentlichen Eisenbahnunternehmungen gesetzlich unterliegen, befreit.

Das Gesetz vom Jahre 1894 hat zur Entwicklung der Kleinbahnen in außerordentlichem Maße beigetragen. Von seinem Inkrafttreten (1. Januar 1895) bis Ende des Jahres 1903 wurden auf Grund desselben 500,8 km Kleinbahnen konzessioniert, welche mit Ausnahme einer 9 km langen Strecke am Ende dieses Zeitabschnitts auch im Betriebe standen. Wesentlich beeinflußt wurde diese erfreuliche Entwicklung der Kleinbahnen durch die technischen Fortschritte beim elektrischen Bahnbetriebe. Damit erklärt es sich, daß von der angegebenen Gesamtlänge der Kleinbahnen auf den elektrischen Betrieb rund 440 km und auf den Dampfbetrieb nur 60 km entfallen. Das Anlagekapital sämtlicher Kleinbahnen bezifferte sich Ende 1903 auf 179 516 000 Kr.

Für die Drahtseilbahnen wurden die Konzessionen in ähnlicher Weise wie bei den Pferdebahnen auf Grund Allerhöchster Ermächtigung durch die Regierung erteilt. Erst das Gesetz vom Jahre 1894 schuf auch für die Drahtseilbahnen die gleiche Konzessionsnorm wie für die Kleinbahnen. Von den bestehenden Drahtseilbahnen wurde als erste die Drahtseilbahn auf die Festung Hohensalzburg in Salzburg im Jahre 1888 konzessioniert, jedoch erst am 1. August 1892 eröffnet.

Von den den Kleinbahnen gleichzuhaltenden Bahnen mit Dampfbetrieb kommt nur noch die im Jahre 1872 konzessionierte und 1874 eröffnete Kahlenbergbahn (Zahnradbahn) in Betracht, da die später in Betrieb genommenen Zahnradbahnen: Gaisbergbahn und Achenseebahn, im Jahre 1897 vom Eisenbahnministerium als Kleinbahnen anerkannt worden sind.

Elektrischen Betrieb besitzen von den den Kleinbahnen gleichzuhaltenden Bahnen die städtische Straßenbahn in Lemberg und die Straßenbahn Praterstern (Wien)-Kagran.

Nach der vorliegenden Statistik für das Jahr 1903 betrug die gesamte Baulänge der österreichischen Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen Ende 1903 rund 529 km, d. i. um 33,7 km oder 6,81 % mehr als im Vorjahre; von dieser Länge entfallen einschließlich der 2,3 km langen Drahtseilstrecke der Mendelbahn 447 km auf elektrischen Betrieb, 66 km auf Dampfbetrieb, 15 km auf Pferdebahnen und rund 1 km auf reine Drahtseilbahnen. Im Vergleich zum Jahre 1902 erhöhte sich die Länge der Bahnen mit elektrischem Betrieb um 53 km und jene der Bahnen mit Dampfbetrieb um 3 km, während sich die Länge der Bahnen mit Pferdebetrieb im ganzen um 22,9 km verminderte.

Was das Anlagekapital der Kleinbahnen und der diesen gleichzuhaltenden Bahnen betrifft, so wurden im ganzen 219 710 000 Kr. aufgebracht (gegen 1902 + 2,69 %). Dieser Betrag setzt sich zusammen aus: Stamm- und Prioritätsaktien 53 660 000 Kr., Prioritätsobligationen 2 000 000 Kr., sonstigen An-

lehen 155 820 000 Kr. und anderweitigen Kapitalzuflüssen 8 230 000 Kr. Das verwendete Anlagekapital bezifferte sich Ende 1903 auf 213 870 000 Kr. (+ 3,71 %) und das getilgte Kapital auf 1 630 000 Kr. (+ 21,38 %).

Was den Verkehr der genannten Bahnen anlangt, so wurden im Berichtsjahre insgesamt 233 650 000 (elektrischer Betrieb 227 240 000, Dampfbetrieb 350 000, Drahtseilbahnen 510 000, Pferdebetrieb 5 550 000) Personen befördert. Gegenüber dem Jahre 1902 beträgt die Verkehrszunahme 18 864 000 Personen, d. s. 8,78 %. An Gütern (einschließlich Gepäck) gelangten rund 330 000 t (elektrischer Betrieb 137 000 t, Dampfbetrieb 193 000 t) zur Beförderung, was gegenüber dem Jahre 1902 einer Steigerung von 10,44 % entspricht.

Die gesamten Betriebseinnahmen beliefen sich im Jahre 1903 auf 33 000 000 Kr. (hierunter 31 650 000 Kr. beim elektrischen Betrieb), d. i. 68 074 Kr. für das Kilometer Betriebslänge. Die Betriebsausgaben betrugen 22 850 000 Kr. (hierunter elektrischer Betrieb 21 840 000 Kr.). Gegenüber dem Vorjahre sind die Betriebseinnahmen um 14,10 % und die Betriebsausgaben um 12,23 % gestiegen. Der mit 11 300 000 Kr. bezifferte Betriebsreinertrag (hierunter 10 960 000 Kr. beim elektrischen Betrieb) ergibt für das Kilometer Betriebslänge ein Reinerträgnis von 23 306 Kr., während der Reinertrag im Jahre 1902: 9 370 000 Kr. (beim elektrischen Betrieb 9 240 000 Kr.) und für das Kilometer Betriebslänge 21 505 Kr. betragen hatte.

Die Anzahl der bei den hier in Frage stehenden Bahnen Angestellten betrug 9885; Arbeiter im Taglohn waren im Jahresdurchschnitt 1304 beschäftigt. Für Besoldungen, Löhne und sonstige Bezüge der Bediensteten wurden 12 010 000 Kr. verausgabt.

Die Anzahl der Schleppbahnen, welche im Staats- und Privatbetriebe einmünden, betrug im Gegenstandsjahre 1815 und die Gesamtlänge der Gleise 1784 km, was gegenüber dem Jahre 1902 einer Zunahme der Zahl der Schleppbahnen um 63 und einer Gleisvermehrung um 53 km entspricht. Unter den Schleppbahnen befanden sich 342 Bergwerks- und Hüttenbahnen (Montanbahnen), 1100 Industriebahnen (Fabrikbahnen), 169 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 204 sonstige Bahnen für Privatzwecke.

Otavibahn.

Nach Überwindung erheblicher Schwierigkeiten ist es der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft gelungen, die 177 km lange Strecke Swakopmund-Usakos-Onguati nebst der 14 km langen Zweiglinie nach Karibib fertigzustellen. Die erste Lokomotive traf am 18. d. M. in Karibib ein. Damit ist ein Drittel der 570 km langen Bahn von Swakopmund nach Tsumeb vollendet. Mit dem Bau der rund 60 km langen Teilstrecke Onguati-Omaruru ist begonnen worden; sie wird, wenn nicht erneut besondere Schwierigkeiten auftreten, Anfang Oktober d. J. in Betrieb genommen werden können.

Die mit 60 cm Spurweite vorgesehene Erzbahn Swakopmund-Tsumeb bleibt bis Usakos (Kilometer 150) auf dem rechten Khanufer, wo sie bei Kilometer 110 den höchsten Punkt dieser Teilstrecke mit 1073 m erreicht und als Höchststeigung 15 mm auf das Meter erforderlich geworden sind. Von Kilometer 110 ab fällt die Bahn mit 8 mm Gefälle nach dem Khantal und kreuzt bei Kilometer 149 den Khan mit einer 100 m weiten eisernen Brücke auf 858 m Meereshöhe. Zwecks Erleichterung des Anschlusses nach Karibib ist die ursprüngliche Absicht, im Khantal aufwärts zu gehen, aufgegeben worden und statt dessen die Linie auf dem nach Norden abfallenden Gelände unter Kreuzung verschiedener in den Khan sich entwässernden Riviere nach Onguati (Kilometer 177) auf 1080 m Meereshöhe geführt worden, von welchem Punkt aus die Zweigbahn nach dem auf 1168 m liegenden Karibib läuft. Hinter Onguati wird bei Kilometer 223 auf 1246 m Meereshöhe die Wasserscheide zwischen dem Khan- und dem Omarurufluß überschritten; der letztgenannte Fluß wird bei Kilometer 234 auf einer Meereshöhe von 1201 m gekreuzt. Die Vorarbeiten sind z. Z. bis Kilometer 270 vollendet.

Im August 1903 wurden von der mit dem Bau der Otavibahn betrauten Generalunternehmung Arthur Koppel A.-G. die ersten Ingenieure hinausgesandt und sofort mit den Vorarbeiten begonnen; im Dezember 1903 wurde der Bau in Angriff genommen, der Mitte Januar 1904 infolge des Hereroaufstandes unterbrochen werden mußte. Sämtliche eingeborenen Arbeiter verließen die Arbeit; die hierdurch entstandene Schwierigkeit wurde von der Generalunternehmung durch Anwerbung italienischer Arbeiter in Deutschland behoben und der Weiterbau Anfang April 1904 wieder aufgenommen. Am 1. August waren die Arbeiten bis Kilometer 57 gefördert. Anfang August war die Gesellschaft auf Anregung der Kaiserlichen Behörden in Unterhandlungen eingetreten, wie eine beschleunigte Fertigstellung der Strecke Swakopmund-Omaruru und der Zweiglinie nach Karibib zu bewerkstelligen sei. Auf Grund der Abmachungen warb die Generalunternehmung in Italien 750 Arbeiter an, die Anfang September ausreisten. Die Hoffnung, daß die Zahl von 1000 italienischen Arbeitern nebst einer kleinen Anzahl Ovambos eine kräftige Förderung der Arbeiten ermöglichen würde, hat sich leider nicht bewahrheitet, da schon sehr bald Arbeitseinstellungen vorkamen. Die Leistung der bisher in allen Ländern bewährten italienischen Arbeiter ist beim Bau der Otavibahn eine völlig unzulängliche gewesen, welche sich nicht in dem angenommenen Maße über diejenige der eingeborenen Arbeiter erhob. Die fortdauernden Einwirkungen auf die Italiener führten schließlich dazu, daß mehr als die Hälfte unter Kontraktbruch die Arbeit verließ und auf eigene Kosten aus den ersparten Geldern die Heimreise nach Europa bezahlte. Zum Glück war es den Bemühungen der Generalunternehmung gelungen, eine größere Zahl Ovambos und in der letzten Zeit auch Hereros heranzuziehen, so daß der befürchtete Arbeitsausfall nach Weggang der Italiener nicht eintrat.

Außer den erwähnten Schwierigkeiten hatte die Otavibahn noch mit den bedeutenden Verzögerungen bei der Löschung in Swakopmund sowie mit der Beschaffung der Transportmittel für die Verpflegung der Arbeiter und insbesondere der Wasseranfuhr zu kämpfen. Dazu kam der Verlust des am 3. November 1904 gestrandeten Dampfers Edith Heyne mit einer vollen Ladung Eisenbahnmaterialien, deren Wiederverschiffung erst im Frühjahr d. J. möglich wurde. Die Verkettung aller dieser Umstände hat es mit sich gebracht, daß bedauerlicherweise die Arbeiten auf der Strecke Swakopmund-Usakos-Karibib eine starke Verzögerung erlitten haben.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Verkehrsbuch deutscher Eisenbahnen.** Außerpreußische, insbesondere außerdeutsche Bahnen pflegen schon seit längerer Zeit durch Broschüren die Sehenswürdigkeiten der durch sie bedienten Ländergebiete bekannt zu geben, während für das große Gebiet der deutschen Bahnen — abgesehen von einigen Veröffentlichungen z. B. der bayerischen Bahnen — keinerlei Orientierungsmaterial zu erhalten war. Diesem insbesondere an überseeischen Plätzen sehr empfundenen Mangel wird jetzt abgeholfen.

Von weniger fiskalischen, als kaufmännischen Gesichtspunkten ausgehend, haben die preußisch-hessischen Staatsbahnen bei den sächsischen, bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen, der Pfalzbahn und den Reichsbahnen in Elsaß-Lothringen die gemeinsame Herausgabe von Verkehrsbüchern angeregt und freundliches Entgegenkommen gefunden. Die Broschüren sind jetzt unter der Einzelbezeichnung: „Verkehrsbuch Deutscher Eisenbahnen“ erschienen, und zwar in sechs Heften, von denen jedes für sich ein geographisch abgegrenztes Gebiet behandelt. So enthält Heft 1: Beschreibungen der Sehenswürdigkeiten in Norddeutschland, insbesondere in Hamburg und Bremen; Heft 2: Ostdeutschland (insbesondere Berlin, Riesengebirge und Sachsen); Heft 3: Mitteldeutschland (insbesondere Harz und Thüringen); Heft 4: Nordwestdeutschland (Rhein bis Mainz und Frankfurt); Heft 5: Südwestdeutschland (Rhein bis Basel, Pfalz, Elsaß-Lothringen, Hessen und Baden); Heft 6: Bayern, Württemberg und Hohenzollern.

In Heft 1 sind einleitend allgemeine Verkehrsmitteilungen aufgeführt, z. B. über Arten und Einrichtung der Züge, über Auskunftsstellen u. dergl. Die Verkehrsbücher sollen in erster Linie die Ausländer auf die zahllosen Sehenswürdigkeiten Deutschlands aufmerksam machen und ihnen eine gute und kurze Orientierung gewähren, indessen Reisebücher (z. B. Bädecker) nicht ersetzen. Dieser Zweckbestimmung entsprechend sind sie in knapper Form gehalten; dagegen ist besonderer Wert auf gute Abbildungen der hauptsächlichsten Sehenswürdigkeiten Deutschlands gelegt worden. Bei der großen Zahl der zur Auswahl stehenden Ortschaften usw. war naturgemäß eine Beschränkung nötig. Doch ist geplant, bei späteren Aus-

gaben der Verkehrsbücher insbesondere mit den Abbildungen zu wechseln.

Wegen der ausgezeichneten, wahrhaft künstlerischen Ausführung der einzelnen Verkehrsbücher können wir ihre Herausgeber nur aufrichtig beglückwünschen. Die in den Hotels, auf den Dampfern und in den Reisebureaus aufliegenden Reklamehefte einzelner Badeorte, Gebirgsbahnen, Städte und Landschaften des Auslands waren ja auch bei uns wohl bekannt. Aber das, was hier von den deutschen Bahnen geboten wird, ist dem Besten gleichzustellen, was das Ausland auf diesem Gebiete hervorgebracht hat. Jeder wird die reizenden Büchelchen mit wahrem Vergnügen durchblättern und sich an den mit feinstem Geschmack ausgewählten Bildern und dem kurzen, für die Reiseführung geschickt abgefaßten Text erfreuen. Wir nennen aus Heft 1 nur die Bilder des Hamburger Rathauses, des Lübecker Holstentores und das anmutige Landschaftsbild vom Diecksee bei Gremsmühlen, aus Heft 2 die Bilder von Stubbenkammer, vom Breslauer Rathaus und vom Markt in Halle, aus Heft 3 das Bild vom Modell der Hochkönigsburg zum Wiederaufbau und das ihrer jetzigen Gestalt. Auch an einer Übersichtskarte über die wichtigeren Eisenbahnlinien des einzelnen Verkehrsbuchs und an einer hübschen Ansichtspostkarte neuesten Stils mit dem Teilstrich auf der Vorderseite fehlt es nicht. Selbst die Dichtkunst kommt zu ihrem Recht. Über einer vortrefflichen Wiedergabe des bekannten Bildes, das Goethe vor dem Goethehause auf dem Kickelhahn darstellt, finden wir die unsterblichen Verse, die er dort niederschrieb, und das den Rheinlanden gewidmete Heft 5 beginnt mit einem schönen Rheinlied von Rudolf Hermanns.

Mit Stolz wird man sich beim Durchlesen dieser Verkehrsbücher bewußt, was Deutschland alles an herrlichen Landschaften, Städtebildern und Gebäuden bietet; auch bei dem Verwöhntesten wird so die Lust angeregt werden, alles das, was uns hier in den Bildern geboten wird, aus eigener Anschauung kennen zu lernen.

Die Verkehrsbücher werden in erster Linie im Auslande, und zwar insbesondere in Amerika und England, in geeigneter Weise, z. B. in den Agenturen des Reisebureaus Cook & Son und der beiden großen deutschen Schiffahrtsgesellschaften: der Hamburg-Amerika Linie und des Norddeutschen Lloyds und auf ihren nach Europa fahrenden Dampfern, verteilt. Es sind zu diesem Zwecke auch englische und französische Ausgaben erschienen. Auch an geeigneten Stellen des Inlandes werden sie ausliegen. Die Ausgabe der Verkehrsbücher erfolgt durch die Königliche Eisenbahndirektion Altona, von der die Bücher gegen Erstattung des Portos bezogen werden können. Besonders sei noch darauf hingewiesen, daß in die Verkehrsbücher keinerlei Reklame (von Hotels oder dergl.) aufgenommen ist; gerade das Fortlassen dieser und die ansprechende Art der Einrichtung und Anlage der Verkehrsbücher heben sie vorteilhaft ab von den meisten sonst üblichen Broschüren anderer Verkehrsanstalten. Zusammengefaßt kann ohne Übertreibung gesagt werden, daß die Verkehrsbücher in jeder Weise der Stellung und dem Ansehen entsprechen, das die deutschen Bahnen unter den Verkehrsanstalten des In- und Auslandes einnehmen.

Möge der erwartete Zweck, den Auslandsverkehr mehr als bisher nach und über Deutschland zu lenken, sich in reichem Maße erfüllen, zum Nutzen der deutschen Bahnen und der deutschen Lande!

— **Ständige Tarifkommission.** Am 6./7. Juni d. J. findet in Titisee die 86. ordentliche Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Auf der Tagesordnung stehen folgende Beratungsgegenstände: 1. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 62 (6) der Verkehrsordnung (Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen); 2. Änderung der Zusatzbestimmung III zu § 77 der Verkehrsordnung (frachtfreie Beförderung unverpackter, beim Eisenbahntransport beschädigter Eisengußwaren u. dergl. sowie ihrer Ersatzstücke); 3. Übernahme der Ausfuhrkontrollvorschriften aus den Gütertarifen, Teil II, in den deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I; 4. Beförderung der Begleiter von Fischsendungen; 5. Änderung der Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Privatwagendecken und anderen Lademitteln; 6. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter und zwar: Blei in Blöcken, Stangen usw., Radiatoren (gußeiserne Heizkörper), Kalkasche und Staubkalk, gesiebter, grubenfeuchter Kalkmergel, kaustische Magnesia und Chlorkalzium; 7. Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von Kokosbutter und von Spiritus in Flaschen; 8. Aufnahme von Ameisensäure in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 9. Änderung der Position 9 des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (lebende Pflanzen); 10. Aufnahme von Bleiwolle in die Position „Blei“ des Spezialtarifs I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 11. Aufnahme von Maletto- oder Malettrinde unter die Gerbstoffe des Spezialtarifs I; 12. Tarifierung von Holzwolle; 13. Aufnahme von roh geschmiedeten Stahlkugeln für Kugelfallmühlen in die Position „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs II; 14. Detarifierung von Eisenvitriol; 15. Frachtberechnung für Eisenlegierungen; 16. Änderung der Ziffer 2 der Position „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs III (Eisen und Stahl, alt, abgängig); 17. Änderung der Ziffer 3 der Position „Eisen und Stahl“ des Spezialtarifs III (Eisen- und Stahlabfälle); 18. anderweite Fassung der Positionen „Eisen und Stahl“ der Spezialtarife I, II und III; 19. Aufnahme von Stickstoffkalk in die Position „Düngemittel“ usw. des Spezialtarifs III; 20. Ergänzung der Position „Korkabfälle“ des Spezialtarifs III durch die Worte „Korkmehl“ und „Korkschrot“; 21. Aufnahme von Krabbenschalen, auch zerkleinert, in den Spezialtarif III und in die Position „Futtermittel“ des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter; 22. Aufnahme von Staubkarbid in den Spezialtarif III; 23. Frachtberechnung für Verblendsteine; 24. Änderung der Positionen „Tonwaren“ der Spezialtarife II und III; 25. Änderung des § 7 der Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Geflügelverkehr mit dem Auslande); 26. Ergänzung des Nebengebührentarifs zum deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tränkwasser); 27. Änderung der Zusatzbestimmungen zu § 41 der Verkehrsordnung (Behandlung von Expreßgut); 28. Fahrpreisermäßigungen für Mitglieder der Landesversicherungsanstalten bei Reisen zu Heilzwecken; 29. Aufnahme neuer Zusatzbestimmungen zu § 30 der Verkehrsordnung (Beförderung von kleinen Tieren in Packwagen von Personen- und Schnellzügen).

— **Die Verlängerung der Berliner Untergrundbahn.** Ein Mitarbeiter der Berliner Neuesten Nachrichten hatte über die Verlängerung der Untergrundbahn vor kurzem, als verlautete, daß die Unterkommission ihre Arbeiten beendet hatte, eine Unterredung mit dem Oberbürgermeister Kirschner. Die Neuesten Nachrichten berichten darüber das Folgende: Herr Kirschner bestätigte, daß die Unterkommission ihre Arbeiten vollendet und eine Reihe von Vorschlägen gemacht hat. Als einen dieser Vorschläge hob er die Schaffung einer neuen Straße vom Spittelmarkt oder vom Molkenmarkt bis zum Hausvoigteiplatz hervor. Es ist das bekannte Projekt, das der Stadtverordnete Rosenow wiederholt erörtert hat. Die Strecke soll ihre Fortsetzung durch die Mohrenstraße über den Wilhelmsplatz, durch die Voßstraße und die Viktoriastraße finden. Dabei war eine Hauptsorge, ob der Kaiser sich mit der Benutzung des Wilhelmsplatzes einverstanden erklären werde. Man erinnert sich nun der Konferenz, bei denen die Herren Kirschner und Krause dem Kaiser über die Pläne der Stadt Vortrag hielten. Bei der Gelegenheit kam auch die Umgestaltung des Wilhelmsplatzes zur Sprache, und die Vertreter der Stadt gewannen aus den Äußerungen des Kaisers die Überzeugung, daß er dieser Umgestaltung zustimmen würde. Dies Projekt, das einen parallelen Straßenzug zur Leipzigerstraße schafft, ist von allen Vorschlägen der Unterkommission das aussichtsreichste und zweckmäßigste. Leider soll das Niveau der neu zu schaffenden Straße (die Kosten werden auf 7 000 000 ℳ. veranschlagt) gleich wieder mit einer Straßenbahn, einer städtischen, belegt werden. Das hat nun zunächst den großen Nachteil, daß die Straße den Fuhrwerksverkehr, den sie von der Leipzigerstraße ablenken soll, nicht in dem Umfange wird aufnehmen können, in dem es erforderlich wäre. Laufen auch hier erst Straßenbahnen, so wird man die Gleise, wie immer, ausnutzen wollen, allerhand Linien hinaufpacken, und statt einer Leipzigerstraße werden wir bald zwei haben, denn daß sich diese Straße, zumal wenn die Untergrundbahn gebaut wird und am Wilhelmsplatz, an der Markgrafenstraße und am Hausvoigteiplatz Haltestellen eröffnet, alsbald zu einer Verkehrs- und Geschäftsstraße ersten Ranges ausbilden wird, ist ziemlich sicher. Ein anderes Bedenken gegen diese Straßenbahn ist, daß sie den Abschluß mit der Untergrundbahn noch mehr erschwert, denn so gering man die Konkurrenz der Niveaubahn für die Untergrundbahn anschlagen mag, die Hochbahngesellschaft wird die Sache wahrscheinlich anders ansehen. Diese Straße will nun die Stadt herstellen, und wenn sie fix und fertig ist, soll die Hochbahngesellschaft mit dem Bau der Untergrundbahn beginnen. Für den Fall, daß dies Projekt angenommen wird, verlangt nun die Stadt von der Hochbahngesellschaft einen Zuschuß zu den Herstellungskosten, und die Gesellschaft, die bei diesem Plan nicht unerhebliche Vorteile hat, ist auch bereit, einen Zuschuß von 1 000 000 ℳ. zu bewilligen. Die Stadt verlangt aber mehr. Die Summe ist nicht bekannt geworden. Sie beziffert sich aber auf mehrere Millionen und ist jedenfalls so hoch, daß die Hochbahngesellschaft nach ihren sehr genauen Berechnungen der durch die Fortsetzung der Bahn zu erwartenden Verkehrssteigerung nicht darauf eingehen kann, wenn sie ihr Gesamtunternehmen nicht in Frage stellen will. Man muß dabei erwägen, daß eine wesentliche Erhöhung der Einnahmen von der bis zum Spittelmarkt verlängerten Strecke nicht eintreten kann, weil das Fahrgeld von einem sehr erheblichen Prozentsatz der Zahl der beförderten Fahrgäste nicht

höher sein wird als es jetzt ist, wo die Fahrt am Potsdamer Platz endet. Besteht die Stadt auf ihrer Forderung, so können wir auf die Fortsetzung der Bahn bis zum Spittelmarkt noch lange warten.

Nach dieser Darstellung könnte allerdings der Weiterbau der Untergrundbahn ins Stadtinnere anscheinend noch in weitem Felde liegen. Hoffentlich lassen sich jedoch die entgegenstehenden Schwierigkeiten bald in einer für beide Teile befriedigenden Weise lösen, damit auch den nachgerade unhaltbar gewordenen Verkehrsverhältnissen im Zuge der Leipziger Straße ein Ende gemacht wird.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. sind bei einer Bahnlänge von 6305 (6125) km befördert worden 2 763 817 (2 637 091) Personen und 1 636 274 (1 594 250) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: im Personenverkehr 4 356 128 (3 872 998) *M.*, im Güterverkehr 8 707 245 (8 600 825) *M.*, im Gepäckverkehr 290 133 (278 279) *M.* und im Tiertransport 246 494 (258 278) *M.*, zusammen 13 600 000 *M.* gegenüber 13 010 380 *M.* im April 1904, also mehr 589 620 *M.* Der Gesamterlös vom 1. Januar bis 30. April d. J. beträgt 50 410 000 *M.*, mehr um 1 510 216 *M.* im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Fahrmaterialbeschaffung für die bayerischen Staatseisenbahnen.** Mit Genehmigung des Staatsministeriums für Verkehrsangelegenheiten hat die Generaldirektion mit den Lokomotivfabriken J. A. Maffei und Krauß & Cie. in München, dann mit den Rathgeberschen und Nürnberger Wagenfabriken kürzlich Verträge über die Lieferung nachstehend aufgeführten Fahrmaterials abgeschlossen: a) drei zweiachsige Nebenbahnlokomotiven mit innenliegenden Zylindern, sechs vierachsige Dampfmotorwagen für Hauptbahnen und drei zweiachsige Lokomotiven für Nebenbahnen; b) vier Personenwagen II./III. Klasse, B C L, 14 Personenwagen III. Klasse, C L, sowie sieben Pack- und Postwagen von je 4 t Ladegewicht. Der Kostenaufwand hierfür beziffert sich auf 623 615 *M.*; die Ablieferung hat innerhalb der Zeit vom 15. Juni bis 15. Oktober d. J. zu erfolgen.

— **Beaufsichtigung der Personenwagen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen hat neuerdings folgende bemerkenswerte Verfügung an ihre Dienststellen erlassen: „Bei der Beaufsichtigung und Instandhaltung der Personenwagen ist darauf besonderes Augenmerk zu richten, daß nicht durch Wagenteile, die lose geworden sind oder in ihren Führungen zuviel Spielraum haben, während der Fahrt Geräusche hervorgerufen werden, die die Reisenden beunruhigen oder ihnen unangenehm werden können. Derartige Geräusche werden namentlich veranlaßt durch lose Vorhangstangen, Schutzröhren für die Notbremszüge, Lampenglasglocken, Blechverschalungen der Heizkörper, durch Wasserkannen, Flaschen und Trinkgläser, die nicht fest in ihren Haltern sitzen, ferner durch mangelhaft geführte Fenster, Ventilationsschieber, Platznummernschilder, Dampfheizungsreguliergestänge, Zug-, Stoß- und Bremsvorrichtungen, durch schlechtpassende Türen, mangelhaft verbundene Faltenbälge, unrichtig aufeinandergelegte Übergangsbrücken, nicht geschmierte Aufhängevorrichtungen der Faltenbälge usw. Das Wagenaufsichts- und Schaffnerpersonal hat, sofern es nicht selbst in der Lage ist, den Schaden sofort zu beseitigen, nach Einlauf des Wagens in eine Station, wo Gelegenheit zur Ausbesserung und Behebung der Mängel besteht, Meldung an die zuständige Stelle zu erstatten. Die Werkstätten haben dafür zu sorgen, daß derartige Schäden umgehend behoben werden."

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat April d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1962,84 km (im Vorjahre 1935,84 km) 3 698 181 (3 366 684) Personen und 830 480 (816 306) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 034 000 (1 850 000) *M.*, aus dem Güterverkehr 2 937 000 (2 874 000) *M.*, aus sonstigen Quellen 256 000 (256 000) *M.*, zusammen 5 227 000 *M.*, gegenüber den Einnahmen im April 1904 mehr 247 000 *M.*

— **Versuche mit Motorwagen Bauart Serpollet bei den badischen Staatsbahnen.** Die in der Zeit vom Mai 1902 bis Ende 1904 bei den badischen Staatseisenbahnen vorgenommenen Versuche mit einem Motorwagen der Bauart Serpollet haben vor kurzem mit der vollständigen Aufgabe dieses Motorwagens ihren Abschluß gefunden.

Der Versuchswagen war für die Beförderung von 40 Personen gebaut. Die Betriebskraft wurde als hochgespannter und überhitzter Wasserdampf in einem Röhrensystem erzeugt; der Motor stellte eine gewöhnliche Lokomotivmaschine dar. Der Fahrplan für den Serpolletwagen war für 25 km/Std. Grundgeschwindigkeit aufgestellt, die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit auf 45 km/Std. festgesetzt. Die Leistungsfähigkeit beschränkte sich auf die Mitführung eines einschließlich Belastung etwa 14 t schweren Anhängewagens auf ebener Strecke. Die Beschaffungskosten beliefen sich auf 31 260 *M.*

Die Versuche fanden zuerst auf der Strecke Karlsruhe-Graben-Neudorf, später auf den Strecken Radolfzell-Stockach und Radolfzell-Überlingen statt. Während die erstgenannte Strecke geringe Höhenunterschiede aufweist — die größte Steigung beträgt 1:360 —, waren auf den beiden anderen erhebliche Steigungen, und zwar bis 1:100 zu überwinden. Über die Betriebsergebnisse während der Versuchszeit gibt nachstehende Tabelle Aufschluß:

Jahr	geleistete Kilometer			außer Betrieb	Unterhaltungskosten		
	im ganzen	an einem Fahrtag	an einem Kalendertag	Tage	im ganzen *M.*	für 100 km *M.*	in Prozenten des Anschaffungspreises
1902 (8 Monate)	4 824	27,7	19,7	71	1790,84	37,30	5,73
1903	23 480	97,4	64,3	124	4521,51	19,27	14,47
1904	31 616	129,1	86,7	120	3536,52	11,17	11,32
zusammen	59 920	—	—	315	9848,87	—	31,52
					durchschnittlich		10,51

Die Mängel des Fahrzeuges gehen aus dieser Zusammenstellung ohne weiteres hervor. Einmal sind es die häufigen Betriebsunterbrechungen infolge der notwendigen Außerdienststellungen des Wagens, sodann die hohen Unterhaltungskosten. Als dritter Mißstand kam das geringe Fassungsvermögen des Wagens dazu. Der letztere Umstand gab mehrfach Veranlassung zu den in erster Reihe erwähnten Außerdienststellungen des Wagens, indem alle besonderen Anlässe, wie Bedarf von Sonderabteilungen, erhöhter Verkehr an Sonn- und Feiertagen u. dergl., den Ersatz des Motorwagens durch eine geschlossene Zugausrüstung notwendig machten. In den meisten Fällen aber war die Außerbetriebsetzung durch notwendig gewordene Instandsetzungsarbeiten verursacht. Besonders unangenehm machten sich dabei die Fälle bemerkbar, in denen der Wagen unterwegs liegen blieb, was in einigen Fällen den Ausfall von Zugfahrten im Gefolge hatte. Den meisten Anlaß zu Betriebsstörungen und Herstellungsarbeiten gab die bedeutende Beanspruchung der Maschinenteile, welche der Betrieb mit dem außergewöhnlich hoch überhitzten und stark gespannten Dampf mit sich bringt.

Um ein richtiges Bild über die Wirtschaftlichkeit des Betriebes mit dem Serpolletwagen zu gewinnen, müssen obigen Unterhaltungskosten noch die Mehrkosten zugeschlagen werden, welche durch die Sonderfahrdienstleistungen in Fällen des Ersatzes des Motorwagens durch Lokomotiven, von Leerfahrten, zur Abholung des unterwegs liegen gebliebenen Fahrzeuges u. dergl. erwuchsen. Nicht gering sind auch die auf die Dauer unerträglichen Erschwerungen des Betriebsdienstes anzuschlagen.

Man kann hiernach ruhig aussprechen, daß der Serpolletwagen vom Tage seiner Einstellung in den Betrieb bis zu seinem Ausscheiden ein Schmerzenskind der Verwaltung und ein Stein des Anstoßes für das reisende Publikum war. Hatte sich letzteres ursprünglich viel von dem Wagen versprochen in der Hoffnung auf vermehrte Fahrgelegenheit, so schlug diese Stimme bald in das Gegenteil um infolge der Unregelmäßigkeit des Betriebes und der Unbequemlichkeiten bei unerwartetem stärkeren Andrange von Reisenden und der dadurch eintretenden Knappheit der Plätze. Das Mißvergnügen des Publikums kam auch in zahlreichen Zeitungsartikeln zum Ausdruck.

Die gemachten ungünstigen Erfahrungen scheinen sich im großen und ganzen zu decken mit dem Ergebnis der von den schweizerischen Bundesbahnen angestellten Versuche. Wenigstens war in der Nr. 5 der Verkehrszeitung vom laufenden Jahre zu lesen, daß von den beiden Motorwagen jener Verwaltung der Serpolletwagen so vielen Störungen unterworfen ist, daß ein Umbau des Kessels in Frage gezogen werden muß.

— **Die Einnahmen der badischen Staatseisenbahnen** betrugen im Monat April d. J. aus dem Personenverkehr 2 262 010 *M.* (im gleichen Monate des Vorjahres 2 093 700 *M.*), aus dem Güterverkehr 3 846 190 (3 783 200) *M.*, aus sonstigen Quellen 656 810 (622 020) *M.*, zusammen 6 765 010 (6 498 920) *M.*, mithin 266 090 *M.* mehr. Die Einnahmen in den vier ersten Monaten des Jahres betrugen 28 001 040 (24 506 300) *M.*, mithin mehr 494 740 *M.*

— **Personalnachrichten.** Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurde berufen: zum Abteilungsvorstand bei der Generaldirektion — als Nachfolger des kürzlich plötzlich

verstorbenen Vorstandes der III. Abteilung, Regierungsdirektors Robert Ritter v. Hauck — der Oberregierungsrat im Staatsministerium für Verkehrsangelegenheiten Georg Seiler; befördert: zum Oberregierungsrat im genannten Staatsministerium der Regierungsrat bei der Generaldirektion Emil v. Pracher; versetzt: die Direktionsassessoren Georg Reiter in Mühldorf zur Generaldirektion und Ludwig Klug von der Generaldirektion zur Bahnstation Mühldorf unter Übertragung der Geschäfte des Vorstandes; ferner wurde dem Eisenbahnassessor bei der Betriebswerkstätte Regensburg, Max Häfner, zum Eintritt in den Dienst der Pfälzischen Eisenbahnen ein dreijähriger Urlaub unter Vorbehalt seiner Wiederverwendung im Staatseisenbahndienste erteilt.

Österreich.

— Verlängerung der Wirksamkeit des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung. Mit Gesetz vom 16. d. M. wurden die Anordnungen in den Artikeln I bis einschließlich XXIII des mit 31. Dezember 1904 außer Kraft getretenen Gesetzes vom 31. Dezember 1894 über Bahnen niederer Ordnung neuerdings mit Gültigkeit bis zur Erlassung eines neuen Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung, längstens aber bis 31. Dezember 1905, in Wirksamkeit gesetzt.

— Wassereinbruch und schlagende Wetter im Bosrucktunnel. Über den am 17. d. M. erfolgten Wassereinbruch in den Sohlstollen der Südseite des Bosrucktunnels wird gemeldet, daß dieser beim Abschießen der Sohlenminen erfolgte und die sprudelartig unter hohem Drucke aus der Sohle ausgetretene Wassermenge ungefähr 1200 Sekundenliter betrug. Seither hat sich der Abfluß wohl verringert, schwankt aber noch immer zwischen 500 und 700 l in der Sekunde. Das Wasser ergießt sich bei dem Gefälle des Tunnels von 13 : 1000 mit großer Geschwindigkeit und überflutet die bereits fertige Tunnelröhre in ihrer ganzen Breite auf eine Höhe von 30 cm, während in dem kleinen Querschnitte des Sohlstollens die Wasserhöhe ungefähr 50 cm beträgt. Es ist dies in letzterer Zeit der fünfte Wassereinbruch im Bosruck; er wirkt naturgemäß störend und hemmend auf den Tunnelbetrieb. Infolge der günstigen Beschaffenheit des Gebirges an der Einbruchstelle ist keine Gefahr für Firstverbrüche vorhanden, und hat auch weder der Einbau des Sohlstollens, noch die fertige Tunnelröhre irgendwie Schaden gelitten. An einen weiteren Vortrieb des Sohlstollens von der Südseite aus ist jetzt nicht zu denken, und es wurde mit Rücksicht auf die Gefahr eines Wassereinbruches auch an der Nordseite, wo sich ohnedies kürzlich der Wasserzufluß vermehrte, auch der Vortrieb des Sohlstollens von der Nordseite aus eingestellt. Auf der Südseite muß vor allem zur Ermöglichung der Förderung die Förderbahn so gehoben werden, daß unter ihr das Wasser abfließen kann, eine Arbeit, welche in der fertigen Tunnelstrecke ungefähr 14 Tage in Anspruch nehmen dürfte. Vom Ende der fertigen Tunnelröhre wird eine Rampe zum Firststollen hergestellt und diese unter gleichzeitiger Aussprengung des Bogenortes (Kalotte) gegen Norden vorgetrieben und auch die Mauerung des Gewölbes nach belgischer Art durchgeführt. An der Nordseite wird die Fertigstellung der Tunnelröhre samt den Widerlagern und die Herstellung eines entsprechend großen Sohlenkanals bis zum Sohlstollenorte betrieben, um nach dem voraussichtlich im Firststollen erfolgenden Durchschlage das Wasser von der Südseite durch die nördliche Tunnelhälfte abzuführen und somit die restlichen Arbeiten zur Fertigstellung des südlichen Tunnelteiles nicht unter Wasser ausführen zu müssen. Sollte wider Erwarten die angefahrene Quelle versiegen, so kann selbstredend der Vortrieb des Sohlstollens beiderseits wieder aufgenommen werden. Im ungünstigsten Falle erleidet der Durchschlag eine Verzögerung von einigen Monaten. Die Fertigstellung des Bosrucktunnels dürfte keinesfalls vor Ende dieses Jahres möglich sein, was aber kein Hindernis für die frühere Eröffnung der Zufahrtsrampe von Klaus über Windischgarsten nach Spital a. P. ist.

Eine weitere Behinderung des Baufortschrittes ist nun durch die am 22. d. M. erfolgte Gasexplosion im Sohlstollen der Südseite eingetreten, welcher eine Anzahl Menschenleben zum Opfer gefallen ist. Nach den bisherigen Nachrichten ist um 7 Uhr früh des genannten Tages vom Eingange des Tunnels aus eine Explosion gehört worden. Da zeitlich früh ein Vorarbeiter in Begleitung von 16 Arbeitern durch die noch überschwemmte Tunnelröhre in den Sohlstollen vorgedrungen war, fuhr sofort eine Rettungsabteilung ein. Diese konnte jedoch infolge von starker Gasentwicklung nicht bis zur Unglücksstelle gelangen. Auch ein späterer Rettungsversuch war von keinem Erfolge begleitet, da Gase bis 1860 m vom Mundloche des Tunnels entfernt auftraten und von dort ab die Rüstungen und der Einbau zerstört sind. Die fertige Tunnelröhre wurde jedoch nicht beschädigt.

Ein Auftreten solcher Gase wurde während des Baues des Bosrucktunnels bisher nicht beobachtet, wohl aber traten im Haselgebirge im November 1902 auf der Nordseite geringe Gasbläser auf, welche stets ohne Explosion und ohne Gefährdung von Menschen abbrannten. Solches ereignete sich auch jüngst auf der Südseite nach dem am 17. d. M. erfolgten heftigen Wassereinbruch. Es muß übrigens hervorgehoben werden, daß die Kalke, welche der Bosrucktunnel durchfährt, nicht der Kohlenformation angehören.

Die im Laufe des 23. d. M. nur spärlich eingelangten Nachrichten aus Ardning geben wohl ein Bild des Unfalls, doch ist es noch nicht möglich, Zuverlässiges über die Ursache des beklagenswerten Ereignisses festzustellen.

Bei dem Unfall sind ein Vorarbeiter und 13 Minenarbeiter ums Leben gekommen. Bei dem sofort eingeleiteten Rettungsversuch haben weitere zwei Arbeiter ihr Leben eingebüßt. Ein dritter Arbeiter der ersten Rettungsmannschaft, der durch die giftigen Gase bewußtlos geworden war, wurde von einem Ingenieur mit eigener Lebensgefahr gerettet. Erst in der Nacht vom 23. zum 24. d. M. gelang es, bis Meter 1950 vorzudringen. Zwischen Meter 1860 und 1904 wurden acht Leichen gefunden. Im Explosionsherd hinter Meter 1905 dürften noch die weiter vermißten Leichen liegen. Die Rettungsarbeiten, bei welchen das beteiligte Personal wegen der außerordentlichen Mühe und Gefahr in nur dreistündigen Schichten arbeitet, gestalteten sich insbesondere deshalb so schwierig, weil die Luftleitungsrohre infolge des Wassereinbruches völlig verschlemmt sind und weil das Gerüstholz der Tunnelrohre von 1800 m einwärts durch die Explosion zerstört wurde. Es mußten daher in erster Linie die Luftleitungsrohre stückweise freigemacht werden, um die zum Atmen nötige Luft in den Tunnel einzuführen. Dann erst konnte an die Erneuerung des Einbaues gegangen werden und ein weiteres Vordringen erfolgen.

— Beeidigung Dr. v. Witteks als Ehrenbürger der Stadt Wien. Am 24. d. M. hat im Wiener Rathause die Beeidigung des früheren Eisenbahnministers Dr. v. Wittek als Ehrenbürger von Wien stattgefunden. Zur Feier hatten sich nahezu der gesamte Gemeinderat von Wien mit dem Bürgermeister Dr. Lueger an der Spitze, die Familienangehörigen des neuen Ehrenbürgers, zahlreiche höhere Beamte des Eisenbahnministeriums u. a. eingefunden. Der Bürgermeister hielt an Dr. v. Wittek eine Ansprache, in der er u. a. sagte: „Der Gemeinderat der Stadt Wien hat sich bewogen gefühlt, Ihnen das Ehrenbürgerrecht zu erteilen, weil er in Ihnen einen Mann erkannt hat, der jederzeit für die öffentlichen Interessen mit voller Hingebung eingetreten ist, der in dem Eisenbahnwesen neue Bahnen eingeschlagen hat, welche der gesamten Bevölkerung zugute gekommen sind, und weil er in Ihnen, hochgeehrter Herr Minister, den Mann erkannt hat, der stets für die Bedürfnisse der Bevölkerung ein offenes Auge, für die Bedürfnisse der Stadt Wien immer ein warmes Herz gehabt hat. Pflicht des Gemeinderates ist es, dankbar anzuerkennen, was von Ihnen geleistet wurde auf dem Gebiete, auf dem Sie Jahre hindurch maßgebend gewirkt haben. Wir alle wissen, daß es kaum einen großen Bau gibt, bei dem nicht Nachtragsforderungen gestellt werden, und wir sind durchdrungen davon, daß die Angriffe, die Sie in der letzten Zeit erfahren mußten, vollständig ungerecht sind. Aufgabe unabhängiger Männer ist es, einen Mann zu ehren, der ungerecht gekränkt worden ist, der deswegen, weil ihm unser Herrgott nicht den Inhalt der Berge offen vor Augen legte, angegriffen wurde. Wir erachten es als unsere Aufgabe, diesen Mann zu ehren und zu bekunden: es gibt noch eine Dankbarkeit in der Bevölkerung, und dieser Dankbarkeit muß nach allen Richtungen hin sichtbarer Ausdruck gegeben werden. Wir befinden uns in vollständiger Übereinstimmung mit dem größten Teile der Bevölkerung. Wir wissen, daß der Name Wittek in Österreich nicht vergessen, daß er immer dankbar genannt werden wird, wenn auch einzelne herummäkeln, wenn auch einzelne glauben, sie können dadurch den Ruf Eurer Exzellenz schmälern. Wir sind fest überzeugt, das, was Se. Exzellenz Eisenbahnminister Dr. v. Wittek für Österreich getan, ist des Dankes der gesamten Bevölkerung nicht nur von Wien, sondern von ganz Österreich wert. Und wenn sich andere nicht rühren, so fühlen wir uns zum Dank verpflichtet und sagen: Wir danken dir, Minister Wittek, und ohne Dank sollst du nicht aus deinem Amte scheiden, das du mit so hohen Ehren jahrelang hindurch bekleidet hast. Wir haben nahezu mit Stimmeneinhelligkeit beschlossen, Eurer Exzellenz das Ehrenbürgerrecht der Stadt Wien, die größte Auszeichnung, die wir zu vergeben haben, zu verleihen, und wir haben Sie gebeten, hier zu erscheinen, um als Bürger der Stadt Wien den Eid abzulegen."

Nachdem Dr. v. Wittek den Eid als Bürger abgelegt hatte, hielt er eine Ansprache, in der er sagte:

„Es ist für mich eine außerordentliche Ehrung, daß ich der kleinen Zahl hervorragender Männer beigesellt werde, die

der gleichen Auszeichnung gewürdigt wurden und zu denen auch Sie, Herr Bürgermeister, gehören. Die Gemeinde Wien hat durch diese Auszeichnung die von mir betätigten Bestrebungen nach Verbesserung des Verkehrswesens im Bereiche der Stadt Wien in überreicher Weise anerkannt. Die Gemeinde Wien hat dadurch aber auch zu erkennen gegeben, daß sie mit mir in der Anschauung übereinstimmt, daß im Rahmen der Verkehrspolitik auch die Bedürfnisse und Interessen der autonomen Faktoren, der großen Städte besonders, dieser Brennpunkte der Kultur, vor allem aber der Reichshaupt- und Residenzstadt Wien, besondere Pflege und Berücksichtigung verdienen. Ich glaube in der mir verliehenen hohen Auszeichnung zugleich auch einen Beweis besonderen persönlichen Wohlwollens zu erblicken, und ich glaube mich nicht zu täuschen, wenn ich annehme, daß dieses Wohlwollen dem alten Wiener gilt, der seine Anhänglichkeit an seine geliebte Vaterstadt nie verhehlt.“ Dr. v. Wittek schloß mit einem Hoch auf die Stadt Wien.

— **Die Lokomotivfabriken und die Staatsbestellungen.** Der Leiter des Eisenbahnministeriums, Sektionschef Dr. Wrba, hat kürzlich eine Abordnung der österreichischen Lokomotivfabrikanten empfangen. Die Abordnung brachte unter Darlegung der unbefriedigenden Lage der heimischen Lokomotivfabriken die Bitte an die Regierung vor, diese möge im Hinblick auf den völligen Mangel an Arbeit, der nicht zuletzt durch die ungewisse Zukunft der verstaatlichungsreifen Privatbahnen und durch die geringfügigen Aufträge von dieser Seite verursacht werde, den Fabriken umfassendere staatliche Bestellungen zukommen lassen. Der Leiter des Eisenbahnministeriums erinnerte in seiner Entgegnung daran, daß die Lokomotivfabriken ihre Leistungsfähigkeit mehr als in dem normal zu gewärtigenden Bedarf begründet erweitert haben, und machte insbesondere geltend, daß größere Anschaffungen außerhalb des festgestellten Programms aus budgetären Gründen gegenwärtig ausgeschlossen seien. Die Lokomotivfabriken haben hiernach von den Staatsbahnen für die nächste Zeit nur Bestellungen geringen Umfanges zu erwarten.

— **Landesbahn St. Pölten-Kirchberg-Mariazell.** Der Bau der Bahnstrecke Kirchberg-Mariazell schreitet rasch vorwärts. Diese durchquert die ganzen niederösterreichischen Voralpen mittels einer Reihe interessanter Kunstbauten, darunter 18 Viadukte und 16 Tunnel. Der $2\frac{1}{2}$ km lange Haupttunnel, der in einer Scheitelhöhe von 900 m den mächtigen Gebirgsstock zwischen dem Pielachtal und dem oberen Erlaftal durchbohrt, ist gegenwärtig an beiden Tunnelseiten zusammen mit 1 km angefahren. Der Sohlstollen der Südseite stieß nach einer Erschließung von 450 m auf Schichten von Karbonschiefer. Die elektrisch betriebenen Bohrmaschinen nach dem System Siemens-Schuckert dringen mit großer Raschheit unter einem täglichen Bohrfortschritt von etwa 7 m in dieses Material. Infolge aufgetretener schlagender Wetter und nachfolgender Wassereinbrüche unterzogen die Ingenieure die Karbonschichten einer eingehenden Untersuchung. Bisher zeigten sich keine gefahrdrohenden Anzeichen. Die Schichtenlagerung läßt vielmehr annehmen, daß man es lediglich mit einem aufwärts ragenden Ausläufer eines in der Tiefe des Berges verschlossenen Kohlenflözes zu tun habe. Der Stollendurchschlag ist für den Spätherbst, längstens aber bis Ende dieses Jahres, ins Auge gefaßt. Die übrigen Kunstbauten sind gleichfalls schon weit vorgeschritten, die kleineren Tunnel meist schon durchgeschlagen. Die Strecke, die in einer dreifachen Windung an dem Bergrücken emporsteigt, bietet einen ebenso in technischer Hinsicht hochinteressanten, als auch an Naturschönheit reichen Anblick. Mit Ende des nächsten Monats ist bereits die Eröffnung der Teilstrecke Kirchberg-Laubenbachmühle in Aussicht genommen.

Ungarn.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im April d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche [zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1905 Kr.	gegen 1904 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . .	17 567 900	+ 3 553 571
Südbahn (ungarisches Netz) . . .	1 374 300	+ 21 376
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	149 327	+ 5 750
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	961 129	+ 62 596
Mohács-Pécser Eisenbahn	75 206	+ 3 591
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . .	71 500	+ 212
Hauptbahnen zusammen	20 199 362	+ 3 647 096
Lokalbahnen „ . . .	3 303 996	+ 310 161
insgesamt	23 503 358	+ 3 957 257

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 81 416 915 Kr., jene der Vizinalbahnen (Eisenbahnen zweiten Ranges, ohne die Stadt- und Straßenbahnen, die sogen. Kleinbahnen) 12 952 982 Kr., insgesamt also 94 369 897 Kr. Gegenüber dem Vorjahre sehen wir bei den Hauptbahnen eine Mehreinnahme um 4 151 513 Kr. (und zwar entfällt diese Mehreinnahme ganz auf die ungarischen Staatseisenbahnen, bei welchen eine Besserung um 4 413 819 Kr. zu verzeichnen ist, während bei den anderen Eisenbahnen ein Rückgang der Einnahmen sich zeigt, nämlich bei den ungarischen Linien der Südbahn — 40 178 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn — 40 590 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn — 142 951 Kr., bei der Mohács-Pécser Eisenbahn — 34 764 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn — 3832 Kr.); bei den Vizinalbahnen eine Steigerung der Einnahmen um 496 893 Kr., somit insgesamt eine Besserung um 4 648 406 Kr.

Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen stellt sich auf 9388,4 km (gegen das Vorjahr + 3 km), jene der Vizinalbahnen auf 8868 km (gegen das Vorjahr + 124 km), zusammen auf 18 256,4 km gegen 18 129,4 km des Vorjahres; daher erweiterte sich das Netz um 127 km.

— **Betriebsergebnisse der Kaschau-Oderberger Eisenbahn im Jahre 1904.** Wir entnehmen dem Jahresberichte folgende Angaben:

	ungarische Linie Kr.	österreichische Linie Kr.	zusammen Kr.
Einnahmen:			
aus dem Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr	13 190 513,24	5 956 898,40	19 147 411,64
besondere Einnahmen .	555 814,95	83 726,80	639 541,75
insgesamt	13 746 328,19	6 040 625,20	19 786 953,39
Ausgaben:			
Betriebsausgaben	8 227 831,10	3 337 862,30	11 565 693,40
besondere Ausgaben .	876 158,83	1 012 380,94	1 888 539,77
insgesamt	9 103 989,93	4 350 243,24	13 454 233,17
Überschuß	4 642 338,26	1 690 381,96	6 332 720,22

Im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres erhöhten sich die Gesamteinnahmen der ungarischen Linie um 493 721,87 Kr. = 3,73 %, jene der österreichischen Linie um 14 242,02 Kr. = 0,24 %, zusammen um 507 963.89 Kr. = 2,63 %. Hingegen steigerten sich die Gesamtausgaben der ungarischen Linie um 811 729,83 Kr. = 9,79 %, jene der österreichischen Linie um 232 652,81 Kr. = 5,65 %, zusammen um 1 044 382,64 Kr. = 8,41 %. Somit erlitt der Überschuß bei der ungarischen Linie einen Ausfall von 318 007,96 Kr. = 6,41 %, bei der österreichischen Linie einen solchen von 218 410,79 Kr. = 11,44 %; zusammen zeigt sich also ein Rückgang von 536 418,75 Kr. = 7,81 %. Die bei den Ausgaben ausgewiesene bedeutende Steigerung ist in erster Reihe der Regelung der Bezüge der Angestellten zuzuschreiben, welche — nachdem bei der Kaschau-Oderberger Eisenbahn für die Bezüge der Angestellten in allem die Vorschriften der ungarischen Staatseisenbahnen in Kraft stehen — gleich der Regelung der Bezüge der Angestellten letztgenannter Eisenbahnen durchgeführt wurde und einen Kostenaufwand von 630 000 Kr. erforderte. Einen sehr ungünstigen Einfluß übte ferner auf die Ausgaben der Umstand, daß die Fahrbetriebsmittel übermäßig in Anspruch genommen werden mußten, daher die Unterhaltungskosten derselben verhältnismäßig viel höher ausfielen. Außerdem wirkte die in größerem Umfange erforderlich gewesene Auswechslung des Oberbaues auf die Mehrung der Ausgaben ein.

Geleistet wurden insgesamt 3 904 663 Nutz- (Zug-) Kilometer, wovon auf die ungarische Linie 73,51 % entfallen (im Vorjahre 3 874 441 und 73,17 %), ferner 498 243 730 Reintkm und 1 209 647 710 Rohtkm, von welchen auf die ungarische Linie 68,24 und 69,63 % — somit auf die österreichische Linie 31,76 und 30,37 % — fallen (477 855 520 und 1 171 984 740, auf die ungarische Linie 66,03 und 69,18 %).

Befördert wurden in der I. Wagenklasse 21 417 (23 295), in der II. Klasse 449 281 (456 209) und in der III. Klasse 2 516 704 (2 473 603), zusammen 2 987 402 (2 953 107) Reisende, außerdem 58 942 (55 498) Militärpersonen, insgesamt 3 046 344 (3 008 605) Reisende, welche durchschnittlich 36,38 (36,98) km Weg zurücklegten. Eine Zivilperson zahlte 2,66 (2,72) h, eine Militärperson 2,48 (2,02) h für je 1 km (im Durchschnitt), bezw. ein jeder Reisender 0,96 (0,99) und 1,17 (1,16) Kr.

An Gepäck wurden 4886 (4914,2) t befördert. Eine Tonne legte durchschnittlich 89,53 (88,3) km zurück und brachte 22,51 (22,45) Kr. bezw. für je 1 tkm 25,14 (25,44) h ein.

An Eilgütern beförderte man 18 625 (19 357) t; 1 t durchlief 70,7 (68,8) km und war die Einnahme für 1 t 14,14 (14,01 Kr.), für 1 tkm 20 (20,36) h.

Die Gewichtsmenge der beförderten Frachtgüter macht zusammen 4 476 112 (4 433 546,6) t aus; 1 t durchlief im Durchschnitt 105,5 (104,4) km, und erzielte man für 1 t 3,54 (3,48) Kr. und für 1 tkm 3,35 (3,33) h als Einnahme.

Von den Gesamteinnahmen entfallen auf 1 Bahnkm 44 241 (43 106) Kr., auf 1 Nutzkm 5,07 (4,97) Kr., auf 1000 Rohtkm 16,36 (16,45) Kr., auf 1000 Reintkm 39,71 (40,34) Kr. und auf 100 Wagenachskilometer 10,68 (10,73) Kr., hingegen bei den Gesamtausgaben auf 1 Bahnkm 25 860 (23 696) Kr., auf 1 Nutzkm 2,96 (2,73) Kr., auf 1000 Rohtkm 9,56 (9,04) Kr., auf 1000 Reintkm 23,21 (22,18) Kr. und auf 100 Wagenachskm 6,24 (5,9) Kr.

Der Stand der Fahrbetriebsmittel war für die eigenen Linien und die in Betrieb überlassene Staatsbahnlinie Csácza-Zwardon: 138 Lokomotiven, 132 Tender, 297 Personen-, Gepäck- und Postwagen, 4426 verschiedene Lastwagen und 7 Schneepflüge; für die der Gesellschaft gehörende Csorbasee-Zahnradbahn (deren Betriebsüberschuß, nebenbei bemerkt, sich auf 15 733,18 [16 382,84] Kr. belief): 2 Zahnradlokomotiven, 4 Personen- und 2 offene Lastwagen.

Übrige europäische Länder.

— **Pariser Untergrundbahnen.** Außer den verschiedenen Linien des „Métropolitain" ist an eine besondere Privatunternehmung die Berliersche Untergrundbahn Montmartre-Montparnasse konzessioniert worden, welche die Porte Saint-Ouen mit der Porte de Versailles verbinden soll (11,36 km). Diese Unternehmung, welche sich „elektrische Untergrund-Eisenbahngesellschaft Nord-Süd von Paris" nennt, hat nun mit Hilfe der großen Banken, welche sie geschaffen, ihr Kapital von 2 000 000 auf 30 000 000 Fr. gebracht. Ihre Abgabe an die Stadt wird betragen 1 Cte. für die Fahrkarte auf die ersten 30 000 000 Fahrkarten und darüber hinaus 2 Cts. in II. Klasse und 2½ Cts. in I. Klasse. Die Konzession endigt mit der des dritten Netzes des „Métropolitain" in 35 Jahren. Die Ausgaben aller Art mit Bauten, Material usw. werden so geschätzt, daß sie den Höchstbetrag von 70 000 000 Fr. nicht überschreiten sollen.

— **Der Kongreß des nationalen Syndikats der französischen Eisenbahnarbeiter** wurde in Paris abgehalten. Die „Humanité" des sozialistischen Abg. Jaurès begrüßte ihn mit einem Artikel, der erklärt, daß mit der stets wachsenden Macht dieser Organisation die reaktionären Verwaltungen der großen Eisenbahngesellschaften wohl oder übel zu rechnen hätten, trotz ihres heimlichen Widerstrebens und ihrer brutalen Tyrannei. Der von Guérard erstattete Bericht zählt 42 252 Mitglieder des Syndikats auf; das Eisenbahnproletariat, sagte Herr Guérard, spüre immer mehr die Notwendigkeit, gegen das Unternehmertum zu ringen, von dem es unterdrückt und ausgepreßt werde. Natürlich hatte er großen Beifall. Es wurde u. a. ein Beschluß gegen die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gefaßt, weil sie Angehörige des Syndikats ungebührlich behandelt und das Gesetz von 1884 verletzt habe.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Die jetzt erschienene Botschaft des Bundesrats zu dem Bericht der Bundesbahnen für 1904 enthält einen bemerkenswerten Satz wegen der nötigen Sparsamkeit. Der Verwaltungsrat hatte unter Hinweis auf die vermehrten Ansprüche und Lasten nach der Verstaatlichung gesagt, daß seine bezüglichen Anstrengungen nur von Erfolg sein könnten, wenn er in den betreffenden Fragen von den Bundesbehörden ausgiebig unterstützt werde. Eine solche Mahnung, „die Sparsamkeitstendenzen der Bundesbahnen gebührend zu würdigen und zu berücksichtigen", erklärt der Bundesrat als überflüssig. Er sei bisher oft in der Lage gewesen, in Fahrplan- wie auch in Bauangelegenheiten die Bundesbahnen gegen ungenügend begründete oder zu weitgehende Forderungen der Kantonsregierungen zu schützen. Anderseits müßten das Eisenbahndepartement und der Bundesrat angesichts ihrer Kontrollpflicht auch lokalen und kantonalen Begehren, wenn sie sich als gerechtfertigt erweisen, selbst gegenüber den Bundesbahnen Nachachtung verschaffen. Der Bundesrat geht dann auf eine im eidgenössischen Parlament aufgeworfene Frage über die rechtliche Stellung der Bundesbahnen ein und sagt, daß der Bund die Bundesbahnen erworben hat und die Bundesbahnverwaltung einen besonderen Teil der Bundesverwaltung bildet. An diesen grundlegenden Rechtssätzen werde man festhalten wollen. Wenn man den Bundesbahnen die Eigenschaft einer juristischen Person erteilen wollte, so würde das Rechtsfundament vollständig verändert. Der Bundesrat könne deshalb nicht die Hand dazu bieten, an den Grundlagen des Rückkaufsgesetzes zu rütteln.

— **Erteilung von Eisenbahnkonzessionen in der Schweiz.** Die Kommission des Nationalrats hat in Übereinstimmung mit dem Bundesrat festgestellt, daß das geltende Bundesrecht den eidgenössischen Räten das Recht verleiht, die Konzession für Eisenbahnen auch aus anderen Gründen als militärischen Interessen zu verweigern. Der Bau von Hauptbahnen soll dem Bunde vorbehalten bleiben, aber der Bau jeweilen durch ein besonderes Gesetz zu beschließen sein. Falls der Bund den Bau und Betrieb solcher Bahnen ablehnt, kann die Konzession dafür auch an dritte Bewerber verliehen werden, sofern große wirtschaftliche und nationale Interessen an der Erstellung der betreffenden Bahn bestehen. Eine Minderheit der Kommission beantragt in Übereinstimmung mit dem Bundesrat, festzustellen, daß für künftige Hauptbahnen überhaupt keine Konzessionen mehr zu erteilen seien.

— **Der Wettbewerb zweier russischer Bahnen um die Gewinnung des Personenverkehrs.** Da die Moskau-Windau-Rybinsker Bahn einen direkten ununterbrochenen Verkehr zwischen St. Petersburg und Kiew unterhält, haben die Südwestbahnen die Züge ihres direkten Verkehrs St. Petersburg-Kiew von Wilna über Ssarny geleitet, wodurch die von diesen Zügen zu durchlaufende Strecke um 100 Werst abgekürzt und der Fahrpreis dementsprechend billiger geworden ist.

Damit ist allerdings immer noch nicht klargestellt, auf welcher Strecke das Reiseziel schneller und billiger erreicht werden kann. Aber es ist schon ein erheblicher Fortschritt, daß man in Rußland jetzt auch anfängt, auf die Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Beförderung der Reisenden so weitgehende Rücksicht zu nehmen. Das hat in diesem Fall der Wettbewerb der Privatbahn zuwege gebracht!

— **Der Getreideverkehr über Kotlaß an der Dwina zur Ausfuhr über Archangelsk** beschäftigt wiederum die amtliche „Torgowo-Prom. Gaseta" Nr. 91. Seitdem der Verkehr auf der Sibirischen Bahn begonnen hat und die Verbindung Perm-Wjätka-Kotlaß hergestellt ist, hat sich das Ministerium der Verkehrsanstalten fast unausgesetzt mit der Frage beschäftigt, wie das in Sibirien geerntete Getreide dem nordischen Hafen zur Ausfuhr nach Europa am vorteilhaftesten zugeführt werden könne. Recht in Gang ist die Bahn nie gekommen, obgleich allerlei Begünstigungen gewährt wurden. Auch jetzt wieder ist beschlossen worden, zur Verbesserung der Ausfuhrverhältnisse von Getreide im direkten Verkehr über Archangelsk in Kotlaß die Speicherräume zu vergrößern, in denen Getreide in geschüttetem Zustande aufbewahrt werden könne. Neben diesen von der Eisenbahnverwaltung zu ergreifenden Maßnahmen soll aber auch Privatleuten alle mögliche Unterstützung gewährt werden, damit auch sie derartige Aufbewahrungsräume herrichten, wobei jedoch gleichzeitig darauf Rücksicht genommen werden soll, daß alle diese Speicheranlagen nicht nur zur Lagerung von Getreide, sondern auch zur Unterbringung von Flachs, Hanf usw. geeignet sind. Der Zweck dieser Anstrengung ist den Gütern, die im Laufe des Jahres in Kotlaß eintreffen und dort bis zur Eröffnung der Schiffahrt auf der nördlichen Dwina lagern müssen, einen ausreichenden Schutz gegen Verderb zu schaffen.

Eine derartig gut eingerichtete Zwischenstation auf dem langen Wege von Sibirien nach Archangelsk wird gewiß viele Klagen, die heute begründeterweise über die Hindernisse laut werden, beseitigen, aber mindestens ebenso wichtig, wenn nicht viel wichtiger ist der zweite Teil der Bemühungen der Interessenten an diesem Verkehr, der sich darauf bezieht, daß die Teilstrecke der Ssamara-Slatoustbahn von Sslatoust bis Tscheljäbinsk dergestalt in den Ausfuhrtarif nach Archangelsk aufgenommen werde, daß die Eisenbahnfracht für Getreidesendungen durchgerechnet werde und nicht, wie es gegenwärtig geschieht, daß die allgemeine Tarifformel in Tscheljäbinsk unterbrochen werde. Wird dieser Wunsch erfüllt, dann würde Archangelsk eine wesentlich ermäßigte Fracht genießen, was gewiß eine Unterstützung der Ausfuhr von Getreide über den nordischen Hafen wäre. Ob es aber gelingt, für Archangelsk das zu erreichen, was bisher regelmäßig anderen Hafenplätzen abgeschlagen worden ist, muß abgewartet werden.

— **Die Beförderung von Saatgetreide in Rußland.** Bis zum 15./28. Mai d. J. werden, wie die „Torg.-Prom. Gas." schreibt, mit Erlaubnis des Ministers der Verkehrsanstalten zur Aussaat bestimmte Sendungen von Sommerweizen, Hafer, Gerste, Buchweizen und Flachs außerhalb der Reihenfolge aus dem Wolgagebiet und Mittelrußland nach den Eisenbahnstationen im Gebiete der Gouvernements Petersburg, Olonez, Archangelsk, Wologda, Kostroma und Nowgorod befördert werden. In diesen Gebieten ist bekanntlich im vorigen Jahre die Ernte sowohl der Menge, als auch der Beschaffenheit nach so schlecht ausgefallen, daß sich ein großer Mangel an Material für die bevorstehende Aussaat bemerkbar macht.

Es ist diese Ausnahmebestimmung auch ein Zeichen dafür, in welcher Bedrängnis sich noch immer die Eisenbahnverwaltungen befinden, denn andernfalls wären solche Anordnungen,

die sich doch mit verhältnismäßig kleinen Mengen beschäftigen, um ihnen ein rechtzeitiges Eintreffen am Bestimmungsorte zu sichern, kaum erforderlich.

— **Der Verkehr auf der Wolga** scheint jetzt, also bald nach Eröffnung der Schiffahrt, so groß zu sein, daß Stockungen befürchtet werden, ein Umstand, auf dessen wahrscheinliches Eintreten wir schon in Nr. 37 d. Ztg. bei Gelegenheit der Besprechung des Wagenmangels hingewiesen haben. Wir lesen nämlich in der Rigaer Börsenzeitung, daß sich mit Eröffnung der Schiffahrt auf dem Wolgastrom in Rybinsk (dem letzten Hafen an der Wolga vor Beginn des Mariensystems, das die Wolga und Newa verbindet) die Sendungen häufen, welche zur Absendung ins Ausland bestimmt sind. Da hierin die große Gefahr liegt, daß sich hier die Zustände wiederholen, die auf der Ssamara-Sslatoustbahn usw. so störend und hemmend fühlbar waren, so hat das Petersburger Börsenkomitee beim Ministerium der Verkehrsanstalten schon jetzt darum nachgesucht, daß die Beförderung dieser Sendungen von der Station Tscherepowez (an dem Wasserwege von Rybinsk nach Petersburg, dem sogen. Mariensystem) der im Bau begriffenen St. Petersburg-Wologdabahn nach Nowy Port ohne Umladung in Obuchowo baldmöglichst eingeleitet werden möge. Hierbei hat das Börsenkomitee darauf hingewiesen, daß es erwünscht sei, den Tarif für den Transport von Getreidesendungen von Tscherepowez nach St. Petersburg um 1 Kop. unter dem jetzt bestehenden Schiffahrtstarif Rybinsk-Petersburg festzusetzen. Das Verkehrsministerium hat es gleichfalls für erwünscht erachtet, diesen Verkehr zu eröffnen, jedoch nur in der Weise, daß die Wagen, die mit Getreide in Obuchowo zur Weiterbeförderung nach Nowy Port eintreffen, der Nikolaibahn mit der Bedingung schleunigster Rückgabe übergeben werden.

Ob das Ministerium auch die Genehmigung zur Ermäßigung der Eisenbahnfracht um 1 Kop. erteilt hat, ist in unserer Quelle nicht ausgesprochen, aber die Bitte des Börsenkomitees scheint nicht unbegründet zu sein, weil durch die erbetene Ermäßigung vermutlich erst die Beförderungskosten annähernd gleichgestellt sein würden. Gleichzeitig bringt der „Herold" die Nachricht, daß die Eröffnung des zeitweiligen Verkehrs auf der Petersburg-Wologda-Eisenbahn, und zwar auf der Strecke von Tscherepowez bis Nowy Port zu Anfang Juni erfolgen soll. Bis zum September würden dann auf der vorbezeichneten Strecke ein Paar Güterzüge und wöchentlich zwei Paar gemischter Züge verkehren. Sollte die letztere Angabe zutreffend sein, so wird der Vorteil für die Beförderung der Getreidesendung allerdings nicht sehr merklich sein, aber ein Abzugkanal wäre immerhin geschaffen.

— **Neubaulinie Berdjausch-Lyssjwa.** Die Anlage einer neuen Eisenbahn von der Station Berdjausch der Ssamara-Slatoustbahn zur Station Lyssjwa der Perm-Eisenbahn wird gegenwärtig, wie die „Torgowo-Prom. Gaseta" Nr. 91 mitteilt, im Finanzministerium beraten. Diese Linie würde die reichsten Erzgebiete des Ural durchschneiden und die Eisenbergwerke des mittleren Ural mit den reichen Steinkohlengruben des südlichen Ural verbinden. Die Linie hat für den Ural die gleiche Bedeutung, wie die Katharinenbahn für Südrußland, d. h. sie würde durch Verbindung des Kohlen- mit dem Eisengebiete zur industriellen Entfaltung des Gebiets wesentlich beitragen.

Die Unternehmer haben die Staatsregierung um eine Garantie von 4,5 % für die Verzinsung und Tilgung des auf 30 000 000 R. berechneten Obligationenkapitals gebeten; da jedoch nach der zuerst eingereichten Ertragberechnung die Einnahmen der ersten Jahre nicht ausreichen würden, um die Zinsen (1 000 000 R.) des Obligationenkapitals zu decken, so sollen die gesamten Berechnungen einer eingehenden Nachprüfung unterzogen werden, bevor die Bewilligung der Garantie endgültig beschlossen wird.

Fremde Weltteile.

— **Über den Bahnbau im französischen Kongogebiet** bringt „Génie Civil" in einem die Fortschritte des Verkehrswesens in Afrika behandelnden längeren Aufsatze folgende Bemerkung: „Die bedauerliche Langsamkeit, mit welcher der Bau einer Bahn von Loango nach Brazzaville betrieben worden ist, hat es veranlaßt, daß die französische Kongokolonie vom belgischen Kongostaate wirtschaftlich abhängig geworden ist. Mögen unsere Beziehungen zu unserem Nachbarn noch so gute sein, wir müssen uns trotzdem unabhängige Verbindungswege sichern, und deshalb wäre es zu wünschen, daß man sich nach einer vorgängigen gewissenhaften Feststellung der Hilfsquellen der Kolonie der Herstellung einer Bahn vom Meere zu den schiffbaren Zuflüssen des Kongo mit Tatkraft annähme, die vielleicht von Libreville oder vom Südufer des Gabonflusses ausgehen könnte." — Man sieht daraus, wie schwer die Franzosen es empfinden, daß ihnen durch das entschlossene Vorgehen ihrer Nachbarn der Verkehr nach dem Hinterlande ihres Kolonialgebiets „abgebaut" ist, und es liegt hierin eine um so ernstere Mahnung auch für die deutsche Kolonialpolitik, je deutlicher auf der dem Aufsatze beigefügten Verkehrskarte von Afrika die Fortschritte des englischen Eisenbahnbaues in Süd- und Ostafrika hervortreten.

— **Der Bau des Panamakanals** regt die amerikanischen Ingenieure immer wieder zu neuen Vorschlägen an. Während wir in Nr. 6 S. 93 d. Ztg. ein Projekt kurz besprochen haben, welches auf den ursprünglichen Plan eines Kanalbaues in Meereshöhe zurückkommt, werden jetzt in dem englischen Fachblatt „Engineering" die Vorschläge eines Herrn Lindon W. Bates eingehend erörtert, die zwischen einem Kanal in Meereshöhe und dem vom Kanalausschusse befürworteten Schleusenkanal mit einer Scheitelhaltung in 20 m (62,5 Fuß) Höhe gewissermaßen die Mitte halten. Bates schlägt vor, die Scheitelhaltung des Kanals in nur 6 m (20 Fuß) Meereshöhe herzustellen und diese mit zwei Schleusen in Mindi und La Boca, also an den Endpunkten des Kanals, abzuschließen. Innerhalb dieser Schleusen würden sich zunächst zwei Stauseen anschließen. Der nördliche See würde dadurch hergestellt werden, daß man den Chagresfluß mittels eines Dammes aufstaut. Er würde 11,8 engl. Meilen (rund 19 km) lang werden und 29 engl. Geviertmeilen (etwa 75 qkm) überdecken, damit aber zugleich die ungesunden Sümpfe (swamps), welche jetzt am unteren Laufe des Chagresflusses die Luft verpesten, unschädlich machen. Der Stausee am Südende des Kanals würde nur etwa ein Viertel jener Flächengröße erhalten und die um Panama liegenden Sümpfe unter Wasser setzen. Ein solcher Kanal würde nach Bates' Ansicht für die von den Vereinigten Staaten bewilligte Bausumme von 150 000 000 D. hergestellt und später in erfolgreicher Weise betrieben (success fully maintained) werden können; jede andere Bauart aber würde größere Kosten verursachen und keine ausreichenden Einnahmen ergeben.

So verwunderlich dieser Plan auf den ersten Anblick scheint, so wird er doch von „Engineering" völlig ernst genommen; das Blatt schließt seine Ausführungen mit folgenden Bemerkungen: „Der Wasserreichtum des Chagres sichert auch in der trockensten Jahreszeit den Bedarf für den Betrieb der Schleusen, und die zu seiner Abdämmung herzustellenden Werke bieten keine größeren Schwierigkeiten, als die jetzt von den Engländern in Ägypten mit gutem Erfolg hergestellten Staudämme. Unter diesen Umständen dürften die Batesschen Vorschläge die vollste Beachtung aller derjenigen verdienen, die für eine endgültige Entscheidung in dieser wichtigen Verkehrsfrage die Verantwortung zu übernehmen haben."

Allgemeines.

— **Seereise und Eisenbahnfahrt.** Zwischen diesen beiden Verkehrswegen zieht der „Leuchtturm" folgenden Vergleich: „So wenig ein Streit darüber besteht, daß die Eisenbahn in der raschen Beförderung von Personen allen anderen Verkehrsmitteln überlegen ist, so zweifellos ist es anderseits, daß eine Reise auf einem modernen großen Dampfer viel bequemer und gesünder ist, als eine Fahrt im Eisenbahnabteil. Dagegen herrschen über den Preisunterschied zwischen einer Eisenbahnfahrt und einer Dampferfahrt merkwürdig unklare Vorstellungen, so daß viele glauben, eine Seereise lasse sich in diesem Punkte mit einer Eisenbahnfahrt gar nicht vergleichen. Eine Gegenüberstellung der genauen Kostenberechnung aber zeigt einem zur größten Überraschung, daß eine Seereise neben allen anderen Vorzügen auch die der Billigkeit hat."

„Nehmen wir als Beispiel eine der beliebtesten und bekanntesten Vergnügungsreisen zur See, nämlich die Fahrt von Bremen nach Genua oder nach Neapel auf einem Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd, und vergleichen wir sie mit einer Eisenbahnfahrt von Bremen nach denselben Plätzen. Eine Fahrkarte I. Klasse auf einem Reichspostdampfer von Bremen nach Genua kostet 300 ℳ, eine Eisenbahnfahrkarte I. Klasse (einschl. Schlafwagenkarte) Bremen-Genua rund 140 ℳ, also der Unterschied zwischen beiden beträgt 160 ℳ. Um dessen Höhe verstehen zu können, muß man bedenken, daß in dem Schiffsfahrkartenpreis nicht nur die Beförderung in den bequemen, weiten und luftigen Räumen eines Dampfers, sondern auch eine 12 tägige Verpflegung, welche die der besten Hotels übertrifft, sowie Freigepäck in beträchtlichem Umfange inbegriffen ist. Für all dies kommt also bei der 12 tägigen Dampferfahrt ein Preis von nur 13 ℳ für den Tag in Anrechnung. Stellt man aber einen Vergleich zwischen den beiderseitigen Kosten unter Zugrundelegung des Fahrpreises II. Klasse (und die II. Klasse auf einem Dampfer steht mindestens auf der Höhe der II. Klasse der Eisenbahn), so ergibt sich als Fahrpreis für den Dampfer Bremen-Genua 205 ℳ und für die Eisenbahn (einschl.

Schlafwagenkarte) rund 102 ℳ, also für die Beköstigung usw. auf dem Dampfer nur 9 ℳ für den Tag.

Noch mehr zu gunsten der Dampferfahrt gestaltet sich das Verhältnis auf einer Reise von Bremen nach Neapel, indem die Fahrkarte auf einem Reichspostdampfer auf dieser Strecke 365 ℳ kostet, die Eisenbahnkarte (einschl. zweimalige Schlafwagenkarte) rund 232 ℳ, der Unterschied also 118 ℳ beträgt, das ist bei 14 tägiger Seereise nur 8 ℳ für den Tag. Eine Fahrkarte II. Klasse auf dem Reichspostdampfer von Bremen nach Neapel kostet 245 ℳ, die Eisenbahnfahrkarte auf derselben Strecke (einschl. zweimalige Schlafwagenkarte) rund 172 ℳ, der Unterschied beider also 73 ℳ, das ist für den Tag sogar nur 5 ℳ.

Wenn man erwägt, daß durch diesen geringen Preisunterschied volle Beköstigung und Freigepäck gewährt werden, ferner Bequemlichkeiten, wie sie nur die allerersten Hotels am Lande aufweisen, und daß man eine Menge des Interessanten während dieser Zeit zu sehen bekommt und eine einzigartige Erholung hat, so wird dem Vergnügungs- und Erholungsreisenden, der nicht zu eilen hat, die Wahl nicht schwer fallen."

So weit der „Leuchtturm", dessen Schilderung verlockend genug ist. Freilich verschweigt er ja selbst nicht das eine: die empfohlene Seefahrt ist sehr zeitraubend und insofern das gerade Gegenteil von dem, was wir von unseren Verkehrsmitteln verlangen. Während man von Bremen nach Genua und Neapel mit der Eisenbahn in 30 und 48 Stunden gelangt, brauchen die Lloyddampfer trotz ihrer Schnelligkeit hierzu 12 und 13 Tage. Was die Fahrt außer dem interessanten Schiffs- und Seeleben an Sehenswertem bietet, ist doch für die lange Dauer verhältnismäßig wenig, da die Aufenthalte auf den wenigen Zwischenorten meist nur sehr kurz sind. Die Seefahrt ist für den nicht eiligen Vergnügungsreisenden gewiß köstlich; wer aber, wie die unendliche Mehrheit aus den in Betracht kommenden Kreisen, zu seiner alljährlichen Erholungsreise nur etwa vier bis höchstens sechs Wochen zur Verfügung hat, für den nimmt diese Seefahrt mit ihrer 12 tägigen Dauer schon reichlich viel Zeit in Anspruch.

Tarifpolitik der amerikanischen Eisenbahnen.

Von dem Herrn Verfasser des unter dieser Überschrift in Nr. 26 veröffentlichten und in Nr. 33 angegriffenen Aufsatzes geht uns folgende Zuschrift zu:

Gestatten Sie mir mit einigen Bemerkungen auf die in Nr. 33 d. Ztg. veröffentlichte Besprechung meines Aufsatzes, insoweit sie tatsächliche Momente enthält, zurückzukommen.

Vor allem gestehe ich zu, daß ich das Werk des Herrn Geheimerat v. d. Leyen: „Die Finanz- und Verkehrspolitik der nordamerikanischen Eisenbahnen" nicht gelesen habe. Ich begnügte mich während eines 10 jährigen Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten, Land, Leute und Verhältnisse im wirklichen Leben kennen zu lernen. Hätte ich aber selbst das Werk v. d. Leyens gelesen, so hätte ich mich doch kaum veranlaßt gesehen, den von ihm geprägten Ausdruck „Bundesverkehrsamt" zu benutzen, sondern hätte unentwegt den in Amerika allein gebräuchlichen deutschen Ausdruck „zwischenstaatliche Verkehrskommission" gewählt. Wenn Sie irgend eine der deutsch geschriebenen Zeitungen Nordamerikas, z. B. die Newyorker Staatszeitung, die Newyorker Handelszeitung, die Groß-Newyorker Zeitung, die Illinois-Staatszeitung, Brooklyner Freie Presse usw. lesen, so werden Sie überall nur die Bezeichnung „zwischenstaatliche Verkehrskommission" und nirgends den Ausdruck „Bundesverkehrsamt" finden.

Ich habe niemals die Sachkenntnis dieser Kommissionsmitglieder mit irgend einer Bemerkung abgetan, und habe niemals erklärt, „sie seien nicht geschulte Eisenbahner". Sie werden vergebens nach dieser Erklärung in meinem Aufsatze suchen, ich muß mich hiergegen verwahren. Ich habe nur einfach erzählt, daß die Eisenbahnen in ihrer an das große Publikum gerichteten Veröffentlichung meinten, Tarifrevisionen können nur von geschulten Eisenbahnern gemacht werden, nicht aber von Mitgliedern der Kommission, die vom Tarifwesen nichts verstehen. Ich kenne diese Herren nicht und habe selbst zu geringe Fachkenntnisse vom Tarifwesen, um mir solch ein absprechendes Urteil zu gestatten.

Wenn Herr „h." meint, daß ich der Persönlichkeit Roosevelts nicht gerecht werde, irrt er; ich habe bereits im Jahre 1900, als ich nach Berlin kam, auf die Bedeutung dieses Mannes, der damals zum Vizepräsidenten kandidierte und den ich von seiner Tätigkeit als Polizeipräsident von Newyork und Assistent Secretary of navy kannte, zu einer Zeit in Berliner Tageszeitungen hingewiesen, als der Name Roosevelt noch in weiteren Kreisen in Deutschland unbekannt war; dennoch meine ich, daß kein amerikanischer Präsident, und wäre es auch Roosevelt, die Macht hat, irgend eine in das Verkehrsleben so tief einschneidende Maßregel, wie eine Eisenbahntarifreform es ist, ohne oder gar gegen den Willen des Senats durchzusetzen.

Ob in 20 Jahren die Verstaatlichung der amerikanischen Eisenbahnen durchgeführt oder auch nur angebahnt sein wird, kann ich heute nicht beurteilen, weder bestreiten noch bestätigen, einen solchen Blick in die Zukunft versage ich mir. Ich weiß nur, daß in Amerika jeder staatliche Betrieb irgend eines Unternehmens unbeliebt ist; selbst die Postverwaltung in ihrem ziemlich beschränkten Wirkungskreise stößt auf zahlreiche Gegnerschaften, und ich meinte nur, wenn der Amerikaner nicht daran denkt, den Geldbrief- und Paketverkehr sowie den Telegraphenverkehr zu verstaatlichen, er noch viel weniger daran denken wird, den kolossalen Eisenbahnbetrieb in staatliche Verwaltung zu nehmen. Das ist keine „deutsche Ansicht", sondern eine amerikanische; wenigstens habe ich sie von hunderten von Personen äußern gehört, und in der amerikanischen Presse hat die Verstaatlichungsidee bisher keine Anhänger gefunden.

Einen Irrtum muß ich allerdings reumütig zugestehen: in den Vereinigten Staaten gibt es nicht einige hundert Expreßgesellschaften, wie ich sagte, sondern einige tausende. An dieser Tatsache kann auch der Umstand nichts ändern, daß Herr „h." nur 20 von ihnen kennt. Allerdings darf man dabei nicht an Gesellschaften wie Adams Expreß Co., United States Expreß Co., Wells & Fargo und ähnliche denken, aber fast jede kleine Stadt hat eine Expreßgesellschaft, welche die Verbindung der Stadt und umliegenden Farmen mit der nächsten Filiale der großen Gesellschaften herstellt; anders wäre ja der Geldbrief- und Paketverkehr nicht durchführbar.

Berlin, im Mai 1905. Dr. Anton Mansch.

Rechtspflege.

— **Über die Haftung der Bahn bei frachtfreier Beförderung von Wagendecken und Ladegeräten** bringt die vom Zentralamt in Bern herausgegebene Zeitschr. für den internat. Eisenbahntransp. in ihrer April-Nummer eine längere Abhandlung, in der dieser Gegenstand in Anknüpfung an die bezüglichen Verhandlungen der ständigen Tarifkommission vom 9./10. September 1904 eingehend erörtert wird. Bekanntlich werden nach den Allgemeinen Tarifvorschriften des deutschen Eisenbahngütertarifs die von den Absendern zum Schutze von Wagenladungen verwendeten Privatwagendecken auf dem Hinwege nach der Bestimmungsstation auf der Ladung und bei ihrer Rücksendung nach der Aufgabestation lose frachtfrei befördert, es wird aber von der Bahn für Verlust, Beschädigung oder für Versäumung der Lieferfrist bei der Rückbeförderung nicht gehaftet.

Die Rechtsbeständigkeit dieser letzteren Bestimmung, die auch auf Lademittel sinngemäße Anwendung findet, ist nun von Frachtinteressenten angefochten worden, welche geltend machten, daß die Eisenbahn auch bei frachtfreier Beförderung den strengen Haftpflichtbestimmungen des § 456 des deutschen H.-G.-B. unterliege, deren Abänderung ihr durch § 471 daselbst untersagt sei.

In der eingangs erwähnten Kommissionssitzung wurde die Entscheidung vorerst vertagt, nachdem von verschiedenen Seiten anerkannt worden war, daß die Rechtslage nach der derzeitigen Fassung der Bestimmungen des Eisenbahngütertarifs nicht vollkommen klar sei. Eine Klärung würde aber vielleicht eintreten, wenn durch eine Änderung dieser Bestimmungen der Charakter der Sendungen von Wagendecken und Ladegeräten als Lademittel, d. h. nicht als Güter im Sinne des Handelsgesetzbuchs, einwandfrei festgestellt würde, was in der Weise geschehen könne, daß an die Stelle des ihnen beizugebenden Frachtbriefs ein anderes Begleitpapier träte.

Das Zentralamt zu Bern teilt die gegen die Rechtsbeständigkeit jener Bestimmung laut gewordenen Bedenken nicht, indem es gewiß mit Recht fragt: Wenn die Eisenbahnen gewisse Gegenstände unentgeltlich befördern und dagegen die Haftpflicht ausschließen wollen und die Verfrachter sich hierauf einlassen — warum soll der Staat dies verbieten? Sodann aber führt es weiter aus: „Unseres Erachtens ist für die Abwägung der Haftpflicht bei den Transporten der Wagendecken und Lademittel, so billig sie auch erscheinen möchte, bis jetzt in der Tarifkommission eine befriedigende positiv-rechtliche Konstruktion nicht gegeben worden, und auch wir haben noch keine gefunden. Anschließend hieran dürfte vielleicht die Frage aufgeworfen werden, ob diese Haftung von so bedeutender finanzieller Tragweite für die Bahnen sei, daß es notwendig erscheine, zu deren Beseitigung große Anstrengungen zu machen." Damit hat denn das Zentralamt unseres Erachtens den Kern der Sache getroffen. Schon seit Jahren ist man an den leitenden Stellen mit dankenswertem Erfolg bestrebt gewesen, die die Haftpflicht der Eisenbahnen betreffenden Bestimmungen von ihrer

früheren allzugroßen Ängstlichkeit, um nicht zu sagen Engherzigkeit, zu befreien, und es fragt sich sehr, ob der geringe Umfang der von den Bahnen zu übernehmenden Haftung die Aufrechterhaltung einer derartigen Ausnahmebestimmung lohnt, die doch vom Publikum stets als eine höchst unwillkommene Belastung des Verkehrs schwer empfunden werden wird.

Bücherschau.

— **Stationsverzeichnis zur Verkehrskarte von Lissabon bis Japan.** Zu der von uns in Nr. 61 S. 994 Jahrg. 1904 besprochenen, von den Revidenten der österreichischen Staatsbahnen M. Hufnagl und E. Plechawski herausgegebenen Verkehrskarte ist jetzt als Ergänzung ein Verzeichnis der Stationen der russischen Eisenbahnen und der Chinesischen Ostbahn nach dem Stande vom Oktober 1904 erschienen. Die Karte nebst diesem Verzeichnis ist zum Preise von 8 *M.* portofrei vom Leiter des Auskunftsbureaus der k. k. Staatsbahnen M. Hufnagl, Wien III/2, Bahnhof Hauptzollamt, zu beziehen. Dem Verzeichnis ist eine Übersicht der wichtigeren zwischen Rußland und den Ländern Mitteleuropas bestehenden direkten Tarife beigefügt, wodurch das Buch für die Geschäftswelt in seiner Brauchbarkeit wesentlich erhöht wird.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Übergang der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft in das Eigentum des sächsischen Staates.

Die bisher der Zittau-Reichenberger Eisenbahngesellschaft in Zittau gehörige Eisenbahn von Zittau nach Reichenberg ist vom sächsischen Staate angekauft worden und am 1. Januar 1905 mit allem Zubehör in dessen Eigentum übergegangen. In der Betriebsführung der Bahn durch die Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen tritt keine Änderung ein. Der Betrieb wird nunmehr für Rechnung des sächsischen Staates fortgeführt.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Berlin. Am 1. Juni d. J. wird der an der Bahnstrecke Berlin Lehrter Bhf.-Spandau zwischen den Stationen Putlitzstraße N. B. und Spandau neuerrichtete Haltepunkt Fürstenbrunn für den Personen-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen betragen zwischen Fürstenbrunn und Putlitzstraße H. B. 5,10 km und zwischen Fürstenbrunn und Spandau 4,24 km.

Eisenbahndirektionsbezirk Posen. Am 1. Juni d. J. wird der zwischen den Stationen Kl. Tschirne und Fröbel an der Bahnstrecke Glogau-Rothenburg a. Oder gelegene Haltepunkt Brieg (Kr. Glogau) für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cassel. Die Abfertigungsbefugnisse der Haltestelle Allendorf M. W. B. sind auf den Wagenladungsverkehr ausgedehnt worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 15. Mai d. J. ist der an der Strecke Munder a/D.-Gr.-Nenndorf zwischen den Stationen Groß-Nenndorf und Rodenberg gelegene Haltepunkt Nenndorf (Bad) auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet worden. Die Annahme und Auslieferung von Gegenständen, zu deren Ver- und Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, und von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 39 — Inser.-Nr. 1304 — d. Ztg.)

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 124 vom 15. Mai d. J. an sämtliche Verwaltungen, welche Ausgabestellen für zusammenstellbare Fahrscheinhefte des Vereins errichtet haben, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 21. Mai d. J.).

Nr. I 125 vom 15. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der französischen Ostbahn auf Genehmigung der Übertragung der bisher von der Firma C. Stangen & Schenker & Cie. geleiteten Pariser Ausgabestelle an die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt-Aktiengesellschaft (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. I 127 vom 17. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. I 128 vom 13. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag auf Einbeziehung der Königsberg-Cranzer Eisenbahngesellschaft und der Memel-Cranzer Dampfschiffahrtsgesellschaft in den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 17. Mai d. J.).

Nr. I 129 vom 16. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Änderung der †-Anmerkung zu Ziffer 6, Abs. 1 der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften" (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. I 130 vom 13. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, d. k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs am 1. Juni 1905 (abgesandt am 18. Mai d. J.).

Nr. I 131 vom 14. Mai d. J. an die Mitglieder des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, betreffend Änderungen in den Besoldungsverhältnissen der Vereinsbeamten (abgesandt am 20. Mai d. J.).

Nr. I 135 vom 18. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das Protokoll des Unterausschusses des Güterverkehrsausschusses zur Ausarbeitung einer Anweisung für den Geschäftsverkehr unter den Ausgleichstellen des Vereins (Ausgleich von fehlenden und überzähligen Gepäckstücken und Gütern), Wien den 9./10. Mai 1905 (abgesandt am 22. Mai d. J.).

Nr. II 98 vom 15. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, Begleitschreiben zum Protokoll Nr. 80 des Ausschusses für technische Angelegenheiten — Wiesbaden, den 4./6. Mai 1905 — (abgesandt am 20. Mai d. J.). (Die nächste Sitzung soll am 14. September d. J. in Tátra Lomnitz stattfinden.)

Nr. III 568 vom 10. Mai d. J. an sämtliche am Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen, betreffend den Anhang zu dem Übereinkommen über den Diensttelegrammverkehr auf den Telegraphenlinien des Vereins (abgesandt am 18. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Berichtigungen.

Der in Nr. 38 d. Ztg. — Inser.-Nr. 1259 — enthaltene Nachruf für den Ober- und Geheimen Regierungsrat Dehnert ist dahin zu berichtigen, daß der Genannte den Königl. Kronenorden 2. (nicht 3.) Klasse besaß. (1370)

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird im Direktionsbezirk Bromberg der an der Strecke Schneidemühl-Neustettin gelegene Personen-Haltepunkt Thurow für den Stückgut-, Wagenladungsgüter-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Mit dem gleichen Tage wird die Haltestelle Thurow in den Gütertarif der

Gruppe I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe und in den Staatsbahn-Tiertarif einbezogen.
Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Bromberg, den 20. Mai 1905. (1371)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

Die Abfertigungsbefugnisse der Station Ermelinghof werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. auf den gesamten Güter- und Tierverkehr im Übergang von und nach der Kleinbahn Werne-Ermelinghof erweitert.
Münster, den 23. Mai 1905. (1372)
Königliche Eisenbahndirektion.

---

3. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.
Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Georgschacht, Obernkirchen und Osterholz bei Stadthagen der Rinteln-Stadthagener Eisenbahn als Versandstationen in den Ausnahmetarif 6a für Steinkohlen, Steinkohlenasche und Steinkohlenbriketts in Sendungen von mindestens 45000 kg einbezogen. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.
Hannover, den 24. Mai 1905. (1373)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Gütertarif der Gruppe II (mittleres Gebiet), Tarifheft II C.
Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 werden die Stationen Cottbus und Spremberg in den Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine als Versandstationen einbezogen.
Über die Höhe der Frachtsätze geben die Güterabfertigungsstellen Cottbus und Spremberg Auskunft.
Halle a/S., den 24. Mai 1905. (1374)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 an wird in den Tarif für den bayerisch-sächsischen Tierverkehr die bayerische Lokalbahnstation St. Georgen bei Bayreuth für die Beförderung von Pferden in Einzelsendungen sowie von lebenden Tieren in Wagenladungen einbezogen. Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Stationen zu erfahren.
Dresden, den 25. Mai 1905. (1375)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.
Mit Wirksamkeit vom 1. Juni l. J. ist im Tarifteil II auf Seite 103 nachzutragen:

bei Bensheim	Franken für 100 kg
in Eilgutklasse a . . .	22,65
„ „ b . . .	18,83
„ „ c . . .	13,40
im Sp.-T. II	4,11 [25])

Ferner sind daselbst bei den Frachtsätzen der Stückgutklassen I—IV die beigedruckten Kreuze (†) und am Fuße der Seite die zugehörige †-Anmerkung zu streichen.
München, 20. Mai 1905. (1376)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

In Ergänzung der Bekanntmachung vom 15. Mai 1905 Punkt 2 wird veröffentlicht, daß auch die Gemeinschaftsstation Mannheim des Direktionsbezirks Mainz und der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen zu denjenigen Stationen gehört, für die am 1. Juli 1905 eine Regelung der Tarifverhältnisse (im sächsisch-südwestdeutschen und rheinisch-Frankfurt-sächsischen Verkehre) eintritt.
Dresden, den 25. Mai 1905. (1377)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil IV, Heft 2 vom 1. August 1904.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Holz der Abschnittte I, II und IV von Körmend transit nach München Ostbhf. direkte Frachtsätze zur Einführung.
München, den 19. Mai 1905. (1378)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.
Auf 1. Juni l. J. wird zum Gütertarif Waldshut, Schaffhausen, Singen und Konstanz bad. Bahn-Schweiz der Nachtrag I ausgegeben.
Er enthält neben bereits bekannt gegebenen Änderungen und Ergänzungen des Haupttarifs hauptsächlich Frachtsätze für die Stationen der Nyon-Crassierbahn, Wagenladungsfrachtsätze für die Station Neyruz sowie Ausnahmefrachtsätze für Soda und Chlorkalk von Monthey nach Waldshut.
Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen und unser Verkehrsbureau.
Karlsruhe, den 23. Mai 1905. (1379)
Gr. Generaldirektion.

Oberschlesischer Kohlenverkehr nach Stationen der Direktionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen.
Am 5. Juni d. J. werden die Stationen der Neubaustrecke Schmiedeberg i/R.-Landeshut i/Schl. des Direktionsbezirks Breslau und die Station Kurzig des Direktionsbezirks Posen, am Tage der Betriebseröffnung — voraussichtlich 1. Juli 1905 — die Stationen der Neubaustrecke Wollstein-Grätz des Direktionsbezirks Posen in den direkten Verkehr einbezogen. Im Verkehr mit Schmiedeberg i/R. treten Ermäßigungen der bisherigen Frachtsätze ein.
Kattowitz, den 26. Mai 1905. (1380)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Klassentarife Teil II, Heft 1—3 vom 1. Januar 1904.)
Ab 15. Juni 1905 wird die Station Selzthal der k.k. österr. Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 23 für Talk usw. aufgenommen. Die Frachtsätze sind bei der genannten Station zu erfragen.
München, den 17. Mai 1905. (1381)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Innerer Verkehr der k. bayerischen Staatseisenbahnen.
Die im Tarifheft D vom 1. Januar 1905 auf Seite 153 bezeichneten Tabellen bleiben bis zur Ausgabe des I. Nachtrages zum Tarifheft D, die voraussichtlich auf 1. Juli l. J. erfolgen wird, in Kraft.
München, den 19. Mai 1905. (1382)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Nord-Ostsee-Eisenbahnverband.
(Gütertarif.)
Die mit Station Rosenhagen der Prignitzer Eisenbahn für Wagenladungsgüter geltenden Tarifentfernungen werden vom 1. Juni d. J. ab auch für Eil- und Frachtstückgüter angewendet.
Altona, den 23. Mai 1905. (1383)
Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juni d. J. werden die Stationen Blexen und Einswarden der oldenburgischen Staatseisenbahnen in den norddeutsch-sächsischen Verkehr (Tarifheft Nr. 1) einbezogen. Nähere Auskunft geben die beteiligten Stationen.
Dresden, den 24. Mai 1905. (1384)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.
Mit Gültigkeit vom 10. Juni l. J. gelangt in Ergänzung des A.-T. Nr. 70 (Holzkohlen) von Neuberg nach Freilassing ein Frachtsatz von 0,83 ℳ für 100 kg zur Einführung.
München, den 17. Mai 1905. (1385)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.
Die auf Seite 542 der Vereinszeitung (Nr. 35) unter Ziffer 1186 enthaltene Bekanntmachung ist wie folgt zu ergänzen:
Bei den Frachtsätzen für Bad Tölz, Brannenburg, Markt-Wolnzach, Neuötting, Pfaffenhofen und Wolnzach Bhf. ist ein Stern (*) und am Fuße der Seiten die Anmerkung anzubringen:
*) Nur gültig für Getreide der Pos. 9—15 der Güterklassifikation.“
München, den 17. Mai 1905. (1386)
Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Güter- und Seehafen-Ausnahmetarif, nordwestdeutsch-bayerischer Gütertarif und norddeutsch-bayerischer Seehafen-Ausnahmetarif.
Die Stationen Blexen und Westerstede der oldenburgischen Bahn, Gottmadingen, Heitersheim, Osterburken, Rheinau Hafen und Schefflenz der badischen Bahn, Kurzel der elsaß-lothringischen Bahn werden zum 1. Juni d. J. in obige Tarife aufgenommen. Auskunft geben die Tarifstationen.
Hannover, den 19. Mai 1905. (1387)
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.
Der Frachtsatz für Steinkohlen usw. ab Kehl transit (Wasserweg) nach Oerlikon auf Seite 20 des Tarifhefts 10 wird mit sofortiger Wirkung von 85 auf 78 Cts. für 100 kg berichtigt.
Karlsruhe, den 20. Mai 1905. (1388)
Gr. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.
Die unter dem 7. d. M. erlassene Bekanntmachung betreffend die Frachtermäßigung für Rohbenzin von Targovistea nach Cöln-Ehrenfeld ist noch da-

hin zu ergänzen, daß die Anwendung des ermäßigten Frachtsatzes von 815 Cts. für 100 kg im Rückvergütungswege nur gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate erfolgt.

Breslau, den 20. Mai 1905. (1389)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Juni treten in Kraft:

a) direkte Frachtsätze zwischen Markowitz (Direktionsbezirk Kattowitz) und den Stationen der Neustadt-Gogoliner und Liegnitz - Rawitscher Eisenbahn. Dieselben gelten jedoch nur für den Übergang von und nach der Kleinbahn Gleiwitz-Rauden-Ratibor. Die Frachtsätze für Stückgut gelten indessen auch für Markowitz Ort;

b) direkte Frachtsätze zwischen Weferlingen (Direktionsbezirk Magdeburg) und den Stationen der östlichen Privatbahnen sowie zwischen Eving, Gelsenkirchen und Dülmen Ost einerseits und den Stationen der Greifswald-Grimmener und Stralsund-Tribseer Eisenbahn anderseits.

Über die Höhe der Frachtsätze geben unser Verkehrsbureau sowie die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Breslau, den 20. Mai 1905. (1390)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft 3 vom 1. Juli 1902.

Am 15. Juni 1905 treten im obengenannten Tarifhefte für Coquillen, gußeiserne, unbearbeitet, über 100 kg Einzelgewicht (unverpackt oder nur teilweise verpackt) bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für mindestens 10000 kg für einen Wagen und Frachtbrief nachbezeichnete Frachtsätze in Kraft:

Nach / Von	Gleiwitz	Königshütte i/Oberschl.	Morgenroth	Schwientochlowitz
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen			
Concordiahütte k. k. St. B.	195	189	190	188

Breslau, den 21. Mai 1905. (1391)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zu den Tarifheften Nr. 2 (Verkehr mit der Mittel- und Westschweiz), Nr. 3 (Verkehr badische Bahn und Bregtalbahn-Ostschweiz) und Nr. 11 (Ausnahmetarif für Eisen usw.) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. je der I. Nachtrag — verschiedene Änderungen und Ergänzungen enthaltend — erschienen. Die Nachträge zu den Heften 2 und 3 können unentgeltlich, jener zum Heft 11 zum Preise von 30 ₰ von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau bezogen werden. Neben Ermäßigungen treten, jedoch erst vom 16. Juli l. J. an, auch eine Anzahl Frachterhöhungen ein, über die unser Verkehrsbureau auf Anfrage näheren Aufschluß gibt.

Karlsruhe, den 19. Mai 1905. (1392)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. August d. J. tritt zum Tarifheft 3 der Nachtrag 5 in Kraft, der unter anderem neue Frachtsätze der allgemeinen Tarife und der Ausnahmetarife Nr. 12 B (Eisen und Stahl nach Ungarn), Nr. 14 D (Kalisalze zum Düngen), Nr. 17 (Schamottesteine usw.), Nr. 27 (Chlorkalk und Pottasche), Nr. 42 (totes Wild und Geflügel), Nr. 49 (Eier), Nr. 52 (Flachs und Hanf) und Nr. 53 (Butter) enthält.

Durch die neuen Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 14 D, 42 und 49 werden zum Teil Frachterhöhungen herbeigeführt, die mit dem gleichen Tage in Gültigkeit treten.

Näheres über Höhe und Anwendungsbedingungen der neuen Frachtsätze sowie über den sonstigen Inhalt des Nachtrages ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren, bei denen auch der Nachtrag zum Preise von 15 ₰ = 20 Heller zu beziehen ist.

Breslau, den 20. Mai 1905. (1393)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch - galizisch - südwestrussischer Grenzverkehr.

Teilweise Änderung der Frachtsätze für Kleie etc.

Mit Gültigkeit vom 8. Juni 1905 bis auf Widerruf, längstens bis 1. Februar 1906, werden für Sendungen von Kleie, auch Grieskleie und Gerstenkleie, bei Aufgabe als Frachtgut und Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht der Sendung, mindestens jedoch für 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen, sowie bei Einhaltung der im Tarif Teil II, Heft 2 (Ausnahmetarif für Getreide etc.) für den obenbezeichneten Verkehr vom 1. Oktober 1902 enthaltenen Bestimmungen folgende Nachlässe von den im genannten Tarife für Kleie etc. nach den Stationen der Kgl. sächsischen Staatseisenbahnen:

a) Sebnitz;
b) Arnsdorf in Sachsen, Großharthau, Großröhrsdorf, Klotzsche, Königsbrück Bhf., Lohmen, Radeberg;
c) Bischofswerda, Schmölln bei Bischofswerda;
d) Dürrröhrsdorf, Neustadt in Sachsen, Niederneukirch, Oberneukirch, Stolpen;
e) Bautzen, Dürrhennersdorf, Großpostwitz, Herrnhut, Löbau in Sachsen, Neucunnersdorf in Sachsen, Obercunnersdorf, Lommritz;
f) Ebersbach, Eibau, Leutersdorf, Neugersdorf, Neusalza-Spremberg, Schirgiswalde, Sohland, Taubenheim, Wilthen, Zittau

vorgesehenen Frachtsätzen im Kartierungswege gewährt:

Von	nach den voraufgeführten Stationen der Kgl. sächsischen Staatseisenbahnen unter a	b	c	d	e	f
	für 100 kg in Pfennigen					
Brody (Bhf.) transit für Sendungen von:						
Christinowka, Kiew	6	7	8	9	12	12
Lipowetz, Monastyrischtsche	6	7	8	9	11	11
Oratowo, Logrebischtsche, Ross	6	7	8	9	10	10
Sarudinzy	6	7	8	8	8	8
Balaschow, Borissoglebsk, Gomel, Jelisawetgrad, Koslow, Krementschug, Pawlograd, Pensa, Pinerewka, Pirjatin, Polowzewo, Priluki, Romanowka, Romny, Ssebrjakowo, Tambow, Woronesh	6	7	8	9	12	15
Podwoloczyska (Bhf.) transit für Sendungen von:						
Brailow, Cholonewskaja, Karolina, Nemirow, Ssamtschinzy	6	7	7	7	7	7
Gniwan, Uladowka	6	7	8	9	11	11
Chmelnik	6	7	8	9	10	10
Turbow	4	4	4	4	4	4
Nowosielitza (Bhf.) transit für Sendungen von:						
Mohilew	6	6	6	6	6	6

Wien, am 23. Mai 1905. (1394)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Personen- und Gepäcktarif für den Verkehr mit Helgoland, Amrum, Wyk, Westerland, Munkmarsch und Lakolk a/Röm ein Nachtrag in Kraft, der Änderungen und Ergänzungen der Tarifsätze und der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung enthält. Diese in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Fahrkartenausgabe- und Gepäckabfertigungsstellen.

Altona, den 24. Mai 1905. (1395)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

5. Effektenverkehr.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die Dividende für das Verwaltungsjahr 1904 ist auf 42 ℳ für die Aktien Nr. 1 bis 30790 über 200 Taler (600 ℳ) und auf 84 ℳ für die Aktien mit Doppelnummern 30791 bis 34650 über 1200 ℳ festgesetzt.

Lübeck, den 25. Mai 1905.

Der Ausschuß der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die obenbezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der Dividendenscheine für 1904 bei der Hauptkasse der Gesellschaft im hiesigen Bahnhofsge-

bäude vom 26. d. M. ab an allen Werktagen vormittags in Empfang zu nehmen.
In der Zeit vom 29. d. M. bis 8. Juli d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch
in Berlin bei der Berliner Handelsgesellschaft, der Deutschen Bank, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft,
in Hamburg bei der Norddeutschen Bank und der Hamburger Filiale der Deutschen Bank,
in Frankfurt a/M. bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank
in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.
Lübeck, den 25. Mai 1905. (1396)
Die Direktion.

6. Generalversammlungen.

Die 35. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wird hiermit auf
Sonnabend, den 24. Juni d. J., 12 Uhr mittags,
in das Dienstgebäude der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 2 in Braunschweig einberufen.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und des Berichts über den Vermögensstand für das Rechnungsjahr 1904.
2. Bericht des Aufsichtsrats über die Prüfung der Bilanz und Beschlußfassung über dieselbe.
3. Wahl zweier Mitglieder des Aufsichtsrats.

Magdeburg, den 16. Mai 1905. (1397)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens des Aufsichtsrats der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

7. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken.
Neubaulinie Castellaun-Boppard.
Die Ausführung des Bahnkörpers der vorgenannten Linie von Stat. 304 + 70 bis 372 + 65 (Los IV), umfassend annähernd
257 000 cbm Bodenbewegung,
30 000 „ Trockenmauerwerk,
17 400 „ Mauerwerk,
416 m Tunnel,
4 200 qm Wegebefestigungen
soll einschl. Lieferung der Baustoffe — mit Ausnahme von Zement, Traß, der eisernen Durchlaßrohre und der Gewölbeisolierungen bei den Talbrücken — vergeben werden.
Bauwerkszeichnungen, Querprofile und Verdingungsheft liegen bei der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus, von wo auch das Verdingungsheft gegen postfreie Einsendung von 0,70 ℳ. — nicht in Briefmarken — bezogen werden kann.
Verschlossene Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zum Verdingungstermin Dienstag, den 13. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzureichen.
Angebote, denen die vorgeschriebenen Probesteine nicht beigefügt sind, bleiben unberücksichtigt.
Zuschlagsfrist 6 Wochen.
Boppard a/Rhein, den 19. Mai 1905. (1398)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Verdingung von 20 740 t Braunkohlenbriketts für die Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Bromberg und Danzig.
Angebote sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 6. Juni 1905, vormittags 11 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin** W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Proben bis spätestens zum 3. Juni 1905 an die Königliche Werkstätteninspektion Grunewald einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 0,50 ℳ. **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 30. Juni 1905.
Berlin, den 20. Mai 1905. (1399)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Anfertigung, Lieferung und Aufstellung der Eisenkonstruktion zu 1 Überbau von 16 m Stützweite der Bielebrücke bei Rothfest und der Dachkonstruktion zu der Erweiterung der Lokomotiv-Werkstatt auf dem hiesigen Freiburger Bahnhofe soll in öffentlicher Ausschreibung zusammen oder getrennt vergeben werden. Die Lieferung umfaßt 22 900 kg bezw. 50 000 kg Flußeisen und 750 bezw. 450 kg Flußstahlguß. Die Angebote sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum 9. Juni 1905, vormittags 10 Uhr, an unser Zentralbureau, hier, Claassenstraße Nr. 11, einzureichen. Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen in dem genannten Bureau während der Dienststunden von 8—3 Uhr zur Einsicht aus, können aber auch gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 1,50 ℳ. in bar von dort bezogen werden.
Breslau, den 20. Mai 1905. (1400)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung von 402 000 Stück hartgebrannten Hintermauerungsziegeln einschließlich 47 000 Stück zur Verblendung geeigneter Ziegel zur Herstellung eines Wohlfahrts- und eines Aufenthaltsgebäudes auf dem Güterbahnhofe Breslau O/S. soll event. getrennt in 2 Losen vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 5. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Verdingungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ. in bar ebendaher bezogen werden.
Zuschlagsfrist 3 Wochen.
Breslau, den 17. Mai 1905. (1401)
(Brüderstraße 36).
Königliche Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Verdingung von 97 900 kg Zinn und 12 600 kg Antimon in je 6 Losen für den Beschaffungsbezirk der Eisenbahndirektion Berlin. **Angebote** sind portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift bis zum 14. Juni 1905, vormittags 10 Uhr, an das **Rechnungsbureau in Berlin W.** 35, Schöneberger Ufer 1—4, einzureichen.
Angebotbogen und Bedingungen können in unserem **Zentralbureau**, Zimmer 420, eingesehen, auch von dort gegen **post- und bestellgeldfreie Einsendung** von 50 ₰ **bar** (nicht in Briefmarken) bezogen werden. Zuschlagsfrist bis 20. Juni 1905.
Berlin, den 22. Mai 1905. (1402)
Königliche Eisenbahndirektion.

8. Verkauf von Altmaterialien.

Großh. badische Staatseisenbahnen.
Die von der Bahn- und dem Werkstättebetrieb zurückgelieferten alten Metallwaren, als: Zink (altes Blech), Stahl und Stahlabfälle, Radreifen, Kurbeln, Stahl- und Eisenschienen, Auslenkungen, Herzstücke, Schwellen, Weichenstellböcke, Unterlagsplatten, Laschen, Formeisen, Gußeisen-, Schweißeisen- und Flußeisenabfälle, Material von Zentralweichen, eiserne Röhren usw., zusammen ungefähr 9600 t, werden
Dienstag, den 6. Juni d. J., vormittags von 10—12 Uhr und nachmittags 2 Uhr beginnend
in unserem Versteigerungsraum (Eingang beim Ettlinger Bahnübergang) öffentlich versteigert. Bis zum Beginn der Versteigerung werden auch schriftliche Angebote angenommen. Die Kaufbedingungen und das Materialverzeichnis werden auf postfreie Anfrage von uns abgegeben.
Karlsruhe, den 8. Mai 1905. (1403)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Die in den Werkstätten Frankfurt a/O., Guben, Posen und Glogau angesammelten Altmaterialien sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden. Angebote sind versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien“ bis zum Termin, am 16. Juni d. J., vorm. 10 Uhr, postfrei an unser Rechnungsbureau einzusenden. Die Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen können von demselben — Luisenstraße 10, Zimmer 75 — gegen postfreie Einsendung von 60 ₰ in bar bezogen werden. Der Zuschlag erfolgt bis 6. Juli 1905.
Posen, im Mai 1905. (1404)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oldenburgische Staatseisenbahn.
Die auf Bahnhof Oldenburg lagernden Betriebs- und Werkstattsmaterialien-Abfälle aller Art sollen öffentlich verkauft werden.
Bedingungen und Materialverzeichnis können von unserem Materialienbureau hier, Karlstraße 8, gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden; verschlossene Angebote müssen bis spätestens 7. Juni, vormittags 11 Uhr, hier eingehen; der Zuschlag erfolgt bis 20. Juni d. J.
Oldenburg, den 22. Mai 1905. (1405)

9. Offene Stellen.

Bahnmeister gesucht.
Anfangsgehalt 1500 ℳ. Der Bewerbung sind Lebenslauf und Zeugnisse beizufügen. (1406)
Die Direktion
der Westfälischen Landeseisenbahn,
Lippstadt.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 42. | 31. Mai 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Wagen mit erhöhter Tragfähigkeit.

Immer von neuem drängt sich im Verein mit den Fragen der schwereren Schienen, des stärkeren Oberbaues, der auf Drehgestellen laufenden schwereren Lokomotiven und Personenwagen auch die Frage in den Vordergrund, ob und inwieweit sich eine Erhöhung der Tragfähigkeit der Güterwagen empfiehlt. Bekanntlich hat bisher auf diesem Felde Amerika unbestritten die Führung, das mit seinen gewaltigen Massentransporten auf sehr große Entfernungen, seinem Hang zu Riesenleistungen, seiner Freiheit von Aufsicht und Sicherheitsbedenken von Anfang an in der Größe seiner Betriebsmittel die alte Welt überflügelte. In seiner neuen, in Nr. 40 S. 621 d. Ztg. ausführlich besprochenen Schrift hat Geheimerat v. d. Leyen hierüber wertvolles Material beigebracht und aus den Ziffern des Bundesverkehrsamts der Vereinigten Staaten eine interessante Tabelle zusammengestellt, aus der sich ergibt, daß von den rund 1 500 000 Güterwagen der dortigen Eisenbahnen mehr als 500 000 eine Tragfähigkeit von 18 bis 22,5 t, mehr als 600 000 eine solche zwischen 22,5 und 27 t besitzen, während noch mehr als 200 000 über diese hinausgehen; mit einer Tragfähigkeit bis zu 36 t sind 158 179 Wagen und mit einer solchen bis zu 45 t noch 48 834 Stück beziffert. Dagegen werden bei uns in Deutschland Wagen von 20 und 25 t Tragfähigkeit erst neuerdings in immerhin bescheidenem Umfang gebaut.

In einer soeben im Maiheft der „Revue générale des Chemins de fer“ veröffentlichten Abhandlung werden weiter die Ergebnisse eines Berichts mitgeteilt, den der Oberingenieur Biard von der französischen Ostbahngesellschaft der Gesellschaft der Zivilingenieure Frankreichs über die Frage der Tragfähigkeit der Güterwagen erstattet hat. Dort finden sich übersichtliche Zusammenfassungen von Tatsachen und Urteilen, die wohl meist von den beteiligten Verwaltungen selbst herrühren. Namentlich der Stand der Frage in den Vereinigten Staaten von Amerika ist eingehend behandelt. Dort hat der ganz aus Stahl hergestellte Drehgestellwagen immer größere Herrschaft gewonnen. Die Erhöhung des Wagengewichts bis zu einem Raddruck von 8,5 t hat in Verbindung mit der Erhöhung des Lokomotivgewichts auf den amerikanischen Bahnen ersten Ranges zu stärkerem Oberbau mit Schienen von 44 bis 50 kg/m geführt.

In wie hohem Grade ziffernmäßig das Verhältnis zwischen der Nutzlast und der toten Last bei Erhöhung der Tragfähigkeit wächst, darüber gibt eine der Abhandlung beigefügte, amerikanischen Bahnberichten entnommene Tabelle Aufschluß, die wir wenigstens auszugsweise hier glauben mitteilen zu sollen:

Ladefähigkeit der Wagen	Wagengewicht (Tara)	Gesamtgewicht auf den Schienen	Verhältnis der Ladefähigkeit (Nutzlast) zu dem Gesamtgewicht
20 000 libres = 9 t 070	9 t 300	18 t 370	49,37 %
40 000 libres = 18 t 140	10 „ 890	29 „ 030	62,48 „
80 000 libres = 36 t 290	14 t 100 bis 16 t 330	50 t 390 bis 52 t 020	70,73 % durchschnittlich
110 000 libres = 49 t 900	14 t 100 bis 17 t 460	64 t 460 bis 67 t 360	75,97 % durchschnittlich

Herr Biard hält den Einfluß des in den letzten Jahren, wie wir sahen, mit Riesenschritten geförderten Baues von Güterwagen mit immer größerer Tragfähigkeit auf die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebes für so groß, daß er ihm einen erheblichen Anteil an der bekannten Besserung der finanziellen Lage amerikanischer Bahnen zuschreibt. Er weist nach, daß die Herstellungskosten des Wagens nicht ebenso rasch wachsen, wie sein Gewicht, und daß dieses wiederum nicht so rasch wächst, wie der Rauminhalt und die Nutzlast. Die Verminderung der Länge eines Zuges im Verhältnis zu seiner Nutzlast vermehre die Leistungsfähigkeit sowohl der Gleise wie der Bahnhöfe, vermindere daher die Zugkosten selbst.

Nach den Mitteilungen v. d. Leyens in der erwähnten Abhandlung spricht sich ein Bericht der Industrial Commission dahin aus, daß es zweifelhaft sei, ob nicht für die amerikanischen Verhältnisse des Eisenbahnbaues mit 45 t die verständigerweise anzuwendende höchste Tragfähigkeit erreicht sei, aber die größere Wirtschaftlichkeit der großen Wagen wird auch da mit unumstößlichen Zahlen belegt. „Die Durchschnittsladung eines Güterwagens ist in Amerika heute doppelt so groß als vor 20 Jahren. Während 1894 zur Beförderung von 900 000 t Güter 1888 Wagen nötig waren, ist diese Anzahl im Jahre 1899 auf 1350 herabgegangen. Die Beförderungskosten eines Zuges vermehren sich aber nicht entfernt in dem Verhältnis der Vermehrung des Zuggewichts. . . . Je größer das Zuggewicht, desto geringer sind die Kosten einer gefahrenen Tonne.“

Während Amerika auf diesem Wege rasche Fortschritte gemacht hat, haben bekanntlich die englischen Bahnen noch bis vor wenigen Jahren mit großer Zähigkeit an ihren kleinen Wagen mit einer durchschnittlichen Tragfähigkeit von etwa 8 t festgehalten; die Gründe hierfür (namentlich die große Zahl der Privatwagen, die geringen Abmessungen der Drehscheiben, das enge Ladeprofil und der knappe Raum überhaupt) sind in dieser Zeitung oft genug erörtert worden. Neuerdings hat man sich aber auch in England der Erbauung größerer Güterwagen freundlicher gegenübergestellt. In dem Aufsatz der „Revue générale“ wird berichtet, daß die Caledonianbahn und die North Eastern namentlich für den Kokstransport Wagen mit 30 t Nutzlast und selbsttätiger Entladevorrichtung haben bauen lassen, erstere von dieser Art nicht weniger als 500 Stück. Einzelne englische Gesellschaften und auch Private sind schon zu 40 t-Wagen übergegangen, z. B. für den Petroleumtransport. In der englischen Gesellschaft der Zivilingenieure ist nach einer Mitteilung von Bellet im „Économiste Français“ die Ansicht ausgesprochen, man werde alsbald zu Güterwagen mit 60—70 t Nutzlast gelangen.

Auch in Frankreich beeilt man sich neuerdings, Versäumtes nachzuholen. Schon jetzt besitzt dort $^1/_6$ des Wagenparks 15 t Tragfähigkeit. Die Nordbahn besitzt bereits 12 000 Wagen mit 20 t Tragfähigkeit, die Ostbahn deren etwa 4000, natürlich hauptsächlich für Kohlen und Erze. Jetzt geht man nun auch hier zu Drehgestellwagen mit 4 Achsen über. Die Nordbahn hat deren 210 mit 40 t Tragfähigkeit bestellt, von ihnen sind 40 sogen. tombereau- (Bord-) Wagen, 170 dagegen Plattform- (Schienen- oder Langholz-) Wagen. Die Ostbahn hat von letzterer Gattung 100 Stück in Bestellung gegeben. Die Südbahngesellschaft hat eben eine Anzahl ähnlicher Fahrzeuge mit sogar 50 t Tragfähigkeit in den Verkehr gebracht. Sie sind eigens für den Erztransport zwischen den Erzgruben der Pyrenäen und den von der Creusot-Gesellschaft in Cette angelegten Hochöfen bestimmt (s. Nr. 8 S. 120 d. Ztg.). Diese Wagen haben eine Länge von 11 m 84 cm. Sie haben ein totes Gewicht von nur 15 t, also nicht einmal $^1/_3$ der Nutzlast. Sie sollen sich durch billige Unterhaltung auszeichnen und ihre Anlagekosten schon in einem Jahre aufbringen. Auch die Bergwerke von Carmaux lassen nun 50 t-Wagen mit selbsttätiger Entladungsvorrichtung bauen. Dem oft gehörten Einwand, daß man nur schwer volle Ladung für so schwere Wagen finde, wird mit dem Hinweis begegnet, daß die Gesellschaften durch kluge tarifarische Erleichterungen die Versender zu voller Beladung bestimmen könnten und damit diesen großen Wagen einen vollen und schnellen Erfolg sicherten. Die Gesellschaften hätten daher schon bei den 20 t-Wagen durch Ersparung von $^1/_5$ der Zugförderungskosten ihre Rechnung gefunden. Die Nordbahngesellschaft nimmt heute an, daß die 40 t-Wagen dieselben Vorteile bringen werden, nicht nur ihr, sondern auch ihrer Kundschaft, insbesondere den Anschlußgleisbesitzern. Für diese hat sie neuerdings einen Spezialtarif bei Verwendung von 40 t-Wagen und deren voller oder doch beinahe voller Ausnutzung eingeführt, über den in unserer Quelle leider nichts näheres mitgeteilt wird. — Frankreich besitzt nach der „Revue générale“ bereits beinahe 20 000 Wagen mit 20 t Tragfähigkeit, das wären etwa 7 % des Gesamtgüterwagenparks der großen französischen Bahnen, der im Jahre 1903 nach den Zahlen im Maiheft des „Archivs f. E.“ 293 000 Stück umfaßte.

Deutschlands Güterwagenbestand übersteigt jetzt 430 000, sein Besitz an Wagen von 20 t und mehr Tragfähigkeit ist jedenfalls noch gering. Bekanntlich ist man indessen auch bei uns neuerdings mehr und mehr zur Beschaffung solcher und schwererer Wagen übergegangen. Für die bei uns in genügender Anzahl vorhandenen regelmäßigen Transporte namentlich von Kohlen und Koks bieten sie offenbare Vorteile im Betriebe; das Verhältnis zwischen der Nutzlast und dem Wagengewicht ist beim 20 t-Wagen ungleich günstiger als bei 10 und 15 t Ladegewicht. Daß wir so zögernd erst den Weg der Vergrößerung der Güterwagen beschritten haben, hat wohl seinen Grund namentlich in den Einrichtungen unserer Zechenbahnhöfe und Förderungsanstalten, Kokereien und Fabrikanlagen, die alle auf die geringeren Abmessungen der 10- und 15 t-Wagen zugeschnitten sind. Auch die Natur des Verkehrs und die ihm angepaßten Geschäftsgewohnheiten wirken hier mit. Gegenüber den etwas dilettantenhaften Äußerungen des Grafen Mirbach im preußischen Herrenhause (s. Nr. 28 S. 428 d. Ztg.) hat Staatsminister v. Budde mit Recht darauf hingewiesen, daß die dem allgemeinen Verkehr dienenden amerikanischen Güterwagen mit 45—50 t Tragfähigkeit für uns schon deshalb nicht passen, weil uns die entsprechenden Gütermassen fehlen. Wenn wir in bezug auf die Verringerung des toten Gewichts mit zwei Wagen zu 20 t dasselbe erreichen könnten, wie mit einem 40 t-Wagen, so sei der 20 t-Wagen wirtschaftlicher, weil er für weit mehr Zwecke und viel leichter verwendet werden könne. Nach dem oben mitgeteilten Vorgehen französischer und englischer Eisenbahnen ist anzunehmen, daß für gewisse regelmäßige Massenverkehrsbeziehungen, insbesondere zwischen den Erzgruben und Kokereien auf der einen und den Hochöfen oder den Hafenorten auf der anderen Seite, auch in europäischen Verhältnissen Wagen mit noch höherer Ladefähigkeit als 20 t mit Nutzen verwendet werden können. Freilich handelt es sich hier wohl meist um ganz bestimmte, örtlich gebundene Transporte. Für den allgemeinen Verkehr wird jedenfalls in Deutschland der vermehrte Bau von 20 t-Wagen das nächste Ziel bilden. Denn je größer unser Massenverkehr wird, je stärker die Ansprüche an die Leistungsfähigkeit unserer Eisenbahnen, je schwerer unser Oberbau, je stärker die Zugkraft unserer Lokomotiven, um so stärker wird auch das Bedürfnis werden, zur Erhöhung des Ladegewichts der Güterwagen zu schreiten und dadurch das Verhältnis des toten Gewichts zur Nutzlast zu verbessern, namentlich auch die Nutzlast der Züge und das Zuggewicht zu erhöhen, ohne die Züge in unerwünschter Weise zu verlängern. Jedenfalls ist hier ein Punkt, in dem wir wohl erst am Anfange neuer Fortschritte stehen, zu denen uns der wachsende Verkehr drängen wird.

Bekanntlich beruht die Überlegenheit der Wasserstraßen gegenüber den Eisenbahnen in der Billigkeit des Transports außer anderen Gründen auch auf der Möglichkeit der Verwendung viel größerer Ladegefäße. Diese Überlegenheit wird immer bestehen bleiben, aber die Vergrößerung der Ladefähigkeit der Güterwagen bildet zweifelsohne eines der Mittel, die Spannung zwischen den Selbstkosten der Wasserfracht und denen der Eisenbahnfracht in etwas zu verringern. Diese Verringerung wird mit dem weiteren Ausbau unserer Wasserstraßen sich mehr und mehr als nötig zeigen. Hoffentlich werden uns die nächsten Monate das Zustandekommen der deutschen Betriebsmittelgemeinschaft bringen. Sie wird einen Park von rund einer halben Million Wagen (einschließlich Personenwagen) umfassen, und innerhalb dieser Gemeinschaft werden die Fragen der zu beschaffenden Wagengattungen erhöhte Bedeutung gewinnen. Daher scheint es wohl angezeigt, auf den neuesten Stand der hier erörterten Angelegenheit in drei großen außerdeutschen Eisenbahnländern: den Vereinigten Staaten, in England und in Frankreich, hinzuweisen.

v. M.

Zur Personentarifreform

teilen wir heute zunächst die ausführliche und für unsere Leser jedenfalls interessante Darstellung der Frankfurter Zeitung (Abendblatt vom 25. d. M.) unter Weglassung einiger Stellen mit, ohne unsererseits zu den einzelnen Auslassungen Stellung zu nehmen. Es heißt dort: „Die Mitteilungen des württembergischen Verkehrsministers v. Soden über die geplante Eisenbahntarifreform ermöglichen, wenn man anderweitige Verlautbarungen und die parlamentarischen Verhandlungen zu Hilfe nimmt, nunmehr ein annähernd genaues Bild über die künftige Gestaltung der Personentarife. Das preußische Abgeordnetenhaus, das zwar bei Tarifherabsetzungen nicht mitzusprechen hat, dem aber trotzdem ein sehr erheblicher Einfluß schon in Hinsicht auf die finanziellen Konsequenzen zufällt, hat in diesem Jahre auf Grund verschiedener Anträge nach Vorschlag der Budgetkommission beschlossen, ‚die Staatsregierung zu ersuchen, eine Reform der Eisenbahnpersonentarife mit dem Ziele der Vereinfachung ohne wesentliche finanzielle Einbußen in die Wege zu leiten‘. Dieser Beschluß des Parlamentes, dem auch die zugestimmt haben, die weitergehende Forderungen vertraten, mußte natürlich im wesentlichen auch die Grundlage für das Verhalten des preußischen Eisenbahnministers bilden.“ . . . Die Frankfurter Zeitung wirft dann einen Seitenblick auf die Einengung der Bewegungsfreiheit der Verkehrsminister durch die Rücksicht auf die Finanzen und fährt fort: „Man wird also die Bedeutung der Reform in erster Linie in der Vereinfachung und der Vereinheitlichung zu suchen haben, und man muß sich nach Lage der Dinge damit abfinden, wenn der neue Zustand wenigstens keinen erheblichen Rückschritt bringt. Die heutige Tarifgestaltung in Deutschland war zum Verzweifeln buntscheckig; jedes Staatsbahnsystem hatte seine eigenen Sätze mit oder ohne Freigepäck, mit oder ohne Schnellzugzuschläge und Sonderkarten. Für Preußen war die Grundlage der neuen Sätze durch den Satz von 2 ₰ für 1 km in der IV. Wagenklasse gegeben. Wie schon früher verlautete, wird der Satz jeder höheren Klasse um 50 % steigen, wodurch folgendes Schema entsteht:

IV. Klasse	III. Klasse	II. Klasse	I. Klasse
2 ₰	3 ₰	4,5 ₰	6,75 ₰

Diese Sätze entsprechen genau dem Preis der bisherigen Rückfahrkarte; eine Abweichung ergibt nur die I. Klasse (Rückfahrkarte 12 ₰). Hier wird man wohl dazu schreiten, den Satz — natürlich nach oben — abzurunden, so daß wir auf 7 ₰ kommen, wie Herr v. Soden angegeben. Es tritt damit also für die I. Klasse eine Verteuerung um 1 ₰ ein, wogegen sich soziale Bedenken gewiß nicht geltend machen lassen, eine Verteuerung, die sich auch dadurch rechtfertigt, daß die Raumausnutzung und die Rentabilität der I. Klasse eine durchaus ungenügende ist. Für Preußen bedeuten die neuen Sätze also einen wesentlichen Fortschritt, Württemberg und Baden nehmen aus freien Stücken und aus allgemeinen Verkehrsrücksichten die IV. Klasse mit dem 2 ₰-Satz an, bei ihnen tritt aber daneben auch für die III. und II. Klasse eine kleine Verteuerung ein, da hier der Rückfahrtsatz bisher 5,3 und 8 ₰ betrug. Baden würde durch sein Kilometerheft, das hoffentlich trotz gegenteiliger Meldungen fortbesteht, einen Ausgleich bieten. Elsaß-Lothringen hatte dieselben Sätze wie Baden und Bayern, Sachsen hat 5,67 in der III. und 8,5 in der II. Klasse. Dabei ist jedoch in Betracht zu ziehen, daß diese Staaten Schnellzugzuschläge erheben; hiernach stellen sich die Sätze für Schnellzugrückfahrkarten wie folgt:

	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse
Baden	13,60 ₰	10,20 ₰	7,50 ₰
Bayern	15,50 „	10,20 „	7,50 „
Elsaß-Lothringen . .	13,80 „	9,10 „	6,40 „
Sachsen	12,33 „	9,50 „	6,67 „
Württemberg	13,60 „	10,20 „	7,50 „
neuer Satz	7,— „	4,50 „	3,— „

Im Verhältnis zur Schnellzugrückfahrkarte ist demnach der neue Satz durchgängig niedriger für die II. und III. Klasse, in Bayern sogar für die I. Klasse. Es ist nur die Frage, ob die Ermäßigung nicht etwa durch neue Schnellzugzuschläge, die ja von verschiedenen Seiten angekündigt wurden, wieder aufgehoben wird, wodurch allerdings die ganze Reform ein anderes Aussehen erhalten könnte. Aus betriebstechnischen Gründen liegt ja der Gedanke an Schnellzugzuschläge besonders nahe. Der Schnellzugverkehr hat sich rapid entwickelt, und es ist eine starke Sorge für die Verwaltungen, diesen Verkehr durch Einlegung immer neuer Züge zu befriedigen. Für Preußen muß man die hierin unter dem neuen, tatkräftigen Minister erfolgten Verbesserungen unbedingt anerkennen. Der Fahrplan ist mit einer merkbaren Munifizenz ausgestaltet, es ist dabei auf die Wünsche des Parlaments Rücksicht genommen worden, wie noch unter keinem Minister, es ist die III. Klasse verbessert und in einer großen Anzahl von Zügen neu eingestellt worden, es wurde der III. Klasse auch endlich die Wohltat des Speisewagens zugänglich gemacht. Die Gleichstellung der Personenzüge mit den Schnellzügen legt das Bedenken nahe, daß nun auch der Lokalverkehr in die Schnellzüge drängen werde und dadurch eine Überlastung, die dem Publikum selbst sehr unbequem ist, eintreten könnte. Die Staaten, die bisher Schnellzugzuschläge hatten, würden sie natürlich gern aufrecht erhalten. Nichtsdestoweniger würde eine solche Maßregel einen antisozialen Charakter tragen, und sie würde besonders in Preußen als ein Rückschritt hart empfunden werden. Wir glauben nicht, daß Minister v. Budde sich mit einer solchen Maßregel befreundet hat. Es wird im wesentlichen, wie Herr v. Soden andeutete, der bisherige D-Zugzuschlag bestehen bleiben, nur wird der Zuschlag nicht mehr besonders erhoben, sondern in den Preis der Fahrkarten eingerechnet; die Platzkarte fällt also fort. Dabei soll der Nahverkehr eine gewisse Berücksichtigung erfahren, und einzelne Eilzüge werden, wie bisher, von dem Zuschlag befreit bleiben; sie werden den Charakter von beschleunigten Personenzüge beibehalten. Es dürften etwa folgende feste Schnellzugzuschläge zur Einführung gelangen:

	I./II. Klasse	III. Klasse
1— 75 km Entfernung	0,50 ℳ	0,25 ℳ
75—150 „ „	1,00 „	0,50 „
mehr als 150 „ „	2,00 „	1,00 „

Das ist für die Länder mit Schnellzugzuschlägen eine Erleichterung, für Preußen bringt es eine neue billigere Stufe, während es im übrigen das bisherige System aufrecht erhält. Dabei wird man freilich auf eine möglichste Berücksichtigung bestehender Verkehrsgewohnheiten durch die erwähnten zuschlagfreien Eilzüge dringen müssen.“

„Völlig unklar lag bisher die Frage des neuen Gepäcktarifes, aber auch hier sind jetzt greifbare Anhaltspunkte gewonnen worden. Die Aufhebung des Freigepäcks ist längst angekündigt. Hier machte sich die bisherige Buntscheckigkeit besonders bemerkbar; der Tarif stellte sich für 10 kg in Norddeutschland auf etwa 7,5 %, in Sachsen auf 8 %, in Bayern, Baden und Württemberg auf 5,4 %, in Elsaß-Lothringen auf 5,4 %, in der Pfalz auf 8,75 % des Schnellzugbilletts II. Klasse. Das Streben ging bekanntlich dahin, eine leichte, schnelle Abfertigung und übersichtliche Berechnung auch für das jetzt ganz irregehende Publikum zu ermöglichen. Zu diesem Zwecke ist man auf einen Zonentarif verfallen, einen ‚Sendungszonentarif‘, der 14 Entfernungsklassen und 8 Gewichtsklassen enthält. Die Grundlage bildet eine Gebühr von 25 ₰ für je 25 km Entfernung und 25 kg Gewicht mit einigen rechnungsmäßigen Abrundungen. Für die Nahzone sind Sätze von je 20 ₰ vorgesehen. Die erste Zone geht also von 26 bis 50 km, die zweite von 51 bis 100 km und so fort um je 50 km steigend bis 500 km. Von da tritt eine Steigerung um je 100 km ein, so daß die 14. Zone bei 800 km und darüber erreicht ist. Die Entfernung zwischen Frankfurt und Berlin liegt zwischen 500 und 600 km, d. i. in der 11. Entfernungszone. Hier würden also die Sätze betragen:

Gewicht	1-25 kg	26-50 kg	51-75 kg	76-100 kg	101-125 kg	126-150 kg	151-175 kg	176-200 kg
	3,—	6,—	9,—	12,—	15,—	18,—	21,—	24,— ℳ

Dagegen betragen die Sätze in den unteren Zonen:

Nahzone bis 25 km	0,20	0,40	0,60	0,80	1,—	1,20	1,40	1,60 ℳ
I. Zone 26— 50 „	0,25	0,50	0,75	1,—	1,25	1,50	1,75	2,— „
II. „ 51—100 „	0,50	1,—	1,50	2,—	2,50	3,—	3,75	4,— „
III. „ 101—150 „	0,75	1,50	2,25	3,—	3,75	4,50	5,25	6,— „

So wenigstens läßt sich der Tarif nach den bisherigen Angaben konstruieren; ob das Prinzip konsequent durchgeführt ist, wissen wir natürlich noch nicht, doch scheint es der Fall zu sein. Natürlich bedeutet der Gepäcktarif bis zu 25 kg für Norddeutschland eine unbedingte Verteuerung, da dort dieses Gewicht ja bisher frei war. Auch in der zweiten Gewichtsstufe wird noch eine Verteuerung möglich sein, sofern sich nämlich das Gewicht in der unteren Grenze befindet. Anders ist es z. B. bei einem Gewicht von 46 kg und darüber. Hier betrug beispielsweise die Gepäckfracht von Frankfurt nach Berlin über Cassel einschließlich des Freigepäcks (570 Rechnungskilometer für 30 kg berechnetes, nach oben abgerundetes Gewicht zu 0,50 ₰ 10 kg/km) 8,55 ℳ, während es nach dem neuen Satz nur 6 ℳ betragen würde. Die Erleichterung trifft demnach zunächst jene Länder ohne Freigepäck, sodann Reisende mit viel Gepäck, vor allen Dingen die Geschäftsreisenden mit ihren Musterkoffern. An Sonderkarten werden nach den bisherigen Erklärungen alle Wohlfahrtskarten bestehen bleiben,

jedenfalls auch die bisher eingeführten Sonntagskarten und dann mit Rücksicht auf das Ausland wohl auch die Rundreisehefte, deren Sätze allerdings ebenfalls eine Revision erfahren müssen. Sie werden durchweg mäßige kilometrische Schnellzugzuschläge zu tragen haben und ohne weitere Belastung für alle Züge gelten; für das Inland wird indessen ihre Bedeutung stark zurückgehen, da die halbierten Rückfahrkarten etwas billiger sind."

„Das wird ungefähr die Eisenbahntarifreform sein, wie man sie unter den heutigen Verhältnissen erwarten darf. Sie entspricht dem, was das Landesparlament verlangt hat, vielleicht entspricht sie auch im großen ganzen den nicht allzu hoch gespannten Erwartungen des Publikums. Wir können nicht sagen, daß sie etwa alle berechtigten Hoffnungen befriedigt oder daß sich gegen sie nicht sachliche Einwendungen machen ließen; man könnte manches anders wünschen, aber es ist vielleicht falsch, den handelnden Personen daraus einen Vorwurf zu machen, da sie an ein bestimmtes Programm gebunden waren. Auch verkennen wir keineswegs den Wert dieser Reform an sich, und wir haben sogar ein Gefühl der Erleichterung, weil sich bestimmte Befürchtungen nicht zu bewahrheiten scheinen. Ein großes Ziel ist wenigstens erreicht durch die Herbeiführung voller Einheitlichkeit innerhalb der deutschen Bahnverwaltungen, worauf sich hoffentlich das größere — die Betriebsmittelgemeinschaft — aufbauen wird. Der Verkehr wird sich wesentlich einfacher gestalten, und der Reisende wird endlich befreit von dem Eisenbahnbureaukratismus, der ihm bestimmte Wege vorzuschreiben versucht: er ist fortan der Wahl seiner Aufenthaltspunkte, in Abweichungen von festgesetzen Reiseplänen, in der Wahl der Hin- und Rückfahrt völlig ungebunden. Für Geschäftsreisende ist das eine außerordentliche Wohltat, und insofern trägt die Reform auch einen sozialen Charakter. Man wird sich indessen noch mehr in die Einzelheiten vertiefen müssen, bevor man ein abschließendes Urteil abgibt. Das erfreulichste an der ganzen Sache ist zunächst, daß es überhaupt einmal vorwärts geht. Das ist an und für sich schon ein Segen!"

Auch die Kölnische Ztg. beschäftigt sich eingehend mit den bekannt gewordenen Grundzügen der Personentarifreform und äußert sich zu ihnen durchweg freundlich. Sie sagt u. a.:

„Will man aber den Wert einer solchen Reform beurteilen, so darf man sie unserer Meinung nach nicht aus dem Gesichtspunkte betrachten, ob hier und da für einige Reisen kleine Erhöhungen der Fahrpreise eintreten. Die Reform muß vielmehr als Ganzes ins Auge gefaßt werden. Dann wird sich ergeben, daß den Reisenden zahlreiche Vorteile und Vereinfachungen zugute kommen, die kleine, auf der anderen Seite zu bringende Opfer reichlich aufwiegen. Die neuen Sätze entsprechen im allgemeinen dem Preise der halben Rückfahrkarten. Es werden also alle diejenigen Reisenden, die Rückfahrkarten nicht benutzen können, eine erhebliche Preisermäßigung erfahren. Hierher gehören z. B. die Geschäftsreisenden, die beim Reiseantritt genaue Entschließungen über die Reise noch nicht treffen können, die Studenten, die Beamten und Offiziere bei Versetzungen. Aber auch für andere Reisende brachten die Rückfahrkarten bisher nicht immer Vorteile. Wie oft löste man sie sich in der Hoffnung, sie ausnutzen zu können, und diese Hoffnung traf nachher nicht ein! In Zukunft behält man bei allen Reisen seine Entschlußfreiheit und Beweglichkeit. Man braucht sich nicht mehr vor Antritt der Reise über die für die Rückfahrt zu wählende Strecke zu entscheiden, man kann für die beiden Fahrten verschiedene Wagenklassen wählen, kurz, man ist nicht mehr der Sklave seiner Fahrkarte."

„Die IV. Wagenklasse soll ermäßigte Fahrpreise nicht bekommen, und auch diese Tatsache ist in der Presse wiederholt bemängelt worden. Man vergißt dabei, daß der Preis von 2 ₰ für das Personenkilometer jetzt schon der niedrigste normale Personentarif der Welt ist. Er ist ein Satz, unter den die Eisenbahnverwaltungen, wenn sie auch nur ihre Selbstkosten decken wollen, schlechterdings nicht herabgehen können, und der auch mit Rücksicht darauf nicht zu hoch erscheint, daß gerade in der letzten Zeit für die bessere Ausstattung dieser Wagenklasse besonders viel getan ist. Dazu kommt, daß durch die Zeitkarten, die Schülerkarten, die Arbeiterkarten, die Stadt- und Vororttarife, deren Beibehaltung nach den bisherigen Erklärungen maßgebender Kreise wohl mit Sicherheit erwartet werden darf, einem großen Teil der minder begüterten Bevölkerung noch weit billigere Fahrgelegenheiten geboten werden. Außerdem hoffen wir, daß auch über die Sonntagskarten das letzte Wort noch nicht gesprochen ist."

„Hier und da begegnet man der Forderung, daß die IV. Klasse abgeschafft und der 2 ₰-Satz auf die III. Klasse übertragen werde. Die Einschränkung der Klassenzahl würde zwar vielleicht einige Vorteile für den Betrieb nach sich ziehen; abgesehen von den großen Einnahmeausfällen, die sich, wie von den Technikern berechnet worden ist, infolge dieser Maßregel auf rund 40 000 000 ℳ jährlich belaufen würden, hätte der Fortfall der IV. Klasse manche bedenkliche Folgen. Er würde auch zweifellos, wie aus dem Gang der von dem Minister Maybach Ende der 80er Jahre angebahnten Reformversuche zu schließen ist, auf großen Widerstand stoßen. Die IV. Wagenklasse hat neben ihrer Billigkeit Vorteile, für die die III. Klasse keinen Ersatz bieten könnte. Ihre Bauart ermöglicht die Mitnahme von Traglasten und Gerätschaften, was im Marktverkehr, für den Arbeiter, für den Hausierer von großer Bedeutung ist. Die Folge ihrer Abschaffung würde sein, daß alle diese Leute zu ihrem großen Nachteile in die III. Klasse übergehen und auch zum großen Teil die Schnellzüge benutzen würden. Es würde dadurch eine verhängnisvolle Überlastung der Schnellzüge eintreten, deren pünktliche Abfertigung kaum noch möglich wäre. Alle die Personen aber, die heute an der Benutzung der III. Klasse das größte Interesse haben: die mittleren Geschäftsreisenden, die weniger begüterten Kaufleute und Beamten, kurz, der größte Teil des Mittelstandes, würden in ihrer Mehrzahl in die II. Klasse übergehen, für sie würde also die Reform gleichbedeutend sein mit einer erheblichen Verteuerung der Reise. Die Eisenbahnverwaltung würde dann dem Drängen auf eine Herabsetzung der Fahrpreise der II. Klasse auf die Dauer schwerlich widerstehen können. Das würde aber weitere, sehr große Ausfälle für die Staatskasse zur Folge haben. Man kann es daher nur mit Freude begrüßen, daß an der Klasseneinteilung, die sich in Norddeutschland, Mitteldeutschland und einem Teil von Süddeutschland durchaus bewährt hat, nicht gerüttelt worden ist. Die bisherigen Erfahrungen lassen auch vermuten, daß die Teile von Süddeutschland, in denen infolge der Reformverhandlungen jetzt die IV. Klasse eingeführt werden wird, sich bald mit ihr befreunden werden, und man darf hoffen, daß auch in späterer Zeit das rechtsrheinische Bayern sich noch zu ihrer Einführung entschließen wird."

Weiter sagt sie zu den beabsichtigten Schnellzugzuschlägen nach Zonen: „Allen den Befürwortern der Reform, denen es hauptsächlich auf eine Verbilligung ankommt, wäre es natürlich am liebsten gewesen, wenn man sich dahin geeinigt hätte, die Schnellzugzuschläge ganz fallen zu lassen. So sehr wir einen solchen Wunsch begreifen, so unmöglich scheint es uns zu sein, ihn zu erfüllen. Man kann den außerpreußischen Staatsbahnen, mit deren Finanzen es bekanntlich nicht gerade glänzend bestellt ist, und die durch Einführung der IV. Klasse schon Einbußen erleiden, wirklich nicht zumuten, auch noch die erhöhten Einnahmen aus den Schnellzügen weitgehenden Reformideen zu opfern. Auch Preußen wird durch die Aufhebung der Rückfahrkarten Mindereinnahmen haben, die Sachverständige auf viele Millionen berechnen. Und für den Schnellzugzuschlag lassen sich zweifellos auch triftige sachliche Gründe ins Feld führen. Bei den Regierungskonferenzen scheint man von solchen Erwägungen ausgegangen zu sein. Man hat aber versucht, einen Schnellzugzuschlag zu finden, der, ohne die Reisenden, die ihn bisher nicht gezahlt haben, zu hart zu treffen, doch Einnahmen bringt. Ganz leicht wird es gewiß nicht gewesen sein, in dieser Beziehung allen genehme Vorschläge zu machen. Es ist zu bedenken, daß jetzt die sächsische und die süddeutschen Eisenbahnverwaltungen durchweg, wenn auch in verschiedener Höhe, kilometrische Zuschläge erheben, und daß bei uns in Preußen für die einfache Fahrt gleichfalls ein kilometrischer Zuschlag erhoben wird, während die Rückfahrkarten zur Benutzung von Schnellzügen ohne Zuschlag berechtigen." . . . „Eine höhere Bemessung der Fahrpreise für Schnellzüge entbehrt sicher nicht der inneren Berechtigung. Man kann vielleicht über die viel erörterte Frage, ob die Schnellzüge höhere Selbstkosten als die Personenzüge verursachen, technisch verschiedener Meinung sein. Jedenfalls aber wird durch die schnellere Beförderung und die für Schnellzüge verwendeten besseren und bequemeren Betriebsmittel dem Reisenden eine höhere Leistung als in den einfachen Zügen geboten, für die man also auch eine höhere Gegenleistung verlangen kann. Außerdem haben Schnellzugzuschläge und zwar besonders feste Zuschläge den großen betrieblichen und auch für die Fahrgäste nicht zu unterschätzenden persönlichen Vorteil, daß durch sie der Ortsverkehr von den Schnellzügen einigermaßen ferngehalten wird." . . . „Für die Reisenden, die auf einfache Fahrkarten fahren, wird in den meisten Fällen eine Ermäßigung eintreten, vor allem auf große Entfernungen. Es beträgt z. B. für die Strecke Berlin-Cöln der Unterschied zwischen Schnell- und Personenzugkosten jetzt in I. Klasse 6,10 ℳ, in II. Klasse 4,10 ℳ und in III. Klasse 4 ℳ; künftig kostet der Zuschlag im Höchstfalle 2 ℳ, in der III. Klasse vermutlich nur 1 ℳ. Für die Reisenden endlich, die bisher Rückfahrkarten benutzten und keinen D-Zug wählten, wird allerdings eine Erhöhung des Preises eintreten. Aber bei den genannten Sätzen wird sie sich nicht allzu fühlbar machen, denn sie geht, wie gesagt, unter den D-Zugzuschlag hinab, der zwar manche Kritik hervorgerufen, aber nicht verhindert hat, daß die D-Züge sich einer wachsenden Beliebtheit erfreuen. Dazu kommt, daß es unserer Meinung nach später angängig sein wird, auf allen Verkehrsstrecken, auf denen regelmäßig Schnellzüge fahren, Fahrkarten mit eingerechneten Schnellzugzuschlägen auszugeben, so daß Zuschlagkarten nur noch beim Übergang von Personen- auf Schnellzüge zu lösen sein würden. Die lästige

nachträgliche Gebührenerhebung, wie bisher bei den Platzkarten, fiele dann weg. Auch das ist eine nicht gering anzuschlagende Annehmlichkeit."

„Schließlich sollte man doch auch ein kleines Opfer nicht allzu hoch veranschlagen gegenüber dem großen Fortschritte, daß die verwickelte Fahrkartenfrage, die für Reisende und Eisenbahnverwaltung eine Quelle von Unklarheit und Ärger war, durch Schaffung eines einfachen und durchsichtigen Tarifs für Deutschland einheitlich gelöst wird."

Weiter äußert sich die Köln. Ztg. über die Aufhebung des Freigepäcks, ohne daß ihr die Veröffentlichungen der Frkf. Ztg. über die Einzelheiten des Gepäcktarifs schon bekannt waren. Sie wird von diesem wohl befriedigt sein, da er die bekannten Unzuträglichkeiten des verwickelten jetzigen Tarifs beseitigt. „Die Abfertigung ist bei dem heutigen Freigepäcksystem nur in dem Falle einfach, wenn ausschließlich Freigepäck innerhalb der preußischen Staatsbahnen zur Aufgabe kommt. Wird Gepäck über 25 kg aufgegeben, und zwar besonders nach Stationen von Verwaltungen, die kein Freigepäck gewähren, so wird die Berechnung der Fracht für den Schalterbeamten sehr umständlich und zeitraubend, für den Reisenden ganz unmöglich. Es erscheint uns daher nur natürlich, daß den süddeutschen Verwaltungen nicht zugemutet worden ist, diese Einrichtung zu übernehmen, daß vielmehr Preußen sich entschlossen hat, das bessere süddeutsche System der Gepäckbeförderung anzunehmen. Aber wir wollen hoffen, daß der neu einzuführende Tarif billig und leicht übersichtlich ist und den Wünschen des Handelsstandes entspricht. Über die Frachtsätze selbst ist in Stuttgart nichts gesagt worden. Aber daraus, daß von Zonen- und Gewichtsabstufungen die Rede war, kann man mit einiger Zuversicht schließen, daß ein einfacher Tarif gewählt worden ist, dessen Sätze nicht für jedes Kilometer und jedes Kilogramm wechseln, so daß es leicht sein wird, die Gepäckfracht selbst zu berechnen und das Gepäck schnell abzufertigen." Sie gibt in ihren Schlußsätzen der Genugtuung darüber Ausdruck, daß es jetzt den Regierungen gelungen zu sein scheine, sich auf einer mittleren Linie zu einigen, und so dürfe man annehmen, daß die Bestrebungen, die schon jahrzehntelang auf der Tagesordnung standen, endlich ihrer Verwirklichung entgegengehen. „Im Jahre 1876 ist das große Reichseisenbahnprojekt des Fürsten Bismarck an dem Widerstand der Regierungen und der Bevölkerung einiger Bundesstaaten gescheitert. Heute geben die damaligen Gegner selbst offen zu, daß sie damals einen schweren Fehler begangen haben. Auch jetzt stehen wir wieder vor einem bedeutenden Augenblick in der Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens. Es gilt, gute und ganze Arbeit zu machen. Entschlossen muß zugegriffen werden. Die, die noch abseits von den entschlossenen Reformfreunden stehen, mögen sich überlegen, daß es ihnen geben könnte, wie den früheren Gegnern des Reichseisenbahnplans. Scheitern jetzt die Bemühungen, einen bedeutungsvollen Schritt auf dem Wege zur wirtschaftlichen Einheit unseres deutschen Vaterlandes durch umfassende, auch die Betriebsmittelgemeinschaft einschließende Eisenbahnreformen zu machen, so mögen sich später, wenn der günstige Augenblick unbenutzt geblieben ist, die reumütigen Reformgegner die Schuld an diesem neuen Fehler zumessen."

Zur Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee.

Es kann dieser Plan natürlich nicht mehr den Anspruch auf Neuheit für sich in Anspruch nehmen, nachdem er seit etwa 50 Jahren mehr oder minder die Öffentlichkeit beschäftigt hat. Er gewinnt in der gegenwärtigen Zeit aber doch eine besondere Bedeutung, denn es ist ein Umstand neu und mit überzeugender Kraft hinzugetreten, den man in Rußland bisher nicht hat gelten lassen wollen, den anzuerkennen man jetzt aber durch die Not gezwungen worden ist: die Erkenntnis, daß die Eisenbahnen nicht leistungsfähig genug sind, um den Anforderungen der Industrie, des Bergbaues und der Landwirtschaft zu genügen. Unter solchen Verhältnissen muß natürlich ein Ausweg gesucht und gefunden werden, weil andernfalls nicht nur einzelne Erwerbszweige, sondern das ganze Land und seine Sicherheit gefährdet erscheinen. Es erscheint daher heute der Plan viel aussichtsvoller unter dem Drucke der außerordentlich bösen Erfahrungen des letzten Jahres, als vor etwa 10 Jahren, wo man sich noch in dem schönen Wahne wiegte, mit den Eisenbahnen lasse sich alles leisten. Die Wirklichkeit hat diesen Wahn zerstört und der Selbsterhaltungstrieb macht seine Rechte geltend. Dieser verlangt aber gebieterisch nach einer Möglichkeit, Produkte und Erzeugnisse fortschaffen zu können, was jetzt nicht möglich ist. Unter diesem Gesichtswinkel gewinnt der Plan besonderes Interesse. Am 13./26. April d. J. ist nämlich — nach Angabe der „Now. Wr." — dem Finanzministerium vom Rat der Montanindustriellen Südrußlands ein Plan zur Verbindung des Schwarzen Meeres mit der Ostsee vorgelegt worden, über den die „Now. Wr." einige interessante Einzelheiten bringt. Der Plan stammt nach dieser Quelle vom belgischen Ingenieur Grafen Gustav Defosse, der im Jahre 1890 das Wassersystem des Dnepr, der Beresina und der Düna untersucht hat, um den vorläufigen Plan zu einer Kanalverbindung zwischen den genannten beiden Meeren auszuarbeiten. Nachdem er dies getan und sich das zur Ausführung nötige Kapital von 500 000 000 Fr. beschafft hatte, wandte er sich im November 1904 an die Regierung mit dem Gesuch, ihm zum Bau dieses Kanals die Konzession zu erteilen. Nach dem ausgearbeiteten Plane beginnt der Kanal — wie die „Now. Wr." ausführt — bei Chersson und geht den Dnepr entlang, wobei scharfe Biegungen des Flusses ausgeglichen werden sollen. Auch die Stromschnellen sollen weggeschafft werden. Von der Mündung der Beresina in den Dnepr schließt sich der Kanal dem Laufe der Beresina an, um in gerader Linie mit der Düna vereinigt zu werden und bei Riga seinen Abschluß zu finden. Die Länge des ganzen Kanals beträgt 1600 km (1499 Werst), die Breite wird sich an der Oberfläche auf 65 und am Grunde auf 35 m stellen und die Tiefe auf 8,5 m. Eine Reihe breiter Ausweichestellen und Häfen wird bei den am Kanal belegenen Städten angelegt werden. Die Breite und die Tiefe des Kanals wird abgeändert werden, wenn dies das Ministerium der Verkehrsanstalten notwendig finden sollte. Da der Kanal elektrisch beleuchtet werden soll, so wird der Verkehr Tag und Nacht unterhalten werden können, und zwar mit einer Geschwindigkeit von 8 Knoten (14 Werst) in der Stunde, wie das beim Suezkanal der Fall ist, so daß die Fahrt aus dem Schwarzen Meere nach der Ostsee fünf Tage dauern wird. Für die Notwendigkeit, den Bau des Kanals sofort in Angriff zu nehmen, führt Graf Defosse unter anderem folgendes an: Die Anlage des Kanals wird mit ausländischem Kapital ohne jegliche Garantien der Regierung ausgeführt werden. Die Konzession läuft nach 70 Jahren ab. Mit Eröffnung des Kanals würde das Budget des Ministeriums der Verkehrsanstalten um 7 000 000 R. jährlich geringer werden, die gegenwärtig vom Ministerium für Verbesserung der Schiffahrtsstraße des Dnepr und der Düna ausgegeben werden. Die Staatseinnahmen würden sich um 10 % des Gewinns der Gesellschaft heben, welcher auf mindestens 150 000 000 Fr. berechnet wird. Durch Anlage des Kanals würde Rußland in die Lage kommen, am internationalen Markt jeglichen Wettbewerb zu schlagen, da das Getreide dann nicht mehr auf der Eisenbahn nach den Seehäfen, sondern nach den näher belegenen Häfen des Kanals befördert zu werden brauchte. Auch der Transport von Steinkohle nach den nordwestlichen Gouvernements würde billiger werden, und die Frage der Unabhängigkeit von englischer Steinkohle wäre gelöst. Ferner würde der Kanal noch als Transitweg für Schiffe Bedeutung gewinnen, die aus Suez, Ägypten, Griechenland und der Türkei Waren nach Nordeuropa befördern. Schließlich würden Hunderttausende russischer Bauern Arbeit finden, und auch die Eisenindustrie würde infolge der großen Bestellungen aufblühen.

So weit die „Now. Wr.".

Es kann hier natürlich unerörtert bleiben, ob die Erwartungen des sich um die Konzession bemühenden Grafen in allen Punkten zutreffen und in Erfüllung gehen werden. Jedenfalls kann aber wohl als sicher angenommen werden, daß eine solche Wasserstraße für die Entwicklung des Landes und namentlich der in erster Reihe berührten Industriegebiete von ganz außerordentlicher Bedeutung und Wichtigkeit sein wird. Würden in erster Reihe Handel und Verkehr durch den Kanal einen großen Anstoß und eine Belebung erfahren, so kann auch nicht übersehen werden, daß eine Wasserstraße von solcher Tiefe auch Kriegsschiffen die Möglichkeit geben würde, vom Schwarzen Meere in die Ostsee und umgekehrt zu gelangen. Auch diese Frage ist eine brennende, wie die Erfahrungen des letzten Jahres gelehrt haben, denn es kann wohl mit ziemlicher Sicherheit angenommen werden, daß die Schwarzmeer-Flotte zum größten Teile jetzt nicht mehr vor Ssewastopol liegen würde, sondern vielleicht bei der Seeschlacht in der Koreastraße mitgewirkt und ihr eine für die Russen glücklichere Wendung gegeben hätte, wenn ihr die Möglichkeit gegeben gewesen wäre, auf irgend einem Wege und selbst auf dem riesigen Umwege über Riga sich aus der tatenlosen Ruhe zu befreien. Also der geplante Wasserweg wäre in jeder Beziehung ein sehr großer Erfolg auf dem Wege der Entwicklung des Zarenreiches; es bleibt nur leider nach wie vor sehr fraglich, ob seine Herstellung durchgeführt werden wird.

Der württembergische Eisenbahnetat für die Jahre 1905 und 1906 in der Kammer der Abgeordneten.

Wir teilen aus den Verhandlungen über diesen Etat in der Abgeordnetenkammer, den Berichten des Staatsanzeigers für Württemberg folgend, Nachstehendes mit: Der Berichterstatter, Vizepräsident der Kammer Dr. v. Kiene (Zentrum), bringt die Umleitungen zur Sprache. Er meint, der materielle Erfolg sei kein großer. Die Umleitungsgrenze sei auf 20 % festgesetzt worden, Württemberg hatte 10 % beantragt. Von dem Württemberg bisher entgangenen Gewinn von etwa 1 000 000 ℳ bleiben ihm künftig 250 000 bis 300 000 ℳ gesichert. Bei den Verhandlungen habe sich ergeben, daß Württemberg in dieser Beziehung am schlechtesten, Bayern am günstigsten weggekommen sei. Bedauerlich sei, daß selbst über die Anwendung der zugelassenen Umwegsgrenze von 20 % noch Meinungsverschiedenheiten bestehen, so zwischen Württemberg und Bayern bezüglich des Seeweges von Lindau nach Romanshorn. Auch mit Baden habe sich noch eine Schwierigkeit ergeben, die aber jetzt beigelegt sei. In der Frage der Betriebsmittelgemeinschaft schweben die Verhandlungen noch, doch dürfe man auf einen günstigen Abschluß hoffen. Der Finanzkommission der Kammer sei vertraulich der Vertragsentwurf mitgeteilt worden, den Württemberg den anderen Verwaltungen unterbreitet habe; in der Kommission sei man einstimmig der Meinung gewesen, daß auf dieser Grundlage ein wesentlicher Fortschritt erzielt werden würde, sowohl nach der Richtung der Beschleunigung als der Verbilligung des Verkehrs. Bezüglich der gemeinsamen Beschaffung der Betriebsmittel gebe er dem Wunsche Ausdruck, daß das württembergische Wagensystem nicht verschwinden möge. Die Ersparnisse werden zu Anfang auf 11 000 000 ℳ geschätzt, wovon etwa 1 000 000 ℳ auf Württemberg entfallen mögen, und diese Ersparnis werde sich im Laufe der Zeit ohne Zweifel noch steigern. Der Wahrung der württembergischen Eisenbahnhoheit, der Selbständigkeit der Verwaltung werde bei dieser Regelung in durchaus befriedigender Weise Rechnung getragen. Preußen selbst habe in dieser Beziehung ein klares Wort gesprochen; Minister v. Budde habe gesagt, es werde dem Drängen auf eine engere Gemeinschaft durch die Betriebsmittelgemeinschaft der Boden entzogen. Eine gewisse Beengung des landständischen Bewilligungsrechts werde allerdings eintreten, sofern eben das Gemeinschaftsamt bestimme, wie viel Wagen die einzelne Verwaltung beschaffen müsse; aber sehe man näher zu, so habe die württembergische Verwaltung schon seither keine Möglichkeit gehabt, den Forderungen der Regierung auf diesem Gebiet ein selbständiges Ermessen entgegenzustellen. Redner spricht sich dann über die geplante Personentarifreform aus, und zwar in günstigem Sinne mit dem Wunsch, daß die zwischen den Eisenbahnverwaltungen schwebenden Verhandlungen förderlich verlaufen. Von der unbedingten Gegnerschaft gegen die IV. Klasse sei er etwas abgekommen, seit er auf einer Rheinreise diese Klasse persönlich kennen gelernt habe. Lieber wäre ihm der 2 ₰-Tarif für die III. Klasse, aber unter gewissen Voraussetzungen könne er sich auch für die IV. Klasse erklären. Es handle sich dabei ja überhaupt nur noch um den Namen. Bayern habe den Ausweg gefunden, zwei Arten von III. Klasse zu schaffen: eine Klasse III a und eine Klasse III b. In der einen dürfe man im Schnellzug mitfahren, in der anderen zahle man 2 ₰. Ihm sei die Frage der 2 ₰-Klasse nur noch eine Namensfrage, die er ruhig der Entwicklung überlasse. Das Bild des Eisenbahnetats sei diesmal ein günstigeres als vor zwei Jahren. Den wirtschaftlich bedeutsamsten Fortschritt sehe er darin, daß die erheblichen Ergänzungen künftig bis zum Betrag von 100 000 ℳ aus laufenden Mitteln bestritten werden, nicht mehr aus Kreditmitteln. Redner gibt statistische Vergleiche über das Anlagekapital, die Rente, den Betriebskoeffizienten. Trotz der allgemeinen Gehaltsaufbesserung von 1901 sei eine außerordentlich große Zahl von Petitionen um Gehaltsverbesserung des Eisenbahnpersonals bei der Kammer eingekommen. Da werde es interessieren, daß Württemberg in der Bezahlung der Eisenbahnbeamten und Bediensteten durchweg an dritter Stelle, bei Gesamteinrechnung aller Aufwendungen, einschließlich der Wohlfahrtseinrichtungen, sogar an zweiter Stelle stehe; an erster Stelle marschiere Baden. Am Gesamtetat einen Abstrich zu machen, sei die Kommission nicht in der Lage gewesen. Sie vertraue, daß die Eisenbahnverwaltung in steter Fühlung bleibe sowohl mit dem Reisepublikum, als mit der Volksvertretung, insbesondere, daß die wichtigen, bedeutsamen Vereinbarungen, über die jetzt verhandelt werde, der Kammer zur Genehmigung vorgelegt werden.

Hierauf erwiderte der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden in längerer Rede, aus der wir einzelne besonders interessierende Stellen ausführlicher wiedergeben. Der Minister teilt zunächst die rechnerischen Ergebnisse der letzten Jahre mit. Im Rechnungsjahre 1903 betrug der Reinertrag der Staatseisenbahnen 19 442 107 ℳ, d. h. 3 135 337 ℳ mehr als der Etatssatz und 2 260 777 ℳ mehr als der Zinsenbedarf für die Eisenbahnschuld im Jahre 1903. Es wurden Mehreinnahmen gegenüber dem Etat im ganzen erzielt 2 629 743 ℳ. Wenigerausgaben, d. h. Ersparnisse wurden gegenüber dem Etat erzielt im Betrag von 505 594 ℳ. Im Jahre 1904 betrugen die Einnahmen 64 583 000 ℳ, gegen den Etatssatz mehr 3 723 000 ℳ, die Ausgaben 44 379 630 ℳ, gegen den Etatssatz weniger 92 000 ℳ, der Reinertrag somit 20 203 370 ℳ. Hiervon sind zur laufenden Verwaltung abgeliefert worden die üblichen 16 300 000 ℳ, während dem Eisenbahnreservefonds zufließen werden rund 3 900 000 ℳ, so daß sich dieser Fonds nach dem Stand vom 1. April 1905 voraussichtlich auf 8 160 000 ℳ erhöhen wird. Mit diesen Einnahmen von 32 978 ℳ auf das Kilometer Betriebslänge sei der höchste Stand erreicht worden, auch werde der Reinertrag größer sein als in den bisher günstigsten Rechnungsjahren 1898 und 1903. Das sei ja ein ganz erfreuliches Ergebnis, verglichen mit denjenigen anderer Eisenbahnverwaltungen allerdings weniger glänzend, da, wenn auch die zur Verzinsung der Eisenbahnschuld erforderliche Summe von 18 165 000 ℳ dadurch aufgebracht, ja um etwa 2 000 000 ℳ noch übertroffen werde, der zur Tilgung nötige Betrag noch nicht erreicht sei, vielmehr der Überschuß hinter diesem Erfordernis noch rund um 1 000 000 ℳ zurückbleibe. Was den neuen Etat für 1905/06 betrifft, so sei bei der Ungewißheit der Wirkung der neuen Handelsverträge auf den Eisenbahnverkehr eine vorsichtige Einschätzung geratener erschienen. Die persönlichen Ausgaben würden im Jahre 1906: 22 830 000 ℳ betragen, was innerhalb 5 Jahren einer Steigerung um 20 % gleichkomme bei einer Einnahmesteigerung von nur 12 %. Das sei ein sprechender Beweis dafür, wie die Eisenbahnverwaltung bemüht sei, ihr Personal besser zu stellen und gleichzeitig zu vermehren, hauptsächlich auch in der Absicht, um dadurch eine immer weitergehende Verkürzung der Dienst- und eine Verlängerung der Ruhezeiten zu ermöglichen. Der Minister erwähnte weiter die Ausdehnung der Sterbekasse auf die ständigen Arbeiter, die verbesserte Unterbringung und Verpflegung des Personals durch Herstellung von Aufenthaltsräumen, Übernachtlokalen und Speisewärmvorrichtungen; die Einrichtung von Badeanstalten; die Herstellung alkoholfreier Getränke und ihre Verabreichung zum Kostenpreis an das Personal; die bahnärztliche Verpflegung; den Abschluß von Verträgen mit verschiedenen Heilanstalten behufs Erlangung von Preisermäßigungen für das Personal und dergl. mehr. Zu der Frage der Dienst- und Ruhezeit bemerkte er, daß die gemeinsamen Bestimmungen über die planmäßige Dienst- und Ruhezeit der Eisenbahnbetriebsbeamten in entsprechender Weise auch noch auf einen weiteren Kreis von Beamten ausgedehnt und seit dem Jahre 1901 fortwährend in dem Sinne verbessert worden seien, daß die Ruhezeit vermehrt, die Dienstzeiten vermindert wurden. Auch durch die neueste Statistik werde dies bestätigt. Die Generaldirektion hebe in einem Berichte ausdrücklich hervor, daß vom Personal Beschwerden über zu lange Dienstzeit eigentlich niemals vorgebracht werden, auch nicht bei den Amtsvisitationen. Die vorgetragenen Wünsche oder Beschwerden beziehen sich meist auf Gehaltserhöhungen und schöne Titel. „Beschwerden werden in der Regel nur in der Tagespresse laut oder in den Verbandszeitungen, und doch wäre es viel einfacher und auch viel ehrlicher und wohl auch männlicher, sich anstatt in anonymen Zuschriften an die Presse vertrauensvoll unmittelbar an die Vorgesetzten zu werden, zumal dabei nichts riskiert wird, es sei denn, daß offenbare Mißverständnisse, Unrichtigkeiten und Übertreibungen alsbald aufgeklärt und zurückgewiesen werden können." Alsdann werde mancher Artikel und manche Eingabe ungeschrieben und damit manche Arbeit der Verwaltung wie der Kammer erspart bleiben. — Auch in der Wohnungsfrage gehe aus der Statistik hervor, daß die Verwaltung bemüht sei, den bestehenden Bedürfnissen immer weiter Rechnung zu tragen. Am 31. März 1902 befanden sich im Eigentum der Eisenbahnverwaltung 2044 Gebäude mit 3796 Wohnungen, 1903 waren es 2006 mit 3892, 1904: 2091 Gebäude mit 3969 Wohnungen; darunter ausschließlich Dienst- und Mietwohngebäude für Unterbeamte und Arbeiter im Jahre 1902: 285 mit 1409, 1903 303 mit 1493, 1904: 316 mit 1549 und 1905: 334 Gebäude mit 1674 Wohnungen. Demnach sind durchschnittlich in jedem der letzten Jahre etwa 90 Wohnungen hinzugekommen. Der Minister verbreitet sich sodann über die Bestrebungen der Beamten, Baugenossenschaften zu gründen. Wir werden über diese Stelle der Rede besonders berichten. Zu der Bahnsteigsperre bemerkt der Minister, sie sei auch ihm nicht gerade sympathisch, sie könne aber in Württemberg allein nicht umgangen werden,

obwohl hier ihre Einführung durch die örtlichen Verhältnisse in den Bahnhöfen vielfach noch erschwert werde. Die Kohlen-Bohrversuche seien im Gang, es müsse abgewartet werden, welche Resultate sie zeitigen. Der Minister kommt dann zu den schon mehrfach besprochenen Verkehrsleitungen und zu der Frage der Betriebsmittelgemeinschaft. Bezüglich der ersteren meint er, es sei immerhin leichter, im Parlament Beschlüsse zu fassen, als solche auszuführen, zumal in diesem Fall, wo bei denen, auf die es in erster Linie ankomme, eben wenig Geneigtheit bestehe, diesen Beschlüssen Rechnung zu tragen. Im übrigen bitte er zu bedenken, daß wir in dieser Sache den Nachbarstaaten weder den Krieg erklären, noch eine höhere Instanz, die zur Entscheidung zuständig wäre, anrufen können, somit eben auf die friedlichen Mittel und Künste der Überredung und Vorstellung angewiesen seien, von denen er hoffe, daß sie schließlich doch noch zu einer Verständigung über die noch schwebenden Punkte, so insbesondere auch über die Verkehrsumleitungen am Bodensee, führen werden.

In Sachen der Betriebsmittelgemeinschaft habe sich seit seinen letzten Erklärungen in der Generaldebatte wesentlich nichts geändert; es haben Ausschüsse und Unterausschüsse getagt, das Ergebnis ihrer Beratungen war bisher ein solches, daß die Hoffnungen auf ein endliches Zustandekommen der Gemeinschaft gegen früher nicht vermindert seien. Der Herr Berichterstatter habe sich auf Schätzungen der von der Betriebsmittelgemeinschaft zu erwartenden Mehrerträgnisse eingelassen. Er möchte ihm heute auf dieses Gebiet nicht folgen, wiewohl auch er natürlich davon ausgehe, daß finanzielle Vorteile mit der Gemeinschaft verbunden sein und diese die Tragung des durch die Personentarifreform veranlaßten Ausfalls erleichtern werden. Ob sich diese Mehrerträgnisse gleich im ersten Jahre geltend machen werden, das sei freilich eine andere Frage. Es sei dann auch wieder die Frage aufgeworfen worden, wie wir uns verhalten würden, wenn nicht alle anderen deutschen Staaten auf die Betriebsmittelgemeinschaft eingehen sollten. Eine Betriebsmittelgemeinschaft, so wie sie jetzt geplant sei, könne nur zwischen unmittelbar aneinander grenzenden Staaten ausgeführt werden. Wenn also keine der unmittelbar an Preußen grenzenden süddeutschen Verwaltungen mittun sollte, so sei eine Gemeinschaft zwischen Württemberg und der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft allein nicht denkbar. Sofern aber nur wenigstens noch Baden beitreten würde, unterliege es keinem Zweifel, daß, auch wenn Bayern sich nicht anschließen sollte, eine Gemeinschaft möglich wäre. Er glaube und hoffe aber, daß diese Frage nur eine akademische Bedeutung habe.

Nachrichten.

Deutschland.

— Auf dem Wege zur Betriebsmittelgemeinschaft. Der Köln. Ztg. wird aus Berlin, 26. d. M., geschrieben: „Außer der für den 14. Juni in Oberhof in Thüringen anberaumten allgemeinen Eisenbahnkonferenz der deutschen Eisenbahnverwaltungen, die die Organisation des Gemeinschaftsamtes zum Gegenstande haben soll, wird im Anschluß an die vom 23. bis 25. d. M. in Berlin abgehaltenen Sitzungen des Finanzausschusses der deutschen Staatsbahnen eine weitere Sitzung des Finanzausschusses am 28. Juni in Eisenach stattfinden. Wie wir hören, ist man durch die letzten Verhandlungen des Finanzausschusses, über deren Inhalt Einzelheiten noch nicht bekannt gegeben werden, in den meisten Punkten schon zu voller Einigung gekommen. Man hofft an zuständiger Stelle, daß über die wenigen noch ausstehenden, allerdings finanziell sehr wichtigen Punkte in Eisenach eine grundsätzliche Verständigung erreicht werden kann, und daß alsdann in der zweiten Hälfte des September die Gesamtkommission aller Vertreter der deutschen Eisenbahnstaaten über die Bildung der Betriebsmittelgemeinschaft zu endgültigen Beschlüssen gelangen kann."

— Anträge Herold und Öser im preußischen Abgeordnetenhause. Bei der Etatsberatung war der Antrag der Abgg. Herold (Zentr.) und Genossen der Budgetkommission überwiesen. Der Antrag lautet:

„Die Regierung zu ersuchen: 1. den Beamten und Arbeitern der Staatseisenbahnen Zeit und Gelegenheit zum regelmäßigen Besuch des Gottesdienstes an Sonn- und Festtagen, mindestens aber an zwei Sonntagen im Monat zu geben; 2. für die Handwerker und Arbeiter in den Haupt- und Nebenwerkstätten der Staatseisenbahnen einen jährlichen Urlaub, steigend mit der Zahl der Arbeitsjahre, unter Fortbezug des Lohnes einzuführen."

Die Budgetkommission beantragte, den Antrag zu 1 durch die Erklärung der Regierung für erledigt zu erklären, den Antrag zu 2 der Regierung zur Erwägung zu überweisen. Nach kurzer Beratung beschloß das Haus am 23. d. M. dem Kommissionsantrag gemäß.

Es folgte die Beratung des gleichfalls bei der Etatsberatung der Budgetkommission überwiesenen Antrages der Abgg. Öser (fr. Volksp.) und Genossen:

„Die Regierung zu ersuchen, dahin zu wirken, 1. daß im Eisenbahnbetriebe die auf die Nachtzeit entfallenden Dienststunden entsprechend höher angerechnet werden als die im Tagesdienst geleisteten; 2. daß die auf den Nachtdienst folgende Ruhezeit ausreichend bemessen werde."

Die Budgetkommission beantragte, den Antrag der Regierung als Material zu überweisen. Diesem Antrage wurde entsprochen. Der Antragsteller meinte, die Beamten des Eisenbahnbetriebes hätten zwei, höchstens drei Ruhetage im Monat, das sei zu wenig; manche hätten sogar nur einen Ruhetag. Unter der Einwirkung des Reichstages sei in der Postverwaltung der Nachtdienst ganz anders geregelt und bemessen. Während bei der Post wöchentlich nur 60—69 Dienststunden angesetzt sind, weise die Eisenbahn täglich 11—16 Stunden, also wöchentlich bis 112 Stunden, auf. Die Initiative zur Regelung des Nachtdienstes bei der Eisenbahn könne man ruhig zunächst der Regierung überlassen. Die Post sehe als Nachtdienst die Zeit von abends 10 bis morgens 6 Uhr an. Das Zweckmäßigste wäre, die Verwaltung stellte einmal eine genaue Statistik darüber auf, um eine Übersicht zu gewinnen.

— Gültigkeit der Polizeistunde für Bahnwirtschaften. Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin hat unter Bezugnahme auf § 9 des Pachtvertrages mit den Bahnwirten an sämtliche Bahnwirte ihres Bezirks nachstehendes Schreiben erlassen: „Nach der Entscheidung des Reichsgerichts vom 22. September 1904 (Band 37, Heft 2, Seite 260) findet der § 365 Absatz 2 Strafgesetzbuch, wonach für den Wirt das Dulden des Verweilens der Gäste über die gebotene Polizeistunde hinaus unter Strafe gestellt wird, auch auf Bahnwirte Anwendung, die das Verweilen von Gästen, die nicht zum reisenden Publikum oder zu den diesem gleichgestellten Personen gehören, in den Restaurationsräumen über die gebotene Polizeistunde hinaus gestatten. Mit den ‚dem reisenden Publikum gleichgestellten Personen' sind offenbar diejenigen gemeint, welche Reisende begleiten oder abholen."

— Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier. Von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des Ruhrbezirks sind vom 16. bis 22. d. M. in 6 Arbeitstagen 123 946 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 658 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 115 886 und auf den Arbeitstag 19 314 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei gleicher Anzahl Arbeitstage. Es wurden demnach vom 16. bis 22. d. M. auf den Arbeitstag 1344 und im ganzen 8060 Wagen oder 7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 20. d. M. und betrug 20 651 Wagen gegen 19 718 am 19. Mai im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 24 262 Wagen zu 10 t gegen 22 006 im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 1 gegen 30 sowie von anderen Gütern 41 gegen 3 Wagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 22. d. M. 23 967 offene Wagen gegen 25 069 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 1102 oder 4,4 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— Zum Eisenbahnunfall bei Wutha (Thüringen), bei dem mehrere Beamte ums Leben kamen und durch den der Weihnachtspaketverkehr nicht unerheblich gestört wurde (vergl. Nr. 102 S. 1582 Jahrg. 1904 d. Ztg.), wird berichtet, daß dessen Urheber, Zugführer Hirsch-Erfurt, vom Landgericht in Eisenach zu sechs Monaten Gefängnis verurteilt wurde.

— Die Stiftung eines Erinnerungszeichens für hessische Eisenbahnbedienstete ist durch Allerhöchste Entschließung des Großherzogs von Hessen vom 5. April d. J. genehmigt, und der hessische Finanzminister ist mit der Verleihung im Namen des Großherzogs beauftragt. Das Erinnerungszeichen erhält dieselbe Form wie das preußische, nur tritt selbstverständlich an die Stelle der preußischen die hessische Krone. Auch soll das hessische Erinnerungszeichen unter den gleichen Bedingungen

wie das preußische verliehen werden. Hiernach darf eine große Anzahl von hessischen Beamten, Hilfsbeamten und Arbeitern in allernächster Zeit auf das Erinnerungszeichen rechnen.

— **Umzugskosten.** Bei den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen können, wie die „Eisenbahn“ mitteilt, nach Anordnung des Herrn Verwaltungschefs Hilfskräften des mittleren und unteren Dienstes sowie den Schrankenwärterinnen, wenn sie aus dienstlichen Gründen nach anderen Orten versetzt werden, zur Bestreitung der ihnen entstehenden besonderen Unkosten einmalige Lohnzulagen bis zum Betrage von 50 ℳ. gewährt werden. Diese Lohnzulagen sind bis zu vorgenanntem Höchstbetrage in Höhe der wirklich erwachsenen Auslagen, deren Richtigkeit von den Vorständen der Dienstabteilungen zu prüfen ist, in Rechnung zu stellen.

— **Eisenbahnunfall bei Schwegenheim.** Der am 25. d. M. früh kurz nach 5 Uhr von Speyer abgegangene, mit 40 Arbeitern besetzte Materialzug der im Bau befindlichen Kleinbahn Speyer-Geinsheim-Neustadt ist kurz vor der Station Schwegenheim entgleist. Die Maschine und fünf Wagen sprangen aus dem Gleise und schoben sich übereinander. Dabei wurde der den Zug führende Wagenwärter getötet, ein Arbeiter schwer und mehrere andere Arbeiter leichter verletzt. Die Mehrzahl der Arbeiter rettete sich durch Abspringen. Die Ursache des Unglücks soll, wie der „Pfälzische Kurier“ meldet, ein Schienenbruch sein.

— **Wagenstandgeld.** Die Graudenzer Handelskammer hat der Speditions- und Schiffahrtszeitung zufolge beim preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt, das Wagenstandgeld für Sonn- und Feiertage nur in allen denjenigen Fällen einzuheben, in denen die Ent- oder Beladefrist bereits am Freitag bezw. an dem dem Vortage vor den Feiertagen vorangehenden Tage abgelaufen ist, in denen also die Ent- oder Belader schon am Tage vor Sonn- oder Feiertagen sich im Verzuge befinden. Die genannte Zeitung bemerkt hierzu u. a.: „Die soziale Wirtschaftspolitik hat es dahin gebracht, daß heute schon zahlreiche große Fabriken und Werke, die für den Wagenladungsverkehr hauptsächlich in Frage kommen, an den Vortagen der Sonn- und Feiertage ihre Betriebe frühzeitig schließen müssen. Es wird ihnen hierdurch die Möglichkeit genommen, die ankommenden Ladungsgüter an diesen Tagen rechtzeitig abzunehmen, und jeder wird bei voller Ehrlichkeit zugestehen müssen, daß es eine offenbare Ungerechtigkeit ist, wenn in solchen Fällen eisenbahnseitig ein Wagenstandgeld für die folgenden Sonn- oder Feiertage zur Erhebung gelangt. Dieser Auffassung werden sich auch die Eisenbahnen nicht verschließen können. Sie selbst sehen doch, daß auch sie durch die heute schon im Eisenbahngüterverkehr eingetretene verstärkte Sonntagsruhe gehindert werden, die Güterwagen in der früher üblichen Weise an diesen Tagen zum Rollen zu bringen. Mit den gleichen Schwierigkeiten haben aber auch die Verkehrsinteressenten zu kämpfen. Durch den Umstand, daß die wirtschaftlichen Verhältnisse die Arbeitszeit der in den Fabriken und größeren industriellen Werke beschäftigten Arbeiter speziell an den Vortagen zu den Feiertagen immer weiter vermindern, können die Interessenten einmal die Abfuhr größerer Mengen mit den ihnen zur Verfügung stehenden Transportmitteln an solchen Tagen nicht rechtzeitig bewirken, und da ihnen weiter auch durch gesetzliche Bestimmungen das Be- oder Entladen der Wagen an den Feiertagen nicht gestattet ist, so wird der oft bleibende geringe Gewinn noch durch die hohen Standgelder erheblich geschmälert. Das ist offenbar ungerecht, und aus diesen Erwägungen ist eine Beseitigung des Wagenstandgeldes für die Sonn- und Feiertage dringend erwünscht.“ — Die Speditions- und Schiffahrtszeitung hält den Antrag der Graudenzer Handelskammer nicht für aussichtslos. Sie erinnert daran, daß frühere Eingaben wegen Beseitigung des Wagenstandgeldes an Sonn- und Feiertagen mit dem Hinweis auf die Selbstkosten der Eisenbahnen, die für den Mehraufenthalt der Wagen an die Wageneigentümerin gezahlt werden müssen, abgelehnt worden seien. Dieser Ablehnungsgrund werde mit Einführung der Betriebsmittelgemeinschaft aber hinfällig, da nach Inkrafttreten dieser Gemeinschaft die Kontrolle über die Verwendung der fremden Wagen aufgegeben und die gegenseitige Anrechnung von Wagenmieten aufgehoben werde. Aus diesem Grunde dürfe erwartet werden, daß die Eisenbahnen Veranlassung nehmen, sich dem Antrage der Graudenzer Handelskammer gegenüber geneigter zu stellen.

Die Speditions- und Schiffahrtszeitung geht offenbar von einer irrigen Ansicht aus, wenn sie meint, daß mit dem geplanten Wegfall der an die Wageneigentümerin zu zahlenden Zeitmiete und Verzögerungsgebühr, ein wesentlicher Grund für die Erhebung des Wagenstandgeldes an zwischenfallenden Sonn- und Festtagen nicht mehr geltend zu machen sei. Die Berechnung des Wagenstandgeldes für Überschreitung der festgesetzten Entladefristen erfolgt auf Grund von § 69 (5) Eisenb.-Verk.-Ordn. Auf diese Bestimmung wird die geplante Betriebsmittelgemeinschaft doch wohl einflußlos bleiben. Nach wie vor werden die Eisenbahnen darauf Bedacht nehmen müssen, daß das in ihrem Wagenpark angelegte Kapital Nutzen bringt, und sie werden auch nach Einführung der Gemeinschaft mit allen Kräften auf eine zweckmäßige Ausnutzung der Betriebsmittel hinwirken müssen. Denn es ist, abgesehen von der finanziellen Bedeutung, schon im allgemeinen Verkehrsinteresse dringend geboten, daß die Wagen nicht länger als unbedingt nötig dem Betrieb entzogen werden. Übrigens wird schon heute in bezug auf die Erstattung von Wagenstandgeld sehr entgegenkommend verfahren, namentlich dann, wenn die verzögerte Entladung auf Umstände zurückzuführen ist, die der rechtzeitigen Leerstellung der Wagen ohne Verschulden des Empfängers hinderlich waren. Es ist vielleicht auch zu erwarten, daß die Eisenbahnverwaltungen nach Einführung der Betriebsmittelgemeinschaft noch mehr als jetzt geneigt sein werden, billigen Wünschen auf Erstattung von Wagenstandgeld zu entsprechen.

Im übrigen hat der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten, wie der „Berl. Aktionär“ mitteilt, aus Anlaß mehrfacher Beschwerden der obigen Art neuerdings die Eisenbahndirektionen angewiesen, ihm eine Übersicht vorzulegen, aus der hervorgeht, wie viel Wagen im verflossenen Jahre am Tage vor Sonn- und Feiertagen so gestellt worden sind, daß die Ladefrist noch am selben Tage ablief, wie viel von diesen Wagen nicht rechtzeitig be- oder entladen worden sind und wie viel von den nicht rechtzeitig entladenen Wagen erst am selben Tage avisiert worden sind. Dabei sollen sich die Königlichen Eisenbahndirektionen darüber äußern, welchen Einfluß eine etwaige Aufhebung der vorbezeichneten Tarifbestimmung auf die Gestellungsverhältnisse der Güterwagen voraussichtlich ausüben würde, wobei zu berücksichtigen ist, daß auch in den Abendstunden vor Beginn und in den Nachtstunden nach Ablauf der Sonn- und Feiertage Güterzüge gefahren werden und in einem Teil des Jahres die Sonntagsruhe aufgehoben wird.

— **Preisausschreiben des Vereins Deutscher Maschineningenieure.** Der Verein hat 8000 ℳ. für ein Preisausschreiben bestimmt, das die Untersuchung über die Bedingungen des ruhigen Laufes von Drehgestellwagen für Schnellzüge betrifft. Es soll untersucht werden, wie Drehgestellwagen gebaut sein müssen, um bei den nach der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zulässigen größten Geschwindigkeiten auf gutem Gleis ruhig, d. h. so zu laufen, daß bei der Fahrt auf gerader Strecke die Schwingungen des Wagenkastens um seine drei Schwerpunkts-Hauptachsen sowie die Verschiebungen seines Schwerpunktes und die Mittellage möglichst gering sind, und daß ferner das Befahren der Krümmungen sich möglichst stoß- und schwingungsfrei vollzieht.

Bei der Betrachtung ist zunächst vorauszusetzen, daß in den Radsätzen keine freien Fliehkräfte auftreten, der Schwerpunkt des Wagenkastens senkrecht über der Mitte der Verbindungslinie der Drehzapfenmittelpunkte liegt und die Schwerpunktssenkrechte jedes Drehgestelles durch dessen Drehpunkt geht. Des weiteren ist zu prüfen, welchen Einfluß Abweichungen von diesen Voraussetzungen und bauliche Mängel im Gefüge des Gleises (breite Schienenlücken, ungenügende Verlaschung und dergl.) auf den Lauf des Wagens haben, wobei auch die zufälligen Änderungen des Gewichtes und der Schwerpunktslage des Wagens infolge der wechselnden Besetzung (z. B. bei Speisewagen) in Betracht zu ziehen sind. Der Einfluß der Abnutzung und mangelhaften Unterhaltung des Wagens und des Gleises auf den Lauf des Wagens ist nachzuweisen.

Unter Benutzung der auf diese Weise gewonnenen Grundlage sind allgemeine Grundsätze für den Bau von Drehgestellwagen aufzustellen und an Entwurfskizzen zu erläutern. Es ist ferner zu prüfen, ob und welche Änderungen der bei einigen größeren deutschen Eisenbahnverwaltungen gebräuchlichen Vorschriften für das Verlegen der Gleise empfohlen werden können.

Die Untersuchung ist mit möglichst weitgehender Zuhilfenahme der Rechnung und Zeichnung durchzuführen. Ihre Ergebnisse sind mit den Erfahrungen an vorhandenen Wagen zu vergleichen. Um die Arbeit zu erleichtern, hat der Verein Deutscher Maschineningenieure eine Zusammenstellung ausgeführter Drehgestelle anfertigen lassen, die vom Verlage der Zeitschrift „Glasers Annalen“, Berlin SW., Lindenstraße 80, bezogen werden kann. In dieser Zeitschrift, und zwar in der Nummer vom 15. Juni, wird auch die Veröffentlichung des Preisausschreibens nebst einigen näheren Erläuterungen erfolgen.

Die Arbeiten sind in deutscher Sprache abzufassen und bis zum 2. Januar 1907, mittags 12 Uhr, bei der Geschäftsstelle des Vereins Deutscher Maschineningenieure, Berlin SW., Lindenstraße 80, einzureichen, von wo auch der genaue Wortlaut des Preisausschreibens zu beziehen ist. Jede Preisarbeit ist mit einem Kennwort zu versehen. In einem gleichzeitig einzureichenden verschlossenen Briefumschlag, der außen das

Kennwort trägt, ist der Name der Bearbeiter anzugeben. Es wird freigestellt, daß mehrere Bearbeiter gemeinschaftlich eine Lösung einreichen.

Das Ergebnis des Preisausschreibens wird spätestens in der April-Versammlung des Jahres 1907 verkündet.

— **Neues Invalidenheim.** Wie die „Eisenbahn" berichtet, hat in Birkenwerder bei Berlin die Eisenbahnarbeiter-Pensionskasse der preußisch - hessischen Eisenbahngemeinschaft ein Invalidenheim errichtet, das geeigneten Invaliden freien Unterhalt, freie ärztliche Behandlung einschließlich Arznei und Heilmittel und eine behagliche Häuslichkeit bis an das Lebensende gewähren soll. Aufnahmefähig sind in der Regel nur ledige, verwitwete oder alleinstehende Invaliden, die sich in einem solchen Gesundheitszustand befinden, daß ihr baldiges Ableben nicht zu befürchten ist. Nicht aufnahmefähig sind solche Personen, die an einer Krankeit leiden, die besondere Pflege erfordert; jedoch können einmal aufgenommene Invaliden, auch wenn sie krank und siech werden, im Heim verbleiben. Die Aufnahme geschieht unter Verzichtleistung auf Invalidenrente und 1/3 der Zusatzrente, soweit eine solche gewährt wird. Der Antrag auf Aufnahme kann schriftlich oder mündlich bei dem Bezirksausschuß 2 (Berlin, Schöneberger Ufer 1/4, Zimmer 102) gestellt werden.

— **Ernennung des Oberregierungsrats Schulz in Karlsruhe zum Ministerialdirektor.** Nachdem der bisherige Direktor im Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten, Geheimerat Zittel, wegen Krankheit in den Ruhestand getreten und zum Staatsrat ernannt ist, wurde an seiner Stelle Oberregierungsrat Schulz, bisher Kollegialmitglied der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen, zum Ministerialdirektor ernannt. Diese Ernennung wird von der Köln. Ztg. lebhaft begrüßt. Schon seit Jahren nahm der nunmehrige Ministerialdirektor als Vertreter der badischen Regierung bezw. der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen an den verschiedensten Eisenbahnkonferenzen teil und war regelmäßig in den letzten Monaten zu den Verhandlungen zur Beseitigung der Güterumleitungen sowie zur Anbahnung einer Betriebsmittelgemeinschaft und der Personentarifreform abgeordnet. Der neue Ministerialdirektor steht im 45. Lebensjahre und hat seinerzeit die Staatsprüfung für den höheren Finanzdienst abgelegt; bis zum Jahre 1889 war er in der Finanzverwaltung tätig.

— **Personalnachrichten.** Bei der sächsischen Staatseisenbahnverwaltung ist dem Vorstande der III. Abteilung der Generaldirektion, Oberbaurat Pöge, und dem vormaligen Mitgliede der Generaldirektion, Oberbaurat a D. Hoffmann, der Titel und Rang als Geheimer Baurat, dem Mitgliede der Generaldirektion, Finanzrat Dr. jur. Pfotenhauer der Titel und Rang als Oberfinanzrat, dem Bau- und Betriebsinspektor, Baurat Schimmer in Leipzig der Titel und Rang als Finanz- und Baurat, den Bauinspektoren Frommhold in Döbeln, Krah daselbst und Telle in Chemnitz der Titel und Rang als Baurat und den juristischen Hilfsarbeitern, Assessoren Hoffmann in Dresden und Ritterstädt in Chemnitz der Titel und Rang als Finanzassessor verliehen worden.

Bei der württembergischen Staatsbahnverwaltung ist die Stelle des Betriebsinspektors in Backnang dem Bahnhofinspektor Kehm in Göppingen übertragen worden.

Österreich.

— **Die Gasexplosion im Bosrucktunnel.** Das Leichenbegängnis der Opfer des Unfalls im Bosrucktunnel fand am 25. d. M. unter großer Feierlichkeit statt. An ihr nahmen etwa 1000 Personen teil. Nach der Einsegnung sprach am offenen Grabe Sektionschef Wurmb Worte des Abschieds an die Helden der Arbeit, für die Hilfe zu spät war; aber den Angehörigen solle Hilfe werden.

Auf Anordnung des Eisenbahnbaudirektors fand am 26. d. M. eine neuerliche Befahrung des Tunnelteiles statt, in dem sich das Unglück ereignet hat. Das wichtigste Ergebnis ist zunächst die zweifellose Feststellung, daß es sich um eine Gasexplosion gehandelt hat. Die Natur der explodierten Gase muß durch Analyse der dem betreffenden Tunnelteil entnommenen Gasproben ermittelt werden. Die angetroffene Gasmenge betrug 2,5 % bei Stollenmeter 1875 und stieg auf 5 % bei Stollenmeter 1950. Die Luftleitung ist in der Kalotte bis Stollenmeter 1896 vorgelegt. Überdies wurden Wasserproben entnommen, die samt den Gasproben bereits zur Analyse nach Leoben geschickt worden sind. Dynamit konnte, wie festgestellt worden ist, bei der Explosion keine Rolle spielen, weil sich in jenem Teile des Tunnels solches nicht befand. Etwa einen Kilometer weiter gegen das Mundloch zu war wohl in einer eingemauerten Kammer des fertigen Tunnels ein Dynamitvorrat eingelagert, der aber inzwischen unversehrt geborgen worden ist.

— **Südbahn.** Der Geschäftsbericht der Südbahn für das abgelaufene Jahr gibt einen interessanten Überblick über den finanziellen Stand des Unternehmens im Zusammenhange mit dem im Frühjahre 1903 getroffenen Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern. Die Verkehrs- und Einnahmesteigerung der Südbahn in den Jahren 1903 und 1904 ging weit über die Berechnungen hinaus, welche dem Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern zugrunde lagen. Während man diesem Voranschlage eine jährliche Steigerung der Roheinnahmen um 2 % zugrunde legte, betrug die jährliche Steigerung der Einnahmen seit 1901 durchschnittlich 3 1/3 %. Infolgedessen geht auch das Erfordernis für Abtragung der Kaufschillingsschuld an den Staat für die Jahre 1900 bis 1904 einschließlich um nahezu 10 000 000 Kr. über die veranschlagte Summe hinaus. Einem so hohen Mehrbedarfe gegenüber reichten allerdings die von den Besitzern 3 prozentiger Prioritäten (durch Kürzung der jährlichen Tilgungsbeträge) gewährten Rücklässe nicht völlig aus, so daß vorübergehend die Kassenbestände der Gesellschaft aushelfen müssen, denen natürlich die Gebarungsüberschüsse späterer Jahre zu überweisen sein werden. Hierdurch wird das Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern insofern nicht berührt, als durch die schnellere Tilgung des Kaufschillings später auch entsprechend höhere Beträge für die Rücklagen zur Sicherung des Dienstes der 3 prozentigen Prioritäten frei werden. Ziffermäßig stellt sich die Abrechnung mit den Prioritäten wie folgt dar:

Im Jahre 1901 zahlte die Südbahn dem Staate 15 224 000 Kr. im voraus für die in den Jahren 1900 bis 1904 voraussichtlich fälligen Kaufschillingsraten. Infolge des überraschenden Verkehrsaufschwunges ergab jedoch die endgültige Abrechnung für diese fünf Jahre eine Fälligkeit von 25 294 609 Kr. Die Südbahn hat also, da ihr aus der Vorauszahlung 881 420 Kr. Zinsenvergütung zugute kamen, noch 9 189 189 Kr. nachzuzahlen, von welchem Betrage sie 2 000 000 Kr. bereits im Juli 1904 als Abschlagszahlung leistete. Es ergibt sich daher für 1900 bis 1904 noch eine Restschuld von 7 189 189 Kr., die am 30. Juni d. J. fällig wird. Die dem Jahre 1904 zur Last fallenden 9 189 189 Kr. Kaufschillingszahlungen erhöhen sich durch den 6 000 000 Kr. betragenden Investitionskredit für 1904 auf insgesamt 15 189 189 Kronen. Zur Deckung dieses Betrages stehen 11 864 183 Kr. Rücklässe der Prioritätenbesitzer sowie 1 047 828 Kr. Gebarungsüberschüsse aus 1903 und 1904, zusammen also nur 12 912 011 Kr. zur Verfügung. Es ergibt sich somit ein Fehlbetrag von 2 277 178 Kr., der, wie erwähnt, vorübergehend den Kassenbeständen entnommen wird. Die Kaufschillingsschuld wird nach der Zahlung der 7 189 189 Kr. Rückstand noch 33 475 078 Kr. betragen. Der jährliche Investitionskredit, welcher durch das Übereinkommen mit den Prioritätenbesitzern jährlich auf 6 000 000 Kr. festgesetzt ist, wurde im Jahre 1904 nur mit 4 455 658 Kr. in Anspruch genommen, weil gewisse Neuanlagen erst 1905 begonnen werden. Für das laufende Jahr stehen, da auch 1903 ein Betrag von 970 640 Kronen nicht beansprucht wurde, insgesamt 8 514 982 Kr. für Neuanlagen zur Verfügung.

Bezüglich des finanziellen Standes der Gesellschaft teilt der Bericht mit, daß Ende 1904 bei einem Aktienkapital von 346 715 257 Kr. und einer Anlehensschuld von 2 056 387 988 Kr. die Investitionen um 81 348 244 Kr. höher als das Anlagekapital waren. Nach Abzug der aus den Betriebsvorträgen der Jahre 1886 bis einschließlich 1896 bestrittenen 24 439 105 Kr. Investitionen, der aus den Betriebsüberschüssen der Jahre 1896 bis einschließlich 1899 geleisteten 6 645 896 Kr. Abschlagszahlungen auf den Kaufschillingsrest der Linie Wien-Triest, der aus der Reserve zur Deckung des Anwachsens der gesellschaftlichen Lasten im Hinblicke auf den Dienst der dreiprozentigen Obligationen bestrittenen 5 666 748 Kr. Investitionen und der aus den Rücklässen infolge Einschränkung der Tilgung der dreiprozentigen Obligationen in den Jahren 1902, 1903 und 1904 verwendeten Summen im Gesamtbetrage von 35 197 363 Kr. ermäßigten sich obige 81 348 244 Kr. auf 9 399 133 Kr.

— **Bau der neuen Alpenbahnen.** In der letzten Herbstsitzung des Staatseisenbahnrates war der Beschluß gefaßt worden, an das Eisenbahnministerium das Ersuchen um baldigste Inangriffnahme des Baues der Linie Villach-Bärengraben und dessen derartige Durchführung zu richten, daß die Linie Villach-Bärengraben gleichzeitig mit der Linie Klagenfurt - Bärengraben eröffnet werden könne. Dieses Ersuchen hat insofern Erfüllung gefunden, als die Ausschreibung des Baues der Teilstrecke Müllnern-Rosenbach (Bärengraben) der Linie Villach-Rosenbach bereits erfolgt ist und die Bauvergebung voraussichtlich bald wird erfolgen können. Die Eröffnung der Teilstrecke Müllnern-Rosenbach ist für den 1. August 1906, den gleichen Zeitpunkt, zu welchem auch der Betrieb der Linie Klagenfurt-Aßling eröffnet werden soll, in Aussicht genommen.

— **Motorwagenfahrt des Erzherzogs Leopold Salvator.** Erzherzog Leopold Salvator hat am 8. d. M. die Teilstrecke der Landeslokalbahn Korneuburg-Ernstbrunn von Korneuburg bis Stetten mit einem Motorwagen befahren. Der Erzherzog ließ sich über alle Einzelheiten des Motorwagens Bericht erstatten und äußerte sich sehr befriedigt über die Fahrt.

Übrige europäische Länder.

— **Personentarifreform bei den schwedischen Staatsbahnen.** Die von uns in Nr. 67 Jahrg. 1903 d. Ztg. ausführlich behandelte Reform wird, wie bereits in Nr. 39 d. Ztg. kurz mitgeteilt, mit dem 1. Januar 1903 in Kraft treten. Die Königliche Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen teilt uns über die Grundlagen des neuen Tarifs folgendes mit:

A. Personenfahrpreise: 1. Es werden erhoben in der I. Klasse 50 Öre, in der II. Klasse 30 Öre und in der III. Klasse 20 Öre für die Zone. Jede der ersten 12 Zonen hat eine Länge von 8 km. Innerhalb einer jeden folgenden Gruppe von 12 Zonen wird die Zone um 1 km länger, als in der nächstvorhergehenden Gruppe. Bei Reisen in der III. Klasse mindert sich die Abgabe für die ersten 4 km der 2. bis 12. Zone um 10 Öre.

2. Für Fahrten, die während eines Monats von einer bestimmten Person zwischen zwei bestimmten Stationen zurückgelegt werden, werden Fahrtausweise (Monatskarten) ausgegeben, deren Preis der gleiche ist wie für 24 Reisen der einen Richtung zwischen den fraglichen Stationen.

3. Fahrkartenblocks (die vorläufig Familienkarten heißen) mit Gültigkeit für 20 Reisen in der III. Klasse dürfen zwischen Stationen, die nicht mehr als 40 km voneinander entfernt sind, aufgelegt werden, sofern nach dem Ermessen der Generaldirektion der schwedischen Staatsbahnen der Verkehr eine derartige Auflegung erheischt. Fahrkartenblocks werden zu einem Preise von 2 Öre für das Personenkilometer verabfolgt. Für verschiedene Strecken gültige Kartenblocks dürfen nicht durch Zusammenstellung zur Fahrt über längere Strecken benutzt werden.

4. Für Kinder vom vollendeten 3. bis zum vollendeten 12. Lebensjahre wird eine Fahrkarte zum halben Preise ausgehändigt. Kinder bis zum vollendeten 3. Lebensjahre, die in Begleitung Erwachsener reisen und für die ein besonderer Platz nicht beansprucht wird, werden frei befördert.

5. Bei Benutzung der Schnellzüge ist eine besondere Zuschlaggebühr zu entrichten, und zwar in der I. Klasse 2,50 Kr., in der II. Klasse 1,50 Kr. und in der III. Klasse 1 Kr., unabhängig von der Länge der Reise.

6. Für Benutzung der Schlafwagen hat der Reisende eine besondere Platzgebühr von 10 Kr. in der I. und 5 Kr. in der II. Klasse für jede Nacht zu erlegen.

B. Reisegepäcktarif: 1. Jedem Reisenden, der eine Fahrkarte gemäß A 1 gelöst hat, wird Freigepäck zu einem Gewichte von höchstens 25 kg gewährt. Einem Kind, für das eine Fahrkarte zum halben Preise gelöst worden ist, wird Freigepäck zu einem Gewichte von höchstens 12 kg gewährt. 2. Die Gepäckfracht für Übergewicht ist mit 10 Öre für je angefangene 10 kg für jede angefangene Zonendreizahl zu entrichten. 3. Für Fahrräder, die von dem Reisenden zum persönlichen Gebrauch unverpackt mitgeführt werden, werden erhoben: a) für ein einsitziges Zweirad 50 Öre, b) für jedes sonstige Fahrrad 1 Kr.

— **Französische Südbahngesellschaft.** Das Jahr 1904 bildet für dieses Unternehmen deshalb einen wichtigen Wendepunkt, weil es zum erstenmal seit dem Bestehen der Verträge von 1883 die Staatsgarantie nicht in Anspruch zu nehmen braucht. Der Rechnungsabschluß ergibt nach der Ausrichtung der durch die Verträge gewährleisteten Dividende einen Überschuß von 365 000 Fr., der zur Rückzahlung an den Staat zu verwenden ist. In der Generalversammlung bemerkte übrigens der Vorsitzende Herr Aucoc nach der Verlesung des Geschäftsberichts, daß während dieser 20jährigen Zeit die Südbahngesellschaft ein Spielball des Unglücks gewesen zu sein scheine. Alsbald nach dem Abschluß der Verträge hatte sie mehr als jedes andere französische Eisenbahnnetz mit sehr schweren wirtschaftlichen Krisen zu kämpfen; die erste ergab sich aus den durch die Reblaus angerichteten Verwüstungen, die zweite entstand aus dem Rückkauf der Kanäle, welcher sie zu plötzlichen und bedeutenden Tarifermäßigungen zwang, um gegen den Wettbewerb der von allen Abgaben freien Wasserfracht zu kämpfen. Im Jahre 1904 hatte das Südbahnnetz eine Betriebslänge von 3829 km, d. i. 96 km mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen haben, wie im ganzen bei den französischen Eisenbahnen, sich nur wenig vermehrt, um 1 170 000 Fr. oder 0,97 %. Günstiger als der Güterverkehr gestaltete sich der Personenverkehr, der um 3,94 % gegen 1903 zunahm. Das wird neben dem guten Wetter der Entwicklung der Familienfahrkarten für Bäder- und Ferienreisen, welche die Südbahn im Verein mit der Orléansbahn 1904 einrichtete, zugeschrieben. Diese Karten, welche vom 15. Juni bis 15. September ausgegeben werden, berechtigen zu einer Reise hin und zurück nach einer bestimmten Zone Mittel- oder Südfrankreichs und zur freien Fahrt auf den Eisenbahnlinien innerhalb dieser Zone während eines Monats mit der Möglichkeit der Verlängerung. Diese Maßnahmen schienen den Beifall des Publikums gefunden zu haben. Den Gesamteinnahmen von 114 750 000 Fr. stehen Ausgaben von 52 500 000 Fr. gegenüber, so daß der Betriebskoeffizient nur 45,77 % beträgt gegen 47,51 % im Vorjahre. Die Ausgaben waren um 1 630 000 Fr. oder 3,02 % geringer als im Vorjahre. Dieselbe Erscheinung der Herabdrückung der Ausgaben zeigt sich ziemlich allgemein bei den französischen Eisenbahnen. Den höchsten Anspruch an die Staatsgarantie stellte die Südbahn im Jahre 1892 mit 18 000 000 Fr. In jüngster Zeit schwankte die Zahl zwischen 3 000 000 und 2 000 000 Fr., nur 1901 erhob sie sich auf 9 000 000 Fr. Für 1903 mußte der Staat noch 1 900 000 Fr. zuschießen. Es bleibt abzuwarten, ob diese Eisenbahngesellschaft nun dauernd nur auf eigenen Füßen stehen kann. Das „Journal des Transports“ mit seiner leidenschaftlichen Bekämpfung des Staatsbahnsystems triumphiert bereits, mit dem Herauskommen der Südbahn aus der Beanspruchung des Staatszuschusses verlören die Anhänger des Rückkaufs ihre besten Gründe.

— **Die französischen Zufahrtlinien zum Simplon.** Wir haben in Nr. 40 d. Ztg. einen Aufsatz des Herrn Haguet, des Herausgebers des „Journal des Transports“, besprochen und ihm Übertreibungen und allzuviel Phantasie vorwerfen müssen. Uns wird nun die Genugtuung, daß die vielleicht berufenste französische Stimme selbst gegen die Ausführungen des genannten Pariser Fachblattes auftritt und dieses sich wohl oder übel damit abfinden muß. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft, der zunächst die Aufgabe der Herstellung der französischen Zufahrtlinien zum Simplon zufällt, erklärt, daß sie keineswegs das Interesse der Faucillelinie (Lons-le-Saulnier-Genf) verkannt habe. Aber nur unter ausdrücklichen Bedingungen, deren erste war, daß die Sache finanziell zu verwirklichen sei. Von einer solchen Sicherung, namentlich von einer genügenden Beteiligung der Genfer aber wisse man noch nichts. Man dürfe in der Tat nicht vergessen, daß die Faucille-Abkürzung ganz vollständig auf Genf ziele und keineswegs auf den Simplon und Italien, wegen der Ablenkung des Verkehrs über Lausanne und das rechte Ufer des Genfer Sees. Der Verlust von 117 Taxkm. welchen das Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu tragen hätte, würde also ausschließlich Genf und seiner Hotelindustrie zugute kommen und durchaus nicht dem nationalen und internationalen Verkehr nach Italien und darüber hinaus. Es wäre deshalb gerecht, daß die Genfer mächtig zur Herstellung einer Linie beitrügen, welche 120 000 000 bis 140 000 000 Fr. kosten würde und von der sie allein oder fast allein Vorteil zögen. Die von Genf angebotenen 20 000 000 Franken seien augenscheinlich ungenügend, man könne Frankreich nicht einen so großen Teil der Gesamtlast zumuten. Neben dieser ersten Ursache, welche so bedenklich die Verzögerung der französischen Zufahrtlinien zum Simplon herbeiführe, gebe es noch andere. Infolge des Fehlens von Entscheidungen durch die beiden vorigen Ministerien finde sich jetzt die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in die sehr ernste Schwierigkeit gedrängt, den französisch-italienischen Verkehr über die Linie Pontarlier-Vallorbe gehen zu lassen, welche ein schlechtes Profil und nur ein Gleis hat, dazu große Steigungen und Höhen mit enorm viel Schnee im Winter und zahlreiche Betriebsschwierigkeiten. So wie sie ist, genügt die Linie dem gegenwärtigen Verkehr, sie würde aber nicht mehr der durch den Simplon herbeigezogenen Vermehrung genügen. Die Zeit geht voran, und in diesen vier Jahren der Unentschiedenheit hätte die Linie Pontarlier-Vallorbe wenigstens auf Doppelgleise ausgebaut werden können. Es ist nichts geschehen. Aber es muß etwas, und zwar mit aller Dringlichkeit und Notwendigkeit getan werden. Das ist der Bau Frasne-Vallorbe, den das schweizerische Parlament bewilligt hat und dem nur noch die Zustimmung des französischen Parlaments fehlt. So äußert sich praktisch-verständig die Verwaltung der französischen Mittelmeerbahngesellschaft, die weiter, wie wir das selbst schon getan haben, darauf hinweist, daß die Erstellung einer Bahn durch das Berner Oberland (Lötschberg oder Wildstrubel) noch recht ungewiß sei und in weiter Ferne liege. Unterdessen gäbe die Linie Frasne-Vallorbe der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn eine Abkürzung von 17 km für den Weg Paris-Mailand, was immerhin etwas wäre. Selbst bei einer Durchbohrung des Berner Oberlandes würden noch 8 km Abkürzung und vor allem ein viel besserer Betrieb bleiben, als er jetzt auf der Linie Pontarlier-Vallorbe möglich ist, selbst wenn sie doppelgleisig gemacht würde. Endlich könnte Frasne-Vallorbe schneller und billiger als alle anderen Pläne ausgeführt werden. Außerdem ergäbe sich die Überlegenheit über die Faucille-

linie vom Gesichtspunkt der wirklichen Entfernungen aus folgenden Ziffern: Wirkliche Entfernung Paris-Mailand über Frasne-Vallorbe 819 km, über Faucille 859 km. Auch die jetzt bestehende Bahn über Pontarlier-Vallorbe ist für Paris-Mailand noch 23 km kürzer als die Faucillebahn sein würde. Letztere würde 39,75 km an Tunneln benötigen und 120—140 000 000 Fr. kosten, Frasne-Vallorbe mit einem einzigen Tunnel von 6,5 km nur 21 000 000 Fr. So sprächen alle Gründe für die Ausführung von Frasne-Vallorbe.

Für die Umgestaltung des Bahnhofs Vallorbe haben die schweizerischen Bundesbahnen Pläne ausgearbeitet. Danach würde die volle Ausgestaltung, die nach Erstellung der Mont d'Or-Linie (Frasne-Vallorbe) in Betrieb zu setzen wäre, 6 750 000 Fr. kosten, die vorläufige teilweise Erweiterung für die Eröffnung des Simplonverkehrs 1 400 000 Fr.

— **Wettbewerb zwischen Simplon und Gotthard.** Gegenüber einer Zeitungsnachricht, daß die Höchstzuggeschwindigkeiten in der Schweiz nun auf 90 km in der Stunde festgesetzt seien und für den Simplon die schwersten Maschinen angeschafft würden, schreibt das Luzerner Tageblatt zu gunsten des Gotthard: Die Anwendung der Höchstgeschwindigkeit von 90 km sei für die Gotthardbahn mit Rücksicht auf ihren guten Oberbau schon vor längerer Zeit zugestanden; ihre Expreßzüge würden mit dieser Geschwindigkeit auf den Talbahnstrecken mit geringen Steigungen schon seit 1897 durchgeführt. Die Gotthardbahn habe Durchgangswagen neuester Art, die stärksten Arten von Schnellzuglokomotiven usw. Für den gesamten rheinischen Verkehr werde der Gotthard die kürzeste Linie nach Mailand und Italien bleiben, auch wenn der Simplon im Betrieb sein wird. Doch werde es unbedingt nötig sein, daß auf der Linie Aarburg-Luzern die Arbeiten für das zweite Gleis alsbald in Angriff genommen werden.

— **Ein Eisenbahnviadukt für die Ausstellung in Mailand im Jahre 1906.** Der Bau eines großen zweigleisigen Eisenbahnviaduktes, der die beiden auseinanderliegenden Teile der Ausstellung im Neuen Park und auf dem Gelände der Piazza d'armi miteinander verbinden soll, ist in Aussicht genommen und der Firma Banfi in Mailand übertragen worden. Der Viadukt wird 1170 m lang, nimmt seinen Ausgangspunkt bei der sogen. Montagnola im Neuen Park und geht dann eben fort bis zum Arco del Sempione, wo die Steigung beginnt, die 5 m erreicht. Der Viadukt hält sich in dieser Höhe während der ganzen Fahrt über den großen Verschiebebahnhof bei der Porta Sempione und senkt sich dann zur Piazza d'armi bis zu einem Punkt, wo sich einer der Eingänge der Ausstellung befinden wird. Die Teile am Viadukt, die in Übereinstimmung mit der Straße und der Station sein sollen, werden in Eisen, die anderen Teile in Holz ausgeführt. Mit den Bauarbeiten wird bald begonnen werden, um die Bahn zur Beförderung der Ausstellungsgegenstände in die verschiedenen Gebäude, die im Parco errichtet werden, fertig zu haben.

Fremde Weltteile.

— **Über ein Eisenbahnunglück auf der Newyorker Hochbahn** am 22. d. M., bei dem 20 Personen verletzt wurden, werden folgende Einzelheiten gemeldet: Ein Eisenbahnzug der „Third Avenue elevated Railway" lief in das Ende eines anderen Zuges der 133. Straße, wo die Bahnlinie, nachdem eine Steigung passiert ist, eine Kurve macht. Einige Wagen wurden vollständig zerstört. Der Hochbahnviadukt wurde durch eine elektrische Entladung in Brand gesetzt, und einige der herbeigeeilten Feuerwehrleute erhielten elektrische Schläge durch lose Drahtleitungen, bevor die dritte Leitung ausgeschaltet werden konnte. Die angsterfüllten Fahrgäste stiegen aus den Fenstern der Wagen und gingen die Strecke entlang, der Gefahr nicht achtend, die die in Betrieb befindlichen elektrischen Leitungen auf der Strecke mit sich bringen konnten. Andere kletterten an den Säulen herab, die die Fahrbahn stützten. Das Feuer wurde alsbald gelöscht.

— **Sicherheitsmaßregeln.** Die Cincinnati, New-Orleans & Texas Pacificbahn hat unvermutete Erprobungen ihrer Lokomotivführer eingeführt, um zu sehen, wie pünktlich sie den auf die Beobachtung der Signale usw. bezüglichen Vorschriften nachkommen. Das Zugpersonal wird in Beziehung auf die Obhut über den Zug ebenfalls erprobt. Die zur Einführung erlassene Verfügung erinnert das Personal daran, daß es sich nicht auf „gewohnheitsmäßiges Verhalten" verlassen dürfe, sondern die gedruckten Bestimmungen bis auf den Buchstaben befolgen müsse. Den Lokomotivführern wurden die Ergebnisse unvermuteter Erprobungen auf einem anderen Netz — vermutlich der Chicago & North Westernbahn — vorgewiesen und dringend empfohlen, auf Erzielung gleich günstiger Erfolge auf ihren Linien bedacht zu sein. Wie „Railr. Gaz." mitteilt, ist Anordnung getroffen, daß an jedem Lokomotivführerstand die Mahnung „Sicherheit vor Eile" groß angeschrieben wird.

— **Die Eisenbahnen in Kanada im Betriebsjahre 1903/04.** Wir entnehmen „Railroad Gazette" hierüber folgendes: Am 30. Juni 1904 betrug die Länge der Bahnen in Kanada 19 611 engl. Meilen gegen 19 077 Meilen im Jahre 1903. Die Roheinnahmen beliefen sich auf 100 219 436 D. gegen 96 064 526 D. im Jahre 1902/03, die Betriebsausgaben auf 74 563 162 D. gegen 67 481 524 D. im Betriebsjahre 1902/03, der Betriebsüberschuß also auf 25 656 274 D. gegen 28 583 002 D. im Vorjahre. An tödlich verlaufenen Unfällen ereigneten sich 395.

Die Länge der elektrischen Eisenbahnen in Kanada betrug am 30. Juni 1904: 767 engl. Meilen, von denen 376 Meilen auf die Provinz Ontario, 254 Meilen auf die Provinz Quebec entfallen. Die übrigen 137 Meilen verteilen sich auf Neu-Braunschweig, Neu-Schottland, Manitoba und Britisch-Columbia. Die elektrischen Eisenbahnen beförderten 181 689 998 Reisende und 400 161 t Fracht. Ihr Anlagekapital betrug 50 399 188 D., die Roheinnahmen beliefen sich im Jahre 1903/04 auf 8 453 609 D., ihre Betriebsausgaben auf 5 326 577 D., ihre Reineinnahmen auf 3 127 032 D.

Die Regierung von Kanada hat seit dem 1. Juli 1873 für den Bau und die Ausrüstung von Eisenbahnen 88 310 791 D., für den Bau und die Ausrüstung von Kanälen 66 966 699 D. ausgegeben. Sie zahlte an Beihilfen für Eisenbahnen 59 287 995 Dollars.

Allgemeines.

— **Staatliche Motorwagenlinien in Bayern.** Das „Verordnungs- und Anzeigeblatt für die Königl. bayer. Verkehrsanstalten" veröffentlicht die für die staatlichen Motorwagenlinien aufgestellten Beförderungsbedingungen, welche am 1. Juni in Kraft treten werden. Der Vorgang beansprucht, wie die Münchener Allgem. Ztg. mit Recht bemerkt, als ein Schritt von vielleicht weittragender verkehrspolitischer Bedeutung das Interesse der Öffentlichkeit. Bayern ist das erste Land, in dem die Neuerung des mechanischen Transportes auf Landstraßen von der staatlichen Verkehrsverwaltung aufgenommen und organisiert wird.

Die Personenbeförderung findet nach Fahrplänen statt, die auf Grund der Verkehrsbedürfnisse der Linien aufgestellt werden. Die Fahrpläne sind in das Eisenbahnkursbuch aufgenommen. Infolge der gegenseitigen Unabhängigkeit der einzelnen Motorwagen ist es möglich, den weitestgehenden Wünschen nach Fahrgelegenheit zu entsprechen. So werden auf der Linie Bad Tölz-Lenggries an Sonn- und Feiertagen täglich 24 Fahrten, ferner weitere Fahrten nach Bedarf stattfinden. Außerdem sind Sonderfahrten vorgesehen, die auf Antrag von Reisenden für Gesellschaften usw. neben den fahrplanmäßigen Fahrten ausgeführt werden. Die Wagen verkehren mit einer Geschwindigkeit von 15 bis 18 km in der Stunde. Der Fahrpreis beträgt 5 ₰ für das Personenkilometer. Für Sonderfahrten ist der Fahrpreis für sämtliche Wagenplätze, bei Fahrten bis zu einer Entfernung von 5 km mindestens 5 ℳ, bei weiteren Entfernungen mindestens 10 ℳ, zu bezahlen. Der Verkauf der Fahrkarten findet bei den Abfertigungsstellen 30 Minuten vor Abgang der Wagen, für Fahrgäste, die unterwegs den Wagen besteigen, durch den Wagenführer statt. Die Abgabe der Fahrkarten erfolgt nach Maßgabe der vorhandenen Plätze. Zur Sicherung von Plätzen für bestimmte Kurse können vom achten Tage vor dem Antritt der Fahrt ab Karten im Vorverkauf gelöst werden, für die ein Zuschlag nicht erhoben wird. Die Mitnahme von Hunden sowie das Tabakrauchen ist gestattet, wenn von den Mitreisenden hiergegen kein Einspruch erhoben wird. Reisegepäck, das ohne Belästigung der übrigen Reisenden im Personenraum unterzubringen ist, kann von den Reisenden unter eigener Aufsicht mitgeführt werden. Anderes Reisegepäck wird amtlich abgefertigt. Das Höchstgewicht von Reisegepäck beträgt 50 kg, das Freigewicht 15 kg. Für das Mehrgewicht ist Überfrachtporto zu zahlen, das bei Beförderung bis 25 km 10 ₰, bei Beförderungen über 25 km 20 ₰ für je 5 kg beträgt. Als Gewicht eines Fahrrades werden hierbei 20 kg angenommen. Die Ersatzleistung der Post ist die gleiche wie bei Reisen mit den ordentlichen Posten.

Die Beförderung von Gütern (Stückgütern, Wagenladungen) wird durch Motorlastwagen erfolgen. Für den Lastverkehr wird ein Rollbezirk gebildet, in den alle in einem Verkehrsgebiete gelegenen Orte einbezogen werden, soweit sie von Güterwagen befahren werden können. Innerhalb des Rollbezirks werden angekommene Güter mangels gegenteiliger Verfügung den Empfängern an deren Wohnungen oder Geschäftsräume zugeführt und zu versendende Güter bei den Absendern auf deren Anmeldung hin abgeholt. Die Anmeldung kann münd-

lich, durch Fernsprecher oder portofreie Postkarte (Anmeldekarte) bewirkt werden. Die Anmeldekarten werden von den Postdienststellen unentgeltlich abgegeben. Für die Vermittlung von Sendungen, deren Absender oder Empfänger außerhalb des Rollbezirks wohnen, sind Hinterlegungsstellen vorgesehen. Der Ausschluß von der Beförderung sowie die bedingte Zulassung zur Beförderung, die Verpackung und Bezeichnung der Sendungen, das Verfügungsrecht der Absender, die Haftung der Post, die Anbringung von Reklamationen, die Verjährung sind im allgemeinen im Anschluß an die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung geregelt. Die Gebühren für die Güterbeförderung (Rollgebühren) betragen durchschnittlich 80 % der im treffenden Verkehrsgebiete üblichen Fuhrlöhne. Sofern von bestimmten Unternehmen oder für bestimmte Transporte geringere Fuhrlöhne bezahlt wurden, gelangen nach Maßgabe besonders zu treffender Vereinbarungen 80 % dieser Fuhrlöhne zur Erhebung.

Bücherschau.

— **Kursbuch für die Beförderung von Vieh und Pferden.** Im amtlichen Auftrage bearbeitet von Otto Schmidt, Kaiserlichem Rechnungsrat im Reichs-Eisenbahnamt. Berlin. E.S. Mittler & Sohn. 1905.

Das bewährte Hilfsmittel für den Versand von lebenden Tieren ist in sechster Ausgabe auf Grundlage des Sommerfahrplans von 1905 erschienen und durch alle Buchhandlungen zu beziehen. Ihm ist eine Übersichtskarte beigefügt, durch welche die Ermittlung des in jedem einzelnen Falle zweckmäßigsten Beförderungsweges in hohem Grade erleichtert wird.

— **Betriebskosten der Verschiebebahnhöfe.** Dissertation, genehmigt von der technischen Hochschule zu Berlin zur Erlangung der Würde eines Doktor-Ingenieurs. Von M. Oder aus Berlin. Referent: Herr Prof. W. Cauer; Korreferent: Herr Geh. Regierungsrat Prof. A. Goering. Berlin, Verlagsbuchhandlung von Julius Springer. 1904.

In der Dissertation, die dem Verfasser, derzeit Professor an der technischen Hochschule in Danzig, die Würde des Doktor-Ingenieurs eingetragen hat, ist eine besonders schwierige eisenbahnwirtschaftliche Frage behandelt, die vor ihm nur Blum auf rechnerischem Wege zu beantworten versucht hat, indem er in einem im Jahre 1900 im Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens veröffentlichten Aufsatz über Verschiebebahnhöfe ein Verfahren angegeben hat, nach dem eine Vergleichung der Betriebskosten zweier Bahnhöfe möglich ist. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen beziehen sich im wesentlichen auf Bahnhöfe mit Eselsrückenbetrieb. Oder untersucht in der vorliegenden Abhandlung die Frage der Betriebskosten bei den verschiedenen Formen der Verschiebebahnhöfe eingehender. Diese Untersuchungen führen nun fallweise dazu, auf theoretischem Wege die zweckmäßigste Bahnhofsform feststellen zu können. Für die Praxis muß die wirtschaftlichste Lösung, wie der Verfasser darlegt, im Einzelfalle rechnerisch unter Berücksichtigung der auf die Baukosten einwirkenden örtlichen Verhältnisse sowie der Betriebsverhältnisse der an den Bahnhof anschließenden Strecken ermittelt werden.

Der Gang der Untersuchungen ist — dem Wortlaut der Dissertation folgend — der nachstehende: Zunächst sind die verschiedenen Grundformen der Verschiebebahnhöfe kurz entwickelt; sodann ist mit der Berechnung der Betriebskosten begonnen, die möglichst nach einheitlichen Grundsätzen ermittelt sind. Dabei ist zuerst das Blumsche Verfahren an mehreren Beispielen erläutert und dann zur genaueren Ermittlung geschritten. Hierbei sind vier verschiedene Bahnhofsformen zugrunde gelegt und für jede sechs verschiedene Größen des Gesamtverkehrs — von 1000 bis 5600 Wagen — angenommen. Bei jeder dieser Verkehrsgrößen sind verschiedene Annahmen bezüglich der Größe des Eckverkehrs (Kopfverkehrs) und des Umfanges des Stationsrangierens gemacht. Für die verschiedenen Fälle sind dann die Betriebskosten, die sich aus den Zugfahrtkosten, den Gehältern und Löhnen der Angestellten und Arbeiter, den Aufwendungen für die Verschiebelokomotiven, für die Beleuchtung usw. zusammensetzen, im einzelnen ermittelt. Endlich sind die Schlußfolgerungen gezogen und die Ergebnisse der schärferen Rechnung mit denen Blums verglichen.

Es wäre zu wünschen, daß die wertvolle Arbeit Anregung geben möchte, die hier behandelte Frage aus der Praxis heraus durch ausgiebigere Erfahrungsergebnisse zu ergänzen und dadurch auch die theoretischen Grundlagen der Betrachtung zu erweitern und zu verallgemeinern. K.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Nachruf.

Wir erfüllen die traurige Pflicht, das gestern erfolgte Ableben unseres geschätzten und liebenswürdigen Kollegen, des Königlichen Regierungsrats

Herrn **Victor Heiling**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion

anzuzeigen.

Dem Verstorbenen werden wir ein treues Andenken bewahren.

Königsberg i/Pr., den 29. Mai 1905. (1407)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Strecken.

K. k. priv. Böhm. Nordbahn.

Am 1. Juni l. J. gelangt die normalspurige, 1,2 km lange Teilstrecke Niedereinsiedel - Sebnitz der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr zur Eröffnung. Die Beförderung von explosiven Gegenständen ist ausgeschlossen.

Diese Strecke bildet die Fortsetzung der schon im Betriebe befindlichen Lokalbahnlinie Rumburg-Niedereinsiedel der Böhmischen Nordbahn und wird fahrplanmäßig an diese angegliedert, so daß vom 1. Juni l. J. von Rumburg über Schluckenau nach Sebnitz ein direkter Zugverkehr ohne Wagenwechsel stattfindet und in Sebnitz der Anschluß an die Kgl. sächsischen Staatsbahnen vermittelt wird.

Prag, am 26. Mai 1905. (1408)

Die Kleinbahn Görlitz-Krischa wird am 1. Juni d. J. für den Gesamtverkehr eröffnet, Station Ebersbach nur für den Personenverkehr.

Görlitz, den 28. Mai 1905. (1409)

Der Vorstand.

3. Eröffnung von Stationen.

Am 1. Juni d. J. wird die an der Strecke Kattowitz-Dzieditz zwischen Tichau und Emanuelsegen gelegene Haltestelle Kostuchna für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Viehverkehr, sowie für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme derjenigen Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, eröffnet.

Mit dem Eröffnungstage wird die neue Haltestelle in den Gruppentarif I der preußischen Staatsbahnen und in die Gruppenwechseltarife der preußisch-hessischen und oldenburgischen Staatsbahnen, an denen die Gruppe I beteiligt ist, einbezogen.

Bis zur Erstellung direkter Entfernungen in den genannten Tarifen sind der Frachtberechnung für Kostuchna zugrunde zu legen:

a) im Verkehr mit Tichau eine Entfernung von . . . . . 7 km
b) im Verkehr mit Emanuelsegen Güterbahnhof eine Entfernung von . . . . 6 „
c) im Verkehr mit Idaweiche eine Entfernung von . . . 8 „
d) im Verkehr mit Schoppinitz R.O.U.E. eine Entfernung von 15 „

e) im Verkehr mit allen übrigen Stationen der genannten Staatsbahnen die Tarifentfernungen von Tichau zuzüglich 7 km oder von Idaweiche zuzüglich 8 km oder von Schoppinitz R. O. U. E. zuzüglich 15 km, je nachdem sich die niedrigste Gesamtentfernung ergibt.

Die Haltestelle Kostuchna wird der Betriebsinspektion 2 Gleiwitz, der Maschineninspektion Kattowitz und der Verkehrsinspektion Ratibor unterstellt.

Kattowitz, den 28. Mai 1905. (1410)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Juni 1905 wird die an der Strecke Allenstein-Lyck zwischen Puppen und Rudczanny gelegene Haltestelle mit beschränktem Verkehr Cruttinnen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., den 22. Mai 1905. (1411)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Die Abfertigung von lebenden Tieren in Hannover wird zum 13. Juni nach der Güterabfertigung Hannover=Möhringsberg verlegt. Die Abfertigung von Kleinvieh in Käfigen, Kisten u. dergl., das als Eilgut aufgegeben wird, bleibt jedoch bei der hiesigen Eilgutabfertigung.

Die bisher unter dem Gesamtnamen „Hannover Nord" in den Tarifen aufgeführten Abfertigungen in Hannover werden vom genannten Tage ab folgende Abfertigungsbefugnisse und Dienstbeschränkungen haben:

1. Hannover Eilgutabfertigung.
Die Dienststelle wird künftig nur dem Eilstückgutverkehr dienen. Viehverkehr ist ausgeschlossen; der Versand und Empfang von Kleinvieh in Käfigen, Kisten und dergl., das als Eilgut aufgegeben wird, ist jedoch zugelassen. Sprengstoffe sind ebenfalls ausgeschlossen.

2. Hannover Nord.
Die Dienststelle dient nur dem Frachtstückgutverkehr. Der Versand und Empfang von Sprengstoffen ist nicht gestattet.

3. Hannover=Möhringsberg.
Die Dienststelle dient dem Wagenladungsverkehr einschließlich Eilgut in Wagenladungen und dem Viehverkehr.

Kleinvieh in Käfigen, Kisten und dergl., das als Eilgut aufgegeben wird, ist jedoch bei der Eilgutabfertigung Hannover aufzuliefern oder in Empfang zu nehmen. Sprengstoffe sind ausgeschlossen.

Hannover, den 24. Mai 1905. (1412)
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Güterverkehr.

Am 12. Juni 1905 treten im böhmisch-sächsischen Kohlenverkehre für die Stationen Bahnhof Göltzschtalbrücke, Mylau Bahnhof und Reichenbach i/V. unt. Bf. veränderte Frachtsätze für Sendungen von einzelnen Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn in Kraft. Für den Verkehr der Station Karlsbad Zentralbhf. der k. k. österr. Staatsbahnen mit den genannten drei sächsischen Stationen tritt eine Erhöhung ein, die indessen erst vom 1. August 1905 an gültig ist. Die beteiligten Stationen und Verwaltungen erteilen über die Höhe der Frachtsätze Auskunft.

Dresden, den 29. Mai 1905. (1413)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Verkehr mit der Rhene-Diemeltal-Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. werden die Stationen Halle a. d. Saale, Leipzig (Magdeburg. Bhf.), Magdeburg, Harsum, Halle i/Westf., Grünberg (Oberhessen) und Holzminden in den Gütertarif für den Verkehr mit der Rhene-Diemeltal-Eisenbahn aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Cassel, den 25. Mai 1905. (1414)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Westdeutsch-österreichisch-ungarischer Verband.

Am 1. Juli d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 9 (Holz des Spezialtarifs III) in Kraft:

Nach / Von	Dornburg a. d. Saale K. E. D. E.		Jena (Saalbhf.) K. E. D. E.	
	A.	B.	A.	B.
	Pfennige für 100 kg			
Christofsgrund A. T. E.	90	90	93	93
Karlswald A. T. E.	88	88	91	91
Königswart K. K. St. B.	61	59	59	57
Kriesdorf A. T. E.	85	85	88	88

Breslau, den 27. Mai 1905. (1415)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verbandsverwaltungen.

Pfälzisch-hessischer Tiertarif.

Mit sofortiger Gültigkeit werden direkte Frachtsätze für die Abfertigung von lebenden Tieren zwischen Frankfurt=Niederrad und Haßloch über Lampertheim-Mannheim eingeführt. Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Mainz, den 23. Mai 1905. (1416)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Deutscher Levanteverkehr über Hamburg seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) und deutscher Ostafrika-Verkehr über Hamburg.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Grünberg i/Schl. des Direktionsbezirks Posen in die Ausnahmetarife 1 (Eisen usw.) der obigen Verkehre aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung.

Altona, den 23. Mai 1905. (1417)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mit sofortiger Gültigkeit werden im Nachtrag 4 zum nordostdeutsch-sächsischen Tiertarif die Sätze zwischen Carthaus i/Wstpr. einerseits und Oberottendorf und Ölsnitz i/V. andererseits dahin geändert, daß die für Oberottendorf eingestellten für Ölsnitz i/V., die für Ölsnitz i/V. eingestellten für Oberottendorf gelten.

Bromberg, den 28. Mai 1905. (1418)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr der preußischen Staatsbahnen untereinander sowie mit anderen Bahnen.

Vom 1. Juni d. J. ab werden Sendungen nach Essen (Ruhr) und Recklinghausen ohne nähere Bahnhofsbezeichnung auf die Station Essen (Hauptbhf.) bezw. Recklinghausen (Hauptbhf.) abgefertigt. Die für die Abfertigung der einer zoll- und steueramtlichen Behandlung in Essen unterliegenden Sendungen bestehenden Bestimmungen werden hierdurch nicht geändert.

Essen, den 25. Mai 1905. (1419)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch-belgischer Güterverkehr.
Ausnahmetarif vom 1. September 1900 für Steinkohlen usw. von belgischen Stationen.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag III in Kraft, enthaltend außer Änderungen des Nachtrags I Frachtsätze für die als Empfangstationen neu einbezogenen Stationen Asslar des Direktionsbezirks Frankfurt a/M., Dortmund Rangierbahnhof und Essen=Segeroth des Direktionsbezirks Essen sowie anderweite teilweise ermäßigte Frachtsätze für verschiedene Stationen des Direktionsbezirks Mainz. Preis des Nachtrags 0,10 ℳ.

Essen, den 25. Mai 1905. (1420)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahngütertarife.
(Guppentarif III, Gruppenwechseltarif III/IV.)

Die Frachtsätze der Station Tönning im Ausnahmetarif S 5s und S 5t der vorgenannten Tarife werden vom 1. Juni d. J. ab aufgehoben, insoweit der von demselben Zeitpunkt ab gültige Nachtrag I zum rheinisch-westfälisch-nordwestdeutschen Seehafentarif für diese Station gleiche oder niedrigere Frachtsätze in den genannten Ausnahmetarifen enthält.

Essen, den 24. Mai 1905. (1421)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Eisenbahnverband.
Gütertarif Teil IV, Heft 3 vom 1. Mai 1903.

Ab 1. Juli l. J. gelangt der Nachtrag II zur Einführung.

München, den 24. Mai 1905. (1422)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 4 vom 1. November 1901 (Klassenverkehr Galizien-Bayern).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 wird die Station Bolechów in den Ausnahmetarif Nr. 71 für Petroleum usw. einbezogen.

München, den 23. Mai 1905. (1423)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni l. J. gelangen für die Beförderung von Holz

der Abschnittte I—III von Hainfeld nach Walhallastraße direkte Frachtsätze zur Einführung.

München, den 19. Mai 1905. (1424)
Generaldirektion
der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Am 1. Juni d. J. wird die Station Altenrheine des Direktionsbezirks Münster in den Seehafen-Ausnahmetarif S 14 (rohe Baumwolle) mit den für Rheine bestehenden Ausnahmefrachtsätzen aufgenommen.

Münster, den 23. Mai 1905. (1425)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 1. Juni d. J. trrtt der Nachtrag XV in Kraft, enthaltend die seit Herausgabe des letzten Nachtrags eingeführten und bereits veröffentlichten Frachtsätze sowie neue Frachtsätze der Tarifabteilung A 1 von Station Schmiedefeld (Thür.) des Direktionsbezirks Erfurt und der Tarifabteilung A 2 nach Station Krautscheid der Bröltaler Eisenbahn, ferner Ergänzungen des Haupttarifs. Abdrucke des Nachtrags zum Preise von 0,10 ℳ bei den beteiligten Ghterabfertigungsstellen.

Essen, den 24. Mai 1905. (1426)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Zu dem deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarif, Heft 19, kommt am 1. Juni 1905 der I. Nachtrag zur Einführung. Er wird von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 5 ₰ abgegeben und enthält Frachtsätze für neu in den direkten Verkehr einbezogene Stationen des Direktionsbezirks Cassel.

Straßburg, den 22. Mai 1905. (1427)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 25. Mai 1905 werden im Ausnahmetarif Nr. 13 des belgisch-südwestdeutschen Güterverkehrs, Tarif Heft 6 b für die Beförderung von Bier in Fässern in Wagenladungen von 5000 und 10 000 kg von Donaueschingen nach Antwerpen und Lüttich ermäßigte Frachtsätze eingeführt. Nähere Auskunft erteilt das Stationsamt Donaueschingen und das Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 25. Mai 1905. (1428)
Großh. Generaldirektion.

Ausnahmetarif 6 für Steinkohlen usw. aus dem Ruhr-, Inde- und Wurmgebiet usw. nach Stationen des nordwestlichen Gebiets (Gruppe III).

Vom 1. Juni d. J. ab wird die Station Hassee des Direktionsbezirks Altona in die Abteilungen A und B des vorgenannten Tarifs als Empfangsstation aufgenommen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 22. Mai 1905. (1429)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird der Ausnahmetarif ausgedehnt auf:

a) den Verkehr mit den Stationen Rosheim Stadtbhf., Börsch, Ottrott und St. Nabor der Nebenbahn Rosheim-St. Nabor;

b) den Verkehr mit der Härdtsfeldbahn Aalen-Neresheim-Ballmertshofen der WestdeutschenEisenbahngesellschaft.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau bier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 24. Mai 1905. (1430)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafenverkehr.

Ausnahmetarif vom 1. April 1905.

Zum vorbezeichneten Ausnahmetarif tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag 1 in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze für die Seehafenstation Tönning des Direktionsbezirks Altona für verschiedene Ausnahmetarife, ferner für die Station Lünen Süd des Direktionsbezirks Essen für die Ausnahmetarife S 5 und S 5 t (Eisen und Stahl usw.), Raeren des Direktionsbezirks Cöln für den Ausnahmetarif S 20 (Felle und Häute usw.) sowie Ergänzungen und Berichtigungen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen. Preis 10 ₰.

Essen, den 22. Mai 1905. (1431)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rheinisch-westfälisch-niederländischer und deutsch-niederländischer Verbandsgüterverkehr.

Der am 1. Januar d. J. mit vorläufiger Gültigkeit bis zum 30. Juni 1905 eingeführte Ausnahmetarif für gebrannten Kalk und für Zement in Wagenladungen von 15 t von Stationen der preußisch-hessischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Cassel, Cöln, Elberfeld, Essen, Hannover, Mainz, Münster, St. Johann-Saarbrücken), der Westfälischen Landeseisenbahn und der Teutoburger Wald-Eisenbahngesellschaft nach Stationen der Holländischen Eisenbahngesellschaft, der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen, der Niederländischen Central-Eisenbahngesellschaft und der Nordbrabant-deutschen Eisenbahngesellschaft bleibt über den 1. Juli d. J. hinaus bis auf weiteres in Kraft.

Elberfeld, den 24. Mai 1905. (1432)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Zum Tarif für die Beförderung kleiner Warenkolli in den Paris-Karlsbad- und Orient-Expreßzügen vom 1. Oktober 1901 ist ein erster Nachtrag, gültig ab 13. Juni 1905, erschienen. Preis 0,10 ℳ.

Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau der unterzeichneten Generaldirektion zu Straßburg i. Els.

Straßburg, den 18. Mai 1905. (1433)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Güterverkehr Elsaß-Lothringen-Baden.

Mit Geltung vom 1. Juli 1905 werden die direkten Frachtsätze zwischen lothringischen und luxemburgischen Stationen und den Stationen Wertheim und Würzburg der badischen Staatseisenbahnen (im Tarifheft 4 des südwestdeutschen Verbandes) aufgehoben.

An deren Stelle treten die direkten Frachtsätze mit den Stationen Wertheim und Würzburg der bayerischen Staatseisenbahnen in dem mit dem 1. Juli 1905 neu auszugebenden elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerischen Verbandsgütertarif. Für eine Anzahl der gedachten lothringischen und luxemburgischen Stationen, welche bisher einen Verkehr mit Wertheim und Würzburg nicht aufzuweisen hatten, wird jedoch auch der neue elsaß-lothringisch-luxemburgisch-bayerische Tarif keine Frachtsätze mehr vorsehen, so daß für diese Stationen mit dem 1. Juli 1905 die direkte Abfertigung mit Wertheim und Würzburg überhaupt in Wegfall kommt.

Nähere Auskunft erteilt das Tarifbureau der Reichseisenbahnen in Straßburg.

Straßburg, den 22. Mai 1905. (1434)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Mit dem 1. Juni l. J. wird die Tarifstation Rheinau Hafen für den Wagenladungsverkehr in die Hefte 1, 2, 7, 10, 11, 12, 13, 14 und 15 der südwestdeutsch-schweizerischen Güterverkehre aufgenommen. Die Frachtsätze ergeben sich durch Zuschlag von 1 Cts für 100 kg an die bestehenden Frachtsätze für Rheinau. Im Verkehre mit einem bestimmten westschweizerischen Gebiet wird jedoch dieser Zuschlag nicht berechnet. Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 23. Mai 1905. (1435)
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden und Norwegen anderseits.

Am 1. Juli d. J. wird der Nachtrag [illegible] zum Verbands-Gütertarife Teil I, Abteilung B eingeführt, und mit gleichem Tage tritt der letztere auch für den Verkehr mit Schweden und Norwegen in Kraft.

Aufgehoben werden hierdurch die Allgemeinen Tarifvorschriften, die Güterklassifikation sowie der Nebengebührentarif

a) des deutsch-schwedisch-norwegischen Verbands-Gütertarifs, Heft 2 vom 1. März 1893;

b) des deutsch-schwedisch-norwegischen Verbands-Gütertarifs über Saßnitz-Trelleborg vom 1. Mai 1897.

Neben Ermäßigungen treten auch einzelne Frachterhöhungen dadurch ein, daß der Artikel Rohbenzin aus Petroleum (Rohnaphtha, rohe Petroleumnaphtha) in die Allgemeine Wagenladungsklasse versetzt wird und die Sonderbestimmungen unter Artikel 54 h (Fische) und i (frisches Obst und frisches Gemüse) des deutsch-schwedisch-norwegischen Gütertarifs vom 1. März 1893 aufgehoben werden.

Soweit Erhöhungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juli d. J. in Kraft.

Bis zum Erscheinen des Nachtrags ist das Nähere bei dem Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 27. Mai 1905. (1436)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr zwischen Deutschland einerseits, Dänemark, Schweden, Norwegen anderseits.

Zum Verbands-Gütertarif Teil I, Abteilung A tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag II in Kraft.

Er enthält:

1. Berichtigung des Titelblatts des Nachtrags I;
2. Ergänzung des Vorworts;
3. Änderungen und Ergänzungen der zusätzlichen Bestimmungen zu den

reglementarischen Bestimmungen, sowie

4. Ergänzung der Anlage 1.

Altona, den 27. Mai 1905. (1437)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-schwedisch-norwegischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Warnemünde-Gjedser und Saßnitz-Trelleborg.

Am 1. Juli d. J. wird ein neuer Verbands-Gütertarif, Teil II, für den Verkehr zwischen Stationen der schwedischen und norwegischen Eisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahnen Deutschlands anderseits eingeführt.

Durch diesen Tarif werden aufgehoben:

1. die Abschnitte C, D und E des deutsch-schwedisch-norwegischen Verbands-Gütertarifs, Heft II, über Vamdrup-Helsingör-Helsingborg/Frederikshavn-Gothenburg vom 1. Mai 1893;
2. die Abschnitte C, D und E des deutsch-schwedisch-norwegischen Verbands-Gütertarifs über Saßnitz-Trelleborg vom 1. Mai 1897;
3. die Ausnahmetarife für die direkte Beförderung bestimmter Güter im deutsch-schwedisch-norwegischen Eisenbahnverbande über Vamdrup-Helsingborg/Malmö und Saßnitz-Trelleborg vom 1. April 1901.

Der neue Tarif ist durch die Aufnahme zahlreicher neuer inländischer und ausländischer Verbandsstationen und durch die Ausdehnung der bisher meist nur auf Stückgut und die allgemeine Wagenladungsklasse beschränkten Tarifsätze auf sämtliche regelmäßigen Tarifklassen ganz erheblich ausgestaltet.

Er enthält neben weitgehenden Ermäßigungen auch Frachterhöhungen. Letztere treten u. a. dadurch ein, daß verschiedene deutsche Stationen mit direkten Sätzen nicht mehr ausgerüstet, die Ausnahmetarife für die direkte Beförderung bestimmter Güter vom 1. April 1901 aufgehoben werden und die Tarifberechnung über die Schiffsstrecke Frederikshavn-Gothenburg im Verkehr mit den nördlich von Gothenburg gelegenen Stationen beseitigt wird.

Soweit durch den neuen Tarif Erhöhungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen und Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juli d. J. in Kraft.

Bis zum Erscheinen des Tarifs ist das Nähere bei dem Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 27. Mai 1905. (1438)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Am 1. Juni werden die Stationen Lucklum und Sickte der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn in den bezeichneten Verband einbezogen. Sie haben die Befugnis zur Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern und Wagenladungen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen, ferner ist in Sickte die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen, deren Ver- oder Entladung nur von der Stirnseite der Eisenbahnwagen aus erfolgen kann, sowie von schwerwiegenden Fahrzeugen (Lokomotiven, Künstler- und Möbelwagen, Dreschmaschinen und dergleichen) ausgeschlossen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungen Auskunft.

Hannover, den 23. Mai 1905. (1439)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Kiel-Korsör.

Am 1. Juli d. J. werden die in dem deutsch-dänischen Verbandsgütertarif über Kiel-Korsör enthaltenen Frachtsätze der Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Erfurt, Halle a/S., Magdeburg und der Station Stendal des Direktionsbezirks Hannover, sowie der Stationen der sächsischen Staatsbahnen aufgehoben.

Soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 10. Juli d. J. in Kraft.

Näheres ist bei dem Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung zu erfahren.

Altona, den 25. Mai 1905. (1440)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni wird die Station Landeshut i/Schl. in den Ausnahmetarif 10 für Garne aller Art aufgenommen.

Über die Höhe der Sätze erteilen unser Verkehrsbureau und die beteiligten Abfertigungsstellen nähere Auskunft.

Breslau, den 23. Mai 1905. (1441)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Einführung des Nachtrages VII zu dem vom 1. Juli 1904 gültigen Lokalgütertarife Teil II, Heft 3 für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen Lokalbahnen, mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina.

Mit Gültigkeit vom Tage der Betriebseröffnung der Teilstrecke Saar-Tischnowitz der Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz tritt der Nachtrag VII in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält den Tarif für die Lokalbahn Deutschbrod-Saar-Tischnowitz sowie die durch Einführung desselben bedingten Änderungen und Ergänzungen.

Mit gleichem Termine tritt der Tarif der Lokalbahn Deutschbrod-Saar außer Wirksamkeit.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen zum Preise von 10 Hellern für ein Exemplar erhältlich.

Wien, am 26. Mai 1905. (1442)

Westdeutsch-österr.-ungarischer Verband.

Am 3. Juni d. J. treten im Tarifheft 1 nachbezeichnete Frachtsätze der Ausnahmetarife Nr. 15 B (Ton usw. in der Richtung aus Österreich) und Nr. 17 A und B (Schamottesteine usw., Schamottemehl, Schamottemörtel usw.) in Kraft:

Von \ Nach	Peine K. E. D. H. — Ausnahmetarif Nr. 15 B (Ton usw.)	17 A (Schamottesteine usw., Schamottemehl)	17 B (Schamottemörtel usw.)
	Pfennige für 100 kg		
Ober=Bris k. k. St. B. . . .	133	139	
Zliv k. k. St. B.	147	154	

Breslau, den 27. Mai 1905. (1443)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Österreich.

Einführung direkter Frachtsätze für Zinkweiß von Settenz zur Durchfuhr durch Deutschland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten folgende Ausnahmetarifsätze für Zinkweiß in Kraft:

a) bei Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg } für den Wagen und
b) „ „ „ 10 000 „ } Frachtbrief.

Zu a) und b): Gültig für die Ausfuhr aus dem österr.-ungar. Zollgebiete über See nach außerdeutschen Ländern und deutschen überseeischen Kolonien.*)

Von \ Nach	Eigentumsbahn	Bremen **) (Hauptbahnhof, Freibezirk) a	b	Hamburg B.**), Wilhelmsburg a	b	Stettin **) a	b	Warnemünde a	b	anderen deutschen Hafenstationen
		Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen								
Settenz	A. T. E.	240	165	229	158	171	122	213	148	1. Die besonderen Tabellen für Spezialtarif II und III auf Seite 20 und 21 des Verbands-Tarifes Teil II, Heft 1; die Tabellen für den Spezialtarif II kommen bei den Sendungen ad a), jene für den Spezialtarif III bei Sendungen ad b) zur Anwendung.

*) Siehe die Kontrollvorschriften auf Seite 13 und 14 des Verbandstarifes Teil II, Heft 1.

**) Siehe die Vorbemerkung auf Seite 9 bezw. 11 des Verbandstarifes Teil II, Heft 1.

Wien, im Mai 1905. (1444)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband. Direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Böhmisch-Trübau (St. E. G.) und Innsbruck (S. B.).

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906, gelangen nachstehende Frachtsätze zur Einführung:

Von	Nach	Stückgutklasse I	Stückgutklasse II	Wagenladungsklasse A 1	Wagenladungsklasse A 2
oder umgekehrt		Heller für 100 kg			
Böhmisch-Trübau (St. E. G.)	Innsbruck (S. B.)	796	685	487	460

Wien, am 24. Mai 1905. (S. B. Z. 5974/CI.) (1445)
K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

7. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutsch-österreichischer Personen- und Gepäckverkehr über Bregenz, Buchs und Salzburg.

Am 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif in Kraft, wodurch die nachstehenden Tarife aufgehoben und ersetzt werden:

a) Der Tarif für den deutsch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über den Bodensee vom 1. September 1899 sowie das dazu erschienene Berichtigungsblatt vom 1. Januar 1903;
b) der Tarif für den elsaß-lothringisch-österreichischen Personen- und Gepäckverkehr über die Schweiz und den Arlberg vom 1. Juni 1897;
c) die Taxen für den Verkehr zwischen Aulendorf, Biberach, Cannstatt, Eßlingen, Friedrichshafen, Geislingen, Göppingen, Ravensburg, Stuttgart und Ulm einerseits und Bludenz, Bregenz, Dornbirn, Feldkirch, Innsbruck und Landeck anderseits, ferner zwischen Donaueschingen und Konstanz einerseits und Wien (Westbahnhof) anderseits sowie zwischen Mimmenhausen-Neufrach und Gmunden im Tarife für den österreichisch-süddeutschen Personenverkehr vom 1. Januar 1903;
d) die Taxen für den Verkehr zwischen Konstanz einerseits und Bludenz, Dornbirn, Feldkirch, Hohenems, Innsbruck, Landeck und Schwarzach anderseits im Tarife für den österreichisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr vom 1. Februar 1897.

Gegen die bisherigen Tarifsätze treten zum Teil Verteuerungen ein; auch werden Tarifsätze für einzelne Verbindungen wegen ungenügender Nachfrage nach Abfertigung aufgehoben.

Die in den Tarif aufgenommenen besonderen Bestimmungen sind nach den Vorschriften unter I (3) der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Cöln, den 24. Mai 1905. (1446)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der am Verkehr beteiligten deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Für den schweizerisch-belgisch-niederländisch-englischen Personen- und Gepäckverkehr über Basel-Luxemburg-Kleinbettingen und Ulflingen wird mit Geltung vom 1. Juni d. J. ein neuer Tarif ausgegeben, durch den der bisherige Tarif vom 15. Juni 1897 nebst dem dazu erschienenen Nachtrage 1 außer Kraft gesetzt wird.

Straßburg, den 23. Mai 1905. (1447)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Der durch unsere Bekanntmachung vom 15. April d. J. zum 1. Juni d. J. angekündigte neue Tarif für den nordwestdeutsch-rheinisch-schweizerischen Personen- und Gepäckverkehr wird erst zum 1. Juli d. J. ausgegeben.

Mainz, den 25. Mai 1905. (1448)
Namens der beteiligten Verwaltungen: Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

8. Verdingungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Wir haben öffentlich zu verdingen die Lieferung von:

Fettwaren, als:

180 t Rapsmaschinen- und Lampenöl, 1000 t Mineralschmieröl für kaltlaufende Maschinenteile, 400 t Gasöl, 1000 t Erdöl, 400 t Putzöl, 30 t Terpentinöl, feines, gereinigtes, 70 t Leinöl, 10 t Talg, 3 t Kernseife und 20 t Schmierseife.

Angebote sind schriftlich, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verdingung den 8. Juni 1905" versehen spätestens Donnerstag, den 8. Juni 1905, vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen und der Angebotsbogen werden auf portofreie Anfrage von uns abgegeben.

Die Zuschlagsfrist ist auf 4 Wochen festgesetzt.

Karlsruhe, den 19. Mai 1905. (1449)
Gr. Verwaltung der Eisenbahnmagazine.

Königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken.

Neubaulinie Castellaun-Boppard.

Die Ausführung des Bahnkörpers der vorgenannten Linie von Stat. 109 + 04 bis 224 + 90 (Los II) und von Stat. 224 + 90 bis 304 + 70 (Los III), umfassend annähernd:

für Los II: 265 000 cbm Bodenbewegung, 6 300 „ Mauerwerk, 4 400 qm Wegebefestigung;
für Los III: 190 000 cbm Bodenbewegung, 4 100 „ Mauerwerk, 3 800 qm Wegebefestigung

soll einschl. Lieferung der Baustoffe, mit Ausnahme von Zement, Traß und der eisernen Durchlaßrohre — jedes Los für sich — vergeben werden.

Die Bauwerkszeichnungen, Querprofile und Verdingungshefte liegen bei der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus; soweit dieselben das Los II betreffen, kann deren Einsichtnahme auch auf dem Streckenbaubureau in Castellaun erfolgen. Die Verdingungshefte werden, soweit der Vorrat reicht, gegen postfreie Einsendung von 1,0 ℳ für jedes der beiden Hefte — nicht in Briefmarken — von der unterzeichneten Bauabteilung abgegeben.

Verschlossene Angebote, für jedes Los besonders, sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Verdingungstermin Dienstag, den 20. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzureichen.

Angebote, denen die vorgeschriebenen Probesteine nicht beigefügt sind, bleiben unberücksichtigt.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Boppard a/Rhein, den 26. Mai 1905. (1450)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

Die Maurerarbeiten für den Bau eines Wohlfahrtsgebäudes auf dem umzubauenden Güterbahnhofe Breslau O/S. sollen vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 7. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden. Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, und können erstere gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 4 Wochen.

Breslau, Brüderstraße 36. (1451)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

Die Zimmererarbeiten für den Bau einer Verkehrshalle auf dem umzubauenden Hauptbahnhof in Breslau sollen vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 8. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden.

Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können erstere gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ in bar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 2 Wochen.

Breslau, Brüderstraße 36. (1452)
Kgl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

9. Vermischte Bekanntmachungen.

19 ausgemusterte Güterwagen sollen im Wege der öffentlichen Ausschreibung verkauft werden.

Angebote mit der Aufschrift: „Angebot auf ausgemusterte Wagen" sind bis zum 26. Juni d. J., vormittags 11½ Uhr, wo ihre Eröffnung im Zimmer 51 unseres Verwaltungsgebäudes hier erfolgen wird, einzureichen.

Bedingungen nebst Wagenverzeichnis sind gegen Einzahlung von 30 ₰ von unserem technischen Bureau (Zimmer 10) zu beziehen.

Kattowitz, den 24. Mai 1905. (1453)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 43. | **3. Juni 1905.** | **XLV. Jahrgang.**

Inhalt:

Duplex-Motordraisine der Gesellschaft für Bahnbedarf in Hamburg.

Vom Reg.-Baumeister **Pflug** in Charlottenburg.

Auf der internationalen Automobilausstellung in Berlin waren zwei Motordraisinen zu sehen: eine auf dem Stande der Motorenfabrik Protos-Berlin, ausgestellt von der Gesellschaft für Bahnbedarf in Hamburg, die andere auf dem Stande der Brennabor-Fahrradwerke Gebr. Reichstein-Brandenburg a. H. Letztere ist in Nr. 28 dieser Zeitung beschrieben worden. Es ist dort ausgeführt, daß bei gewöhnlichen Draisinen mehrere Arbeiter nötig sind, um sie von Hand fortzubewegen, und daß trotzdem nur eine geringe Reisegeschwindigkeit erzielbar ist. Bei Motordraisinen dagegen ist nur ein Führer nötig, der allerdings angelernt werden muß. Zweckmäßigerweise wird man hierzu einen Schlosser nehmen, der im übrigen in der Werkstatt arbeitet. Die Kosten für das Kilometer sind, selbst wenn man die höhere Verzinsung und Tilgung für die Motordraisine in Rechnung setzt, kleiner als bei der gewöhnlichen Draisine, und selbstverständlich viel kleiner als die Kilometerkosten eines

Sonderzugs. Im Dienste der Inspektionsvorstände wird der durch die größere Geschwindigkeit ermöglichte Zeitgewinn sehr ins Gewicht fallen.

Daß das moderne Straßenautomobil noch nicht als betriebssicher gelten kann, liegt vor allem an den Luftreifen, die leicht beschädigt werden können; diese fallen aber bei der Motordraisine ganz fort. An dem Motor und Getriebe gut ausgeführter Automobile treten äußerst selten Störungen auf, am ehesten noch bei der Zündung, die aber von sachkundiger Hand leicht wieder in Ordnung gebracht werden kann. Eine Motordraisine darf deshalb als vollkommen betriebssicher gelten. In den Katalogen amerikanischer Automobilfabriken sieht man häufig Motordraisinen abgebildet, auch bei der Brennabor-Draisine ist teilweise ein amerikanisches Vorbild verwandt; der Geschwindigkeitswechsel ist derselbe wie bei den Oldsmobilen. Es ist deshalb erfreulich, daß die deutsche Automobilindustrie ebenfalls die Herstellung von Motordraisinen aufnimmt.

Der Hauptunterschied zwischen der beschriebenen Brennabor-Draisine und der Duplex-Draisine der Gesellschaft für Bahnbedarf besteht darin, daß erstere nur eine kleine Geschwindigkeit für Rückwärtsfahrt hat, die bei Verschiebebewegungen benutzt wird, während letztere eine kleine und eine große Geschwindigkeit bei Rückwärtsgang ermöglicht. Die Brennabor-Draisine muß für längere Rückwärtsfahrt jedesmal aus dem Gleise gehoben und gedreht werden. Ihr Geschwindigkeitswechsel mit Planetengetriebe ist schon bei der genannten Ausführung nicht einfach, er wird natürlich noch verwickelter, wenn man zwei verschiedene Geschwindigkeiten nach rückwärts verlangt; außerdem müßte auch die Anordnung der Sitze eine andere werden. Bei der Duplex-Draisine ist die Konstruktionsaufgabe, zwei Geschwindigkeiten für jede Fahrtrichtung zu ermöglichen, in sehr einfacher Weise gelöst. Selbstverständlich wird eine solche Draisine etwas teurer; wenn das lästige Umdrehen bei jeder längeren Fahrt fortfällt, braucht man nicht mehr auf äußerste Gewichtsersparnis bedacht zu sein, man kann dauerhafter herstellen und die teurere Draisine kann doch wirtschaftlicher sein. Die Duplex-Draisine ist gewissermaßen zugleich Bahnmeister- und Inspektionswagen, ihre Plattform bietet Raum zur Mitnahme von allerlei Gegenständen und Gerätschaften; trotzdem kann sie, wenn dies nötig werden sollte, nach angestellten Versuchen bequem in 2 Minuten aus dem Gleise gehoben werden. Die große Rückwärtsgeschwindigkeit ist auch deshalb von Vorteil, weil der Fall eintreten kann, daß Gefahr im Verzug und keine Zeit vorhanden ist, um das Fahrzeug aus dem Gleise zu heben.

Eine Duplex-Motordraisine ist für die Königliche Eisenbahndirektion Hannover geliefert worden. Bei Einzelanfertigung kostet sie 3400 ℳ einschließlich Ausrüstung, wie Werkzeuge, Signallaterne, Signalglocke oder Huppe. Bei Bestellung einer größeren Anzahl würde nach Angabe der Firma eine nicht unerhebliche Ermäßigung eintreten. Das Leergewicht der Draisine ohne Wasser und Benzin beträgt etwa 475 kg.

Die Vorarbeiten und Versuche, die zu der abgebildeten Bauart geführt haben, sind von der Gesellschaft für Bahnbedarf in Gemeinschaft mit der Motorenfabrik Protos ausgeführt worden. Der Motor ist ein Einzylinder-Protos-Motor von 6 PS mit Batteriezündung, Wasserkühlung, Kühler aus Rippenrohren. Er vermag dem vollbesetzten Fahrzeug, d. h. mit 4—6 Personen außer dem Führer, eine Geschwindigkeit bis zu 40 km in der Stunde zu erteilen.

Der Geschwindigkeitswechsel besteht aus 3 Kegelrädern und 2 Stirnrädervorgelegen. Ein Handhebel dient dazu, die Vorgelegewelle entweder mit dem linken oder mit dem rechten Kegelrad durch Klauenkupplung zu verbinden. Ein zweiter Handhebel kuppelt die Welle des Kettenrades entweder mit dem linken oder mit dem rechten Stirnräderpaar, während in seiner Mittelstellung Leerlauf eintritt. Mit der kleinen Geschwindigkeit, die etwa $1/3$ der großen beträgt, kann man die größten Steigungen leicht überwinden. Der Führersitz ist für Vor- und Rückwärtsfahrt verstellbar, so daß der Führer stets in der Fahrtrichtung sitzt; er ist außerdem höher als die Herrensitze, um in jeder Fahrtrichtung freien Ausblick auf die Strecke zu ermöglichen. Die Sitzbänke sind den Anforderungen des Eisenbahndienstes entsprechend dauerhaft hergestellt.

Die weitere Kraftübertragung erfolgt durch eine Kette. Die Triebachse ist durch ein doppeltes Gelenk mit einem Querträger des Rahmens verbunden, so daß sie sich um eine senkrechte Achse in den Gleiskrümmungen und um eine wagerechte Achse bei der Federung des Fahrzeugs drehen kann. Die Verbindung erlaubt gleichzeitig ein Nachstellen der Kette. Die Achse samt dem zur Verbindung dienenden Achsrahmen kann dem letzten Gelenk genähert oder von ihm entfernt werden und wird in ihrer jeweiligen Lage durch Schraubenmuttern auf der mittleren Verbindungsstange gesichert. Auf jeder Seite des Kettenrades ist eine Bandbremse angebracht.

Die Gesellschaft für Bahnbedarf baut noch eine andere Motordraisine mit $2^1/_2$ PS luftgekühltem Motor für 2 Personen und Führer, Gewicht 250 kg, Geschwindigkeit 30 km in der Stunde, die für Nebenbahnen bestimmt ist, ferner Schienenmotorwagen, deren Untergestell dem der Duplex-Draisine sehr ähnlich ist, in zwei Größen, für 10 Personen mit 12 PS-Zweizylinder-Motor und für 20 Personen mit 24 PS-Vierzylinder-Motor.

Im Zusammenhang mit der Frage der Motordraisinen darf ein Bericht einer Automobilfahrt von 32 000 km auf amerikanischen Eisenbahngleisen auf Interesse rechnen. Nach der Allgemeinen Automobilzeitung führte C. J. Gliddens Fahrt auf den Gleisen der Soo und Kanadischen Pacificbahn entlang in einem 24 PS-Automobil, das mit Ausnahme der Räder in nichts von dem gewöhnlichen Automobil abweicht. Der Wagen rollte sehr gleichmäßig, ohne viel zu stoßen. Kurven, Weichen und Kreuzungen wurden in voller Geschwindigkeit genommen ohne jede Gefahr des Entgleisens. Der Wagen erreichte auf geraden Strecken eine Geschwindigkeit von etwa 100 km in der Stunde. Glidden fand, daß er auf Schienen mit derselben Motorleistung 23 km mehr in der Stunde zurücklegen konnte, als auf guter makadamisierter Straße. An Betriebsstoff wurden bei einer Entfernung von 32 km auf Gleisen 3,75 l Benzin verbraucht, während dieselbe Benzinmenge nur für 23 km gewöhnlichen Weges genügte. Es erscheint deshalb wohl möglich, ein Schienenautomobil zu bauen, das bei 150 km Geschwindigkeit in der Stunde eine beschränkte Anzahl Fahrgäste oder Fracht sicher befördern könnte.

Der Präsident der Erie-Eisenbahn hat ein Automobil für den Gebrauch auf Gleisen herrichten lassen, das als Sonderwagen eingestellt werden soll. Daß ein solches Automobil bei Unglücksfällen gute Dienste leisten kann, um Ärzte und Inspektionsvorstände schnell an die Unglücksstelle zu tragen, ist zweifellos.

Zur Entwicklung der zeichnerischen Fahrpläne.

Der zeichnerische Normalfahrplan von 1874 wies bei weitem nicht die Mannigfaltigkeit der Angaben auf, die heute auf derartigen Fahrplänen verzeichnet sind. Die Verwaltungen fühlten mehr und mehr das Bedürfnis, ihren Inhalt zu erweitern, und so wertvoll die Vervollständigung der Fahrpläne für die einzelnen Verwaltungen sich erwiesen hat, so war doch anderseits die Folge ein erheblicher Mangel an Einheitlichkeit, die bei den in vielfachen Beziehungen miteinander arbeitenden Verwaltungen erwünscht sein mußte. Möglichste Einheit herbeizuführen, erging aus dem Reichs-Eisenbahnamt im Jahre 1901 die „Anleitung zur Anfertigung der graphischen Fahrpläne“.

Diese Anleitung enthält für die deutschen Bahnen (außer Bayern) bindende Bestimmungen — mit einigen Freiheiten in Nebensachen — über den Maßstab, die Stationsnamen (Stationslinien), die Stundenzahlen, die Bezeichnung der Züge (Zuglinien), die Nummerung der Züge, die Unterscheidung der Zuggattungen, die Züge, die nur an einzelnen Tagen verkehren, die Kennzeichnung der mit mehr als 60 km (30 km) fahrenden Züge und die Ankunft- und Abfahrtzeiten. An sonstigen Angaben ohne Bestimmung der Form ist verlangt: die Stationierung von 5 zu 5 km, die Entfernungen der Stationen untereinander und vom Nullpunkte der Stationierung, eine schematische Darstellung der durchgehenden, Ausweich- und abzweigenden Gleise sowie der Stationsgebäude nach ihrer Lage zu den ersteren, Angabe über Lokomotivreserve- und Lokomotiv-Wechselstationen, Wasserstationen, Drehscheiben für Lokomotiven, Brückenwagen, durchgehende Streckenblockung, Bahnmeisterbezirke, Wärterstrecken, die telegraphische Abkürzung der Stationsnamen, ein Längenprofil mit Kurvenband, endlich eine Zeichenerklärung. Die Aufnahme noch anderer Angaben ist freigestellt.

Der Zweck der folgenden Zeilen ist, zu zeigen, in welcher Weise die Verwaltungen in der weiteren Ausbildung der zeichnerischen Fahrpläne vorangegangen sind, um daran die Frage zu knüpfen, ob es nicht angezeigt sein möchte, abermals der Frage einer weiteren Vereinheitlichung näher zu treten. Im Folgenden ist an den deutschen Winterfahrplänen für 1904/05 — außer Bayern — erläutert, welche Verschiedenheiten hinsichtlich der vorgeschriebenen, in der Form aber freigestellten Angaben und hinsichtlich der nicht vorgeschriebenen Angaben sich bei den einzelnen Verwaltungen herausgebildet haben.

Nur wenige Verwaltungen unterscheiden die Nachtzeit von der Tageszeit durch dunklere Färbung der Planfläche. Die Zuglinien sind im allgemeinen schwarz gezogen; in mehreren Verwaltungsbezirken werden die Schnell- und Personenzüge blau, die Güterzüge schwarz, in anderen umgekehrt die Schnell- und Personenzüge schwarz, die Güterzüge blau, wieder in anderen die Schnellzüge rot, die Personenzüge blau und die Güterzüge schwarz gezeichnet. Bei einer Verwaltung erhalten Züge mit einer in bestimmter Weise beschränkten Verkehrsdauer eine besondere Zeichnung in der Zuglinie.

Die Kennzeichnung der mit mehr als 60 km (30 km) fahrenden Personenzüge geschieht meist durch eine Bemerkung am Blattrand. Von einzelnen Verwaltungen wird die Geschwindigkeit bei allen Zügen überhaupt oder nur bei den Schnell- und Personenzügen oder auch nur bei besonders in Betracht kommenden Zügen an der Zuglinie angegeben und zwar durch Anschreiben eines entsprechenden Buchstabens (z. B. B für 70 km) beim Beginn der Geschwindigkeit oder durch Anschreiben der Stundenkilometer bei der Zugnummer, über oder unter der Zuglinie.

Das für „Anhalten nach Bedarf“ vorgeschriebene Zeichen > hat bei einer Verwaltung diese Bedeutung nur bei Güterzügen und sagt bei Personen- und gemischten Zügen: „der Zug hält ½ Minute“. Dagegen bedeutet am gleichen Ort das Zeichen ○ bei einer zweiten Verwaltung: der Zug hält weniger als eine Minute, bei einer dritten: der Zug hält ½ Minute, bei einer vierten: der Zug hält $^1/_4$ Minute.

Von den zwar vorgeschriebenen, jedoch in der Form freigestellten Angaben erfreuen sich die über die Entfernungen, die Gleisentwicklung, Bezirks- und Streckeneinteilung, Streckenblockung allgemeiner Übereinstimmung, wenn man davon absieht, daß sie einmal am Kopf, ein andermal am Fuß stehen. Auch werden für die Lokomotivreserve- und Lokomotiv-Wechselstationen, Wasserstationen, Drehscheiben und Brückenwagen übereinstimmende Zeichen (⊏⊐, ⊠, △, ○, ⊥) angewendet, jedoch ist die Ausführlichkeit der Angaben sehr verschieden. Es wird z. B. angegeben: bei Lokomotivstationen die Zahl der Schuppen, die Zahl der Stände, die Lokomotivreservegrenzen; bei Wasserstationen (für welche zwei Verwaltungen das Dreieck mit der Spitze nach oben setzen) die Zahl der Krane durch Wiederholung des Zeichens oder Beisetzen ihrer Anzahl, die Leistungsfähigkeit in Kubikmetern, die Art der Wasserbeschaffung (ob Leitungswasser, Quelle oder Sammelbecken, Pulsometer, Motor, Handbetrieb); bei Drehscheiben die Anzahl durch Wiederholung des Zeichens oder Beisetzen der Zahl, des Durchmessers in oder

neben dem Kreis, die Unterscheidung für Lokomotiven oder Wagen durch große oder kleine, konzentrisch oder exzentrisch neben- oder übereinander liegende Kreise; bei Brückenwagen ist die Anzahl, Tragfähigkeit, ob sie für Eisenbahnfahrzeuge oder Straßenfuhrwerke dienen, beigesetzt.

Das Längenprofil mit Kurvenband ist mit einer einzigen Ausnahme am Fuß vorgesehen; bei letzterer befindet sich nur ein Längenprofil am Kopf über und zwischen den Stationsnamen. Die stärkste Steigung und der kleinste Krümmungshalbmesser sind teils mitten über oder unter der Strecke angegeben, teils am Ort selbst durch einen Pfeil hervorgehoben. Die einfachste Form des Profils weist nur die Neigungen auf; mehrfach sind indessen auch die Brücken, Unter- und Überführungen, in einem Falle sogar die Zahl der Brückenöffnungen, in einem anderen die Tunnel ersichtlich gemacht.

Hinter solchem Reichtum bleibt die Vielseitigkeit der von den Verwaltungen aus freien Stücken aufgenommenen weiteren Bezeichnungen nicht zurück. Häufig sind die Verhältnisse der Station, sei es nach der Organisation, sei es nach den Abfertigungsbefugnissen oder in rein betriebsdienstlicher Beziehung vermerkt und zwar entweder durch Ziffern, Buchstaben oder Zeichen hinter dem Stationsnamen oder durch verschiedene Zeichen an der Stationslinie im Längenprofil. Kreuzungsstationen sind durch ein liegendes Kreuz am Kopf oder im Längenprofil, bedingte Kreuzungs-(Überholungs-)Stationen durch ein anderes Zeichen oder durch Einklammern der Gleislänge hervorgehoben. Sind schon die Zeichen für die oben erwähnten Unterscheidungen sehr mannigfaltig und mitunter bei den einzelnen Verwaltungen mit verschiedener Bedeutung angewendet, so gilt dies fast noch mehr für die Unterscheidungen in Beziehung auf die Zugfolge. Hier gibt es Zugmeldestationen, Zugfolgestationen, Zugmeldestationen, welche für die Zugfolge in Betracht kommen oder nicht in Betracht kommen, bezüglich der Zugfolge ganz oder teilweise ausgeschlossene Stationen. Zeitweilige Ausschaltung wird durch Angabe des Dienstbeginns am Kopf, des Dienstschlusses am Fuß oder beider am Kopf oder durch Verdickung der Stationslinie in der Einschaltungszeit dargestellt.

An Streckeneinrichtungen und -erfordernissen sind ersichtlich gemacht: Streckenfernsprechleitungen, Kontaktapparate (Radtaster, Berührungsvorrichtungen) mit Angabe der Station, wo die Kontrolluhr (Registrierapparat) aufgestellt ist; Strecken mit Schiebedienst; Strecken, auf denen Schlußbremse notwendig ist.

Bei den Stationen findet man ferner vermerkt, ob zentrale Weichen- und Signalstellung vorhanden ist, welcher Art sie ist, ob schienenfreie Bahnsteigzugänge bestehen, ob Wagenuntersuchung stattfindet, ob Hilfstation (Hilfszug, Hilfsgerätewagen), ob Übernachtungsgebäude für Lokomotiv- und Zugpersonal oder nur für das Lokomotiv- oder Zugpersonal zur Verfügung stehen; ob die Station feste oder fahrbare Verladekrane, feste oder fahrbare Rampen besitzt; ob die festen Rampen für Kopf- oder Seitenverladung dienen, für wieviel Wagen oder von welcher Länge, für welche Zahl der Köpfe sie eingerichtet sind; die Wagendesinfektion ist ebenfalls nicht vergessen.

Vereinzelt finden sich Angaben über die virtuellen Fahrlängen für Schnell- und Personenzüge und auch für Güterzüge, die Bezeichnung der Personenzüge, in welche Postwagen eingestellt werden, die Öffnungszeiten von Drehbrücken.

Wohl die meisten Fahrpläne zeigen die Landesgrenzen, verschiedene die der Regierungsbezirke, Landratsämter, Landgerichts- und Amtsgerichtsbezirke. Schließlich ist in einem Fahrplan über jeder Strecke der Tag ihrer Eröffnung mitgeteilt.

Aus dem Angeführten ist zu entnehmen, daß viele Angaben in den graphischen Fahrplänen in recht losem Zusammenhang zu ihrer eigentlichen Zweckbestimmung stehen und daß es wenn auch nicht geboten, so doch möglich und zweckmäßig wäre, einen anderen großen Teil der Angaben nach Form und Umfang zu vereinheitlichen. Hierzu sollen diese Zeilen die Anregung geben.

H. F.

Fahrten ohne Lokomotivwechsel.

In Nr. 36 d. Ztg. wurde mitgeteilt, daß die längste deutsche Strecke, die ohne Aufenthalt und ohne Lokomotivwechsel durchfahren wird, die Strecke Berlin-Hannover ist. Diese Nachricht bedarf einer gewissen Einschränkung. Allerdings haben die D-Züge 21 und 22 nach den veröffentlichten Fahrplänen zwischen Berlin und Hannover keinen Aufenthalt. Tatsächlich aber halten diese Züge in Öbisfelde einige Minuten zur Ergänzung des Wasservorrates ihrer Lokomotiven. Da die Tender der für diese Züge verwandten Lokomotiven nur 20 cbm Wasser fassen, der Wasserverbrauch für die Strecke Berlin-Hannover aber ungefähr 32 cbm beträgt, so ist dieser unerwünschte betriebstechnische Aufenthalt notwendig geworden. Man rechnete damit, später die ganze Strecke von Berlin nach Hannover ohne Aufenthalt durchfahren zu können. Es sollte nämlich auf dieser Strecke ein Versuch mit Ramsbottomschen Schöpftrögen gemacht werden, wie sie in England bereits in größerem Umfang mit Erfolg angewandt worden sind. Zu dem Zwecke sollten zwischen den Stationen Großmöhringen und Stendal zwischen beiden Gleisen offene Wasserkanäle von etwa 1 km Länge eingebaut werden. Diese Kanäle sollen fortgesetzt mit Wasser gespeist und im Winter in geeigneter Weise gegen Frost geschützt werden. Die Füllung des Tenders würde in gleicher Weise wie in England durch nach vorn gebogene, im unteren Teile bewegliche Schöpfrohre erfolgen können. Bei der Geschwindigkeit dieser Züge ist der Druck hinreichend groß, um den Tender in der kurzen Zeit der Berührung des Schöpfkanals zu füllen.

Wenn man indessen berücksichtigt, daß zur Zeit auf dem Bahnhofe Stendal für diejenigen Lokomotiven der Schnellzüge, welche zwischen Berlin und Hannover durchfahren, Wasserkrane aufgestellt werden, die in der Minute etwa 6 cbm Wasser liefern, und die Ergänzung des Bedarfs an Wasser von etwa 12 cbm demnach in etwa 2 Minuten gedeckt werden wird, und wenn man ferner nicht außer acht läßt, daß der Wassergehalt der Tender voraussichtlich vergrößert werden wird, sobald der Ersatz der Drehscheibe von nur 16 m Durchmesser, an der bekanntlich der deutsche Lokomotivbau krankt, durch solche von 20 m erfolgt sein wird, dann wird man zu dem Schluß gedrängt, daß heute nicht sowohl durch die Einrichtung von einem Schöpfkanal auf einer Strecke von 200 bis 300 km Länge mit Gewinnung von nur 2 bis 3 Minuten Erfolge zu suchen sind, als vielmehr durch Verwendung von Lokomotiven mit großen Heizflächen und großem Wassergehalt der Tender, falls das Bedürfnis, die Geschwindigkeit noch weiter zu erhöhen, vorliegt oder überhaupt noch anerkannt wird. Auch würden bei starkem Frost, der nicht selten längere Zeit anhält, Unzuträglichkeiten nicht ausbleiben, wenn nicht verhältnismäßig hohe Kosten zur Heizung der Kanäle aufgewendet würden, die im milden Golfstormklima Englands nicht entstehen.

Bei einer Vergrößerung der Geschwindigkeit von 85 auf 95 km werden z. B. für 220 km freie Strecke 16 Minuten gewonnen. Hiervon ab Betriebsaufenthalt einschließlich An- und Abfahren von 6 Minuten ergibt 10 Minuten. Würde ein Schöpfkanal benutzt, so würden 6 Minuten abzüglich etwa 3 Minuten Fahrverlust durch Verringerung der Geschwindigkeit auf Bahnhof Stendal und über dem Schöpfkanal, also nur 3 Minuten gewonnen, die für eine 250 km lange Strecke kaum in Frage kommen, jedenfalls aber teuer erkauft sein würden.

Gegenüber dem Wasserkran neuerer Bauart mit Zuflußleitung, bei der die Widerstandshöhen in der Leitung berücksichtigt werden, darf demnach schon bei Verwendung von Tendern mit 20 cbm Wassergehalt der Schöpfkanal als etwas veraltete Einrichtung bezeichnet werden. Auf dem Bahnhofe Öbisfelde ist der erste Wasserkran neuerer Bauart in der Nähe des Wasserturms aufgestellt, der in $1^3/_4$ Minuten 12 cbm Wasser liefert, also in einer Minute 6,85 oder nahezu 7 cbm, und zwar bei einer Leitung von etwa 40 m Länge unter Beibehaltung der 200 mm weiten Leitung. In Stendal erhalten die Zuflußrohre bis zu den Kranen 275 mm lichte Weite, da der Wasserbehälter etwa 500 m von dem einen Kran entfernt ist.

Dem Erfolg dieses Versuches, des ersten, der nicht nur in Deutschland, sondern überhaupt gemacht wird, darf man mit Spannung entgegensehen.

Eine Entscheidung über etwaige Verwendung von Schöpfkanälen ist zur Zeit noch nicht getroffen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Eisenbahnkommission des preußischen Herrenhauses** hat am 30. Mai den Gesetzentwurf betreffend die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes und die Beteiligung des Staates am Bau von Kleinbahnen (sogen. Eisenbahnvorlage) nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses genehmigt.

— **Ausschalten der Leselampen in den elektrisch beleuchteten D-Zugwagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten ist unter jeder Leselampe in den elektrisch beleuchteten D-Zug-, Schlaf- und Salonwagen ein kleines Schild mit der Aufschrift „Nach Gebrauch bitte auszuschalten" anzubringen. Die Wagenmeister sind anzuweisen, die Leselampen, falls die zugehörigen Plätze nicht besetzt sind, auszuschalten.

— **Klappschilder für Personenwagen.** Nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten sind fortan die Abteile, die nach Bedarf für Reisende I. oder II. Klasse bestimmt werden, durch Klappschilder zu bezeichnen, die mit dem Vierkantdornschlüssel festzustellen sind. Bei den Abteilwagen ist sowohl auf der äußeren, wie auch auf der inneren Seite der Türen ein Klappschild anzubringen, bei den D-Zugwagen nur auf der Gangseite unterhalb des Platznummerschildes.

— **Beschaffung von Bettungsmaterialien.** Wie ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten mitteilt, lassen die auf den früheren Erlaß vom 26. Februar 1903 eingegangenen Berichte über die Beschaffung der Bettungsmaterialien erkennen, daß die gegenwärtige Handhabung der Beschaffung, die je nach den eigenartigen Verhältnissen der einzelnen Bezirke verschieden ist, sich im allgemeinen bewährt hat. Der Herr Minister hat deshalb die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, das jetzige Verfahren bis auf weiteres beizubehalten, erwartet aber, daß weitere Vereinfachung angestrebt wird. Wie der Erlaß weiter kundgibt, scheint die Frage der Einrichtung oder der Erweiterung fiskalischer Steinbrechanlagen noch nicht mit dem wünschenswerten Interesse verfolgt zu werden. Es wird deshalb angeordnet, daß in den Bezirken, in denen sich Gelegenheit bietet, Versuche mit dem Betriebe von Steinbrüchen auf eigene Rechnung und über dessen Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit gegenüber der Beschaffung des Materials von Privaten Vergleiche angestellt werden sollen.

— **Wegfall der Zugleine.** Durch einen Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten werden die bisherigen Vorschriften über die Einrichtung und Benutzung der seitlichen Zugleine sowie über Benutzung der Notbremse durch die Reisenden, die nach der Einführung der neuen Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung gegenstandslos geworden sind, aufgehoben.

— **Eisenbahnunfall bei Heudeber.** Der Schnellzug 132 der Linie Halle-Seesen ist Dienstag, den 30. Mai, nachmittags um 3 Uhr 40 Min. bei der Ausfahrt aus Bahnhof Heudeber-Dannstedt mit den letzten fünf Wagen entgleist; zwei von ihnen stürzten auf die Seite. Es wurden drei Reisende schwer (Gehirnerschütterung, Rippenbruch, Bluterguß ins Ohr), drei leicht (Kopfhautabschürfungen) verletzt. Beide Hauptgleise waren auf etwa acht Stunden gesperrt. Die Reisenden mußten bis zur Freimachung eines Gleises an der Unfallstelle umsteigen. Als anscheinende Ursache des Unfalls gibt die amtliche Nachricht Verwerfung des Gleises unter dem Zuge infolge großer Hitze an. Dieser Ursache werden auch einige andere Eisenbahnunfälle der letzten Tage von minder schweren Folgen zugeschrieben.

Eine weitere amtliche Nachricht vom 31. Mai gibt folgendes Nähere an: Schwerverletzt sind: Max Haudner aus Braunschweig, Friedrich Wilhelmstraße 23, Frau Stadtdirektor Dr. Willmann aus Vegesack bei Bremen sowie Frau Wiecker aus Halberstadt, Sedanstraße 64/65. Unter den Leichtverletzten, die nach Anlegung eines Notverbandes sofort die Fahrt fortsetzten, befinden sich die Tochter der Letzteren Irma sowie der Baumeister Ernst Giese aus Halle a/S.

— **Braunschweigische Landeseisenbahn.** In den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft wurden von der kürzlich stattgehabten Generalversammlung Präsident a. D. v. Kranold und Bankdirektor, Regierungsrat a. D. Samuel in Berlin neugewählt.

— **Geheimer Oberregierungsrat August Bensen,** der langjährige verdiente Vorsitzende des ehemaligen Königl. Eisenbahnkommissariats, beging am Mittwoch, den 31. Mai in Hannover in körperlicher und geistiger Frische die Feier seines 80. Geburtstages. Im Auftrage des Kaisers übersandte, wie die Berl. N. Nachr. melden, der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten v. Budde dem Jubilar einen telegraphischen Glückwunsch, in welchem Bensens dem Staate geleisteten treuen Dienste dankbare Anerkennung finden; die Depesche schließt mit dem Wunsche, daß dem Jubilar ein langer, froher Lebensabend beschieden sein möge. Der frühere Staatsminister v. Bötticher beglückwünschte seinen „alten Freund in dankbarer Erinnerung an die gemeinsame Arbeit"; zahlreiche andere Glückwünsche liefen ein. Bei dem Festmahl hielt Oberkonsistorialrat Rocholl die Festrede, nach welcher ein goldener Pokal sowie sonstige Ehrengeschenke und zahllose Blumenspenden überreicht wurden. Zum Schluß teilte ein Vertreter der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft mit, daß zu Ehren des Jubilars einer Lokomotive dieser Eisenbahnstrecke der Name „August Bensen" beigelegt worden sei. Das Festmahl nahm einen glänzenden Verlauf.

— **Fahrpreisermäßigungen für Kriegsveteranen.** Nach Mitteilungen der Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen sind die bereits seit mehreren Jahren an Mitkämpfer der Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71 zum Besuche von Kurorten auf den deutschen Eisenbahnen gewährten Fahrpreisermäßigungen auch für das Jahr 1905 zugestanden worden. Die Ermäßigungen bestehen darin, daß die Beförderung in der II. und III. Wagenklasse auf halbe Personenzug-Einzelreisekarten oder halbe Rückfahrkarten mit der Maßgabe geschieht, daß für Schnellzüge kein Zuschlag, bei Benutzung von D-Zügen dagegen die tarifmäßige Platzgebühr zu entrichten ist. Ein Anrecht auf die Preisermäßigung haben nur diejenigen Kriegsteilnehmer, die sich durch eine auf den Namen lautende Bescheinigung des „Bayerischen Landeskomitees für freiwillige Krankenpflege im Kriege" oder des „Zentralkomitees der deutschen Vereine vom Roten Kreuz" ausweisen, in der bestätigt ist, daß dem Inhaber von dem betreffenden Komitee eine Unterstützung und von der Kuranstalt der Gebrauch der Bäder oder anderer Badeeinrichtungen unentgeltlich oder zu ermäßigten Preisen bewilligt ist. Als Unterstützung des Landeskomitees wird die Unterstützung durch eine dem Landeskomitee angehörige Korporation zu gelten haben.

— **Regelung des Aushangwesens.** Nach den Bestimmungen für die Anbringung von Plakaten, Geschäftsanzeige Schaukasten, Firmentafeln u. dergl. in den Bahnhöfen und an den Strecken der bayerischen Staatseisenbahnen war für einzelne bestimmte Fälle die Genehmigung oder die Gebührenfestsetzung seither der Generaldirektion vorbehalten; nach einem neuerlichen Erlasse wird nun für künftighin die Behandlung dieser Fälle in die Zuständigkeit der Eisenbahnbetriebsdirektionen gegeben, wodurch gleichzeitig auch eine teilweise Abänderung der bisherigen Vorschriften erforderlich geworden ist. Dies tritt u. a. ein bei den Bestimmungen hinsichtlich des unentgeltlichen Aushanges von Plakaten, die zur Hebung des Eisenbahnverkehres geeignet sind, ferner bei dem Tarif für Anzeigen, auf denen die Ankündigungen mehrerer Geschäftsfirmen vereinigt sind und während des Kalenderjahres Änderungen in den einzelnen Firmen eintreten sollen sowie zum Teil auch bezüglich der Gebührenberechnung für die Anbringung von Tafeln auf Bahngrund außerhalb der Bahnhofgebäude. Diese neu geregelten Tarifbestimmungen haben bei allen neu anzubringenden Plakaten oder Schautafeln usw. Anwendung zu finden, während bei sämtlichen schon bestehenden Übereinkommen die neue Berechnung erst vom 1. Januar 1906 einzutreten hat.

— **Die technischen Nebenbetriebe der bayerischen Staatsbahnverwaltung,** soweit es sich um Vorkehrungen und Einrichtungen zur Sicherung der Arbeiter gegen die Gefahren für Leben und Gesundheit handelt, werden nach getroffenen Vereinbarungen zwischen dem Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Äußern und jenem für Verkehrsangelegenheiten vom 1. Juni d. J. an der Beaufsichtigung der Fabrik- und Gewerbeinspektoren unterstellt. Dementsprechend sind Unfälle, die sich in einem der in Betracht kommenden Betriebe ereignen sollten, den zuständigen Gewerbeaufsichtsbeamten mitzuteilen, und es wird diesen auch Gelegenheit gegeben werden, etwa hierüber eingeleiteten Untersuchungsverhandlungen anzuwohnen.

— **Der Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin** hat zum 1. Februar 1906 zwei Preisausschreiben zur Bearbeitung gestellt: 1. Untersuchung über die zweckmäßigste Gestaltung der Anlagen für die Behandlung der Stückgüter auf Bahnhöfen. 2. Die Bedeutung des Betriebskoeffizienten als Wertmesser für

die Wirtschaftlichkeit des Eisenbahnbetriebs. Als Preise sind für die erste Aufgabe 500 ℳ, für die zweite 1000 ℳ ausgesetzt. Der ausführliche Wortlaut der Aufgaben mit den näheren Bedingungen ist von der Geschäftsstelle des Vereins, Berlin W. 66, Wilhelmstraße 92/93, zu beziehen.

— **Pfandgeld für Gläser und Flaschen.** Die deutschen Bahnhofswirte haben im Interesse des reisenden Publikums beschlossen, etwaiges Pfandgeld für aus den Bahnhofswirtschaften entnommene Biergläser, Becher, Bier- und Limonadenflaschen usw. auf Verlangen und gegen Rückgabe der entnommenen Gegenstände ohne weiteres zurückzuerstatten. Wer also beispielsweise von Frankfurt a/M. abfährt und gegen 10 ₰ Pfandgeld ein Bierglas oder einen Steingutbecher mit Getränken aus der Bahnhofswirtschaft entnommen hat, kann die fraglichen Gegenstände in Hanau oder Bebra, in Gießen, Cassel oder Hannover abgeben und erhält das Pfandgeld dort sofort zurück.

— **Der Jahresbericht der Berliner Handelskammer für 1904** ist in zwei starken Bänden erschienen. Wir entnehmen dem I. Teile, daß das bei der Handelskammer eingerichtete Verkehrsbureau im Berichtsjahre von den Interessenten in stets wachsendem Maße in Anspruch genommen wurde. Gleichen Schritt mit der zunehmenden Benutzung hielt die Vermehrung des erforderlichen Materials; so zählte die Eisenbahntarifbibliothek am Ende des Jahres über 700 Bände. Besonders lebhaft gestaltete sich die Auskunftserteilung über Eisenbahnfrachtsätze im internationalen Verkehr und für den Lokalverkehr ausländischer Eisenbahnen. Für den inneren deutschen Verkehr wurde die Tarifsammlung durch Beschaffung der Gütertarife fast sämtlicher deutschen Kleinbahnen vermehrt, um den Verfrachtern die Möglichkeit zu bieten, die Fracht nach Kleinbahnstationen genau feststellen zu können. Die bisher mit dieser Feststellung verknüpften Schwierigkeiten sind im Laufe des Jahres von verschiedenen Seiten erörtert und u. a. auch beim Deutschen Handelstag zur Sprache gebracht worden. Die Handelskammer hatte Gelegenheit, zu den von zuständiger Stelle vorbereiteten Anträgen zur Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr Stellung zu nehmen. Den Vorschlägen, die vertraulich mitgeteilt wurden, wurde zugestimmt und außerdem beantragt, die in der Deutschen Verkehrsordnung enthaltenen Bestimmungen über das Gutgewicht bei Wagenladungen in das Internationale Übereinkommen zu übernehmen. Auch wurde angeregt, die Erteilung eines Frachtbriefduplikats, die jetzt im internationalen Verkehr unerläßlich vorgeschrieben ist, vom Antrage des Absenders abhängig zu machen, wie sich das im Geltungsbereiche der deutschen Eisenbahn-Verkehrsordnung bereits bewährt hat. Mit Befriedigung begrüßt es die Handelskammer, daß die Versuche, welche im deutsch-russischen Grenzverkehr über Illowo-Mlawa mit Umsetzwagen Bauart Breidsprecher gemacht worden sind, bislang zu einem für die beteiligten Handelskreise durchaus erwünschten Ergebnisse geführt haben. Eine Ausdehnung dieser Art würde besonders für den russischen Eierhandel von Bedeutung sein, da auf diese Weise der schwere Bruchschaden, der regelmäßig bei der Umladung entsteht, vermieden werden könnte. Auf einen bezüglichen Antrag erhielt die Handelskammer von der Eisenbahnverwaltung die Mitteilung, daß wegen der Verwendung von Breidsprecher-Wagen Verhandlungen mit der St. Petersburg-Warschauer, Moskau-Brester, Südwest- und Weichselbahn eingeleitet sind.

Österreich.

— **Österreichisch-ungarische Staatseisenbahngesellschaft.** In der Generalversammlung vom 29. Mai erstattete der vereinigte Verwaltungsrat einen die geschäftlichen Ergebnisse des abgelaufenen Jahres zusammenfassenden Bericht. Er erwähnte des Umstandes, daß die Gesellschaft am 1. Januar d. J. das 50. Jahr ihres Bestandes vollendet hat. Diesen Anlaß hat der Verwaltungsrat benutzt, um außergewöhnliche Aufwendungen zu gunsten des gesellschaftlichen Personals zu machen, über die wir s. Z. eingehend berichtet haben. Zu dem Antrage auf Verwendung des Reingewinnes sprach ein Aktionär den Wunsch aus, die Gesellschaft möge ihre „Thesaurierungspolitik“ aufgeben und den Gewinnvortrag entweder verteilen oder doch zur Aufbesserung der Dividende um 1—2 Fr. heranzuziehen. Der Präsident v. Taussig erwiderte, er müsse leider darauf verweisen, daß es bei der Staatsbahngesellschaft eine Thesaurierungspolitik nicht gebe. Der Gewinnvortrag, der allerdings 5 Fr. für die Aktie betrage, werde nicht aus dem Ertrage des letzten Jahres zurückbehalten, sondern sei das Ergebnis 15jähriger Sparsamkeit. Er bilde keine Reserve, sondern diene dazu, die Dividende in weniger günstigen Jahren nach oben abzurunden, um eine gewisse Gleichmäßigkeit des Ertrages herzustellen. Nach dieser Erörterung wurde der Antrag des Verwaltungsrates, nach welchem die Gesamtdividende auf die Aktie mit 27 Fr., auf den Genußschein mit 2 Fr. festgesetzt und der Rest von 2 604 590 Kr. auf neue Rechnung vorgetragen wird, mit allen gegen die Stimme des Antragstellers angenommen. Vor Durchführung der Wahlen wurde eine Statutenänderung beschlossen, durch welche die Zahl der Verwaltungsräte, die bisher 16 bis 28 betrug, auf 8 bis 20 herabgesetzt wird. Dadurch wurde es möglich, die durch den Tod des Herrn Henri Germain in Paris erledigte Stelle nicht mehr zu besetzen. Infolgedessen entfiel die Neuwahl eines Verwaltungsrates, und es wurden lediglich die ausscheidenden Mitglieder Jean Hollinguer und Gustav Pereire wiedergewählt.

— **Bahnhofumbauten der Südbahn in Innsbruck und Ala.** Für den Innsbrucker Bahnhof ist die Aufstellung des Umbauplans im Zuge. Diese Arbeiten erfordern jedoch angesichts der dort bestehenden örtlichen Verhältnisse sehr eingehende Studien, damit einerseits den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung getragen werde, anderseits den Ansprüchen der Stadtgemeinde und der übrigen Beteiligten kein Abbruch geschehe. Für die Ausgestaltung der Station Ala hat die Südbahn dem Eisenbahnministerium vor kurzem einen von diesem bereits grundsätzlich genehmigten allgemeinen Plan vorgelegt, welcher die allmähliche Ausgestaltung dieses Bahnhofs vorsieht.

— **Lokalbahn Weckelsdorf-Parschnitz.** In der am 27. Mai abgehaltenen Sitzung der Verkehrskommission des böhmischen Landtages gelangte der Bau der Lokalbahn Weckelsdorf-Parschnitz zur Verhandlung. Der Landesausschuß beantragte, der Landtag möge 800 000 Kr. zum Ankauf von Stammaktien dieser Bahn unter der Bedingung bewilligen, daß der Staat sich verpflichte, eine entsprechende Zahl von Stammaktien zu übernehmen. Der Bau soll Privatfirmen übertragen werden. Ein Mitglied der Kommission sprach sich gegen die Zahlung von Beihilfen an Bahnen aus, deren Bau von Privatfirmen übernommen werde, insbesondere dort, wo die Ortsinteressenten zu einem bestimmten Frachtenverkehr verpflichtet werden. Es würde sich empfehlen, daß entweder das Land oder der Staat den Bau selbst übernehme. Derselbe Abgeordnete trat dafür ein, daß für die vom Lande Böhmen unterstützten Lokalbahnen eine eigene Landesbahn-Betriebsdirektion errichtet werde. Der Vertreter des Landesausschusses versprach, dem Wunsche des Abgeordneten Rechnung zu tragen, Erhebungen pflegen zu lassen und diese dem Landtage mitzuteilen. Die Anträge des Landesausschusses wurden angenommen.

— **Lokomotivbestellung der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.** Die Aussig-Teplitzer Eisenbahn hat bei der Lokomotivfabrik in Wiener-Neustadt (vormals Sigl) drei neue Schnellzuglokomotiven in Bestellung gebracht, welche bestimmt sind, mit Einführung des nächstjährigen Sommerfahrplans die außergewöhnlich schweren Bäderschnellzüge Berlin-Teplitz-Karlsbad mit erhöhter Fahrgeschwindigkeit zu befördern. Es sind dies $^{3}/_{5}$-gekuppelte Heißdampf-Schnellzuglokomotiven der sogenannten Präriebauart mit Rauchröhrenüberhitzer, System Schmidt, eine Bauart, die durch eine Anzahl neuer baulicher Einrichtungen auch geeignet erscheint, die Betriebssicherheit zu fördern. Die Herstellung der zugehörigen Schlepptender ist der Firma Ringhoffer in Prag übertragen worden.

— **Direkte Eisenbahnverbindung Österreichs mit Dalmatien.** In jüngster Zeit ist die Frage der direkten Eisenbahnverbindung Österreichs mit Dalmatien in den Vordergrund des allgemeinen Interesses gerückt. Unter anderem wird der vor Jahren aufgetauchte Plan einer Inselbahn wieder aufgenommen und eine direkte Verbindung zwischen Österreich und Zara mittels einer Fähranlage befürwortet. Man denkt hierbei an den Bau einer von der Station Lupoglava ausgehenden Abzweigungslinie, die ihren Endpunkt in der zur Anlage eines Fährhafens geeigneten Fianonabucht finden soll. Das Fährschiff würde nach Durchquerung der etwa 6 km breiten Meerenge Cherso erreichen; der Zug würde das Schiff verlassen, um auf dem südlichen Ende der Insel eine zweite Fähre zu benutzen, welche die Bestimmung hätte, den Zug nach der Insel Pago zu übersetzen. Die weitere Verbindung mit der Landeshauptstadt Zara würde mittels eines langen Dammes und einer großen Brücke hergestellt. Die Baukosten für die Fähranlagen und die Eisenbahn würden für die 205 km betragende Verbindung Lupoglava-Zara 26 000 000 Kr. erfordern.

Ungarn.

— **Die Lage der Wagenindustrie in Ungarn.** In der Steinbrucher Wagenfabrik der Firma Ganz & Cie. wurde der Betrieb am 28. Mai eingestellt und sämtlichen Arbeitern der Dienst gekündigt.

Rumänien.

— **Abänderung des Gesetzes über den Bau von Privatbahnen.** Um die bisher äußerst schwache Beteiligung der Privatindustrie an dem Bau und dem Betrieb der ihr überlassenen Nebenlinien anzuspornen und gleichzeitig gewisse nicht ernste Bewerber fernzuhalten, hat die rumänische Regierung beschlossen, das betreffende Gesetz einer entsprechenden Änderung zu unterziehen. Nachstehend die wichtigsten Bestimmungen der dem Abgeordnetenhause unterbreiteten Vorlage: Art. 1. Es wird keinem Ansuchen um die Konzession einer Privatbahn Folge gegeben werden, wenn der Bewerber nicht gleichzeitig eine Kaution von 2000 Fr. für jedes Kilometer hinterlegt. Diese Kaution, welche bei der Inbetriebsetzung der betreffenden Bahn erstattet wird, verfällt zu gunsten des Staates, wenn die Konzession, sei es infolge der Nichtausführung der Eisenbahn, sei es infolge der Nichteinhaltung des für die Eröffnung festgesetzten Zeitpunktes, zurückgezogen wird. Art. 2. Auf Grund der Konzessionsurkunde gewährt der Staat eine jährliche Unterstützung von 1500 Fr. für jedes Kilometer für die Dauer von 30 Jahren. Art. 3. Die Unterstützung wird nur vollspurigen Privatbahnen gewährt, welche öffentlichen Beförderungszwecken dienen. Art. 4. Falls die Konzession einer oder mehreren Kreisverwaltungen übertragen wird, erfolgt der Bau durch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten auf Rechnung der betreffenden Verwaltungen und der Betrieb durch die Generaldirektion der rumänischen Eisenbahnen gegen Bezahlung einer Pauschvergütung, welche nach Maßgabe der Baukosten 2,5—3,5 % von diesen betragen wird.

— **Die Einnahmen der rumänischen Eisenbahnen** im Monate März beliefen sich auf 4 205 623 Fr.; hiervon entfallen 1 429 735 Fr. auf den Personenverkehr, 33 284 Fr. auf den Gepäckverkehr, 101 701 Fr. auf den Eilgutverkehr und 2 640 903 Fr. auf den Frachtgutverkehr. Im Zeitraume vom 1. April 1904 bis 31. März d. J. wurden insgesamt 51 825 590 Fr. vereinnahmt, und zwar 18 159 322 Fr. aus dem Personenverkehr, 1 478 403 Fr. aus dem Eilgut- und 31 306 694 Fr. aus dem Frachtgutverkehr. Die Gesamteinnahme des Vorjahres beträgt 58 718 050 Fr.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß in Washington.** Die rumänischen Eisenbahnen waren dort durch den Generaldirektor-Stellvertreter, Generalinspektor M. Ramniceanu und durch den Vorstand des Werkstätten- und Zugförderungsdienstes, Generalinspektor T. Dragu, vertreten.

— **Die rumänische Seeschiffahrt,** die bekanntlich der Staatsbahnverwaltung untersteht, ist ermächtigt worden, bei der Werft zu St. Nazaire (Frankreich) einen großen Personendampfer für die Linie Constanza-Smyrna zu bestellen. Der Kostenüberschlag beläuft sich auf 2 340 000 Fr.

— **Etat der rumänischen Eisenbahnen** für das Betriebsjahr 1905/06. Einnahmen: Eisenbahnbetrieb 54 923 250 Fr., Docks in Braila und Galatz 1 378 000 Fr., Seeschiffahrtsdienst 3 027 000 Fr. Ausgaben: Eisenbahnbetrieb 36 148 600 Fr., Schwellenkreosotierungsanstalt 505 116 Fr., Docks 828 802 Fr., Seeschiffahrtsdienst 3 596 500 Fr. Reineinnahme 18 249 232 Fr. Von letzterer wird 1 % zu gunsten des Reservefonds zurückgestellt. Der vorjährige Ausgabenetat, welcher sich einschließlich der Nachtragskredite auf 38 130 309 Fr. belief, wurde um 63 616 Fr. überschritten.

— **Hafen Constanza.** Infolge der bedeutenden Zunahme der Petroleumausfuhr über Constanza wurde beschlossen, die dortigen Petroleumanlagen durch den Bau von weiteren 10 Tanks zu vergrößern.

Übrige europäische Länder.

— **Neue belgisch-deutsche Eisenbahnverbindung.** In Ergänzung unserer Mitteilungen in Nr. 40 schreibt uns unser regelmäßiger Berichter: Der Gesetzentwurf, welchen die belgische Regierung dem Parlament vorgelegt hat, beruht auf dem am 15. August 1903 in Berlin geschlossenen Abkommen. Wie seinerzeit an dieser Stelle erwähnt, waren in der Kammer zu Brüssel, zumal wegen verschiedenen örtlichen Wettbewerbs, betreffs der Linienführung lebhafte Meinungsverschiedenheiten laut geworden und dem Plan der Regierung Schwierigkeiten bereitet. Der nun vorliegende Entwurf führt in der Begründung aus, wie sehr im Laufe der Zeit der belgisch-deutsche Verkehr angewachsen ist. Der Frachtverkehr betrug 1860 in der Einfuhr nach Belgien 241 000 000 Fr., in der Ausfuhr nach Deutschland 182 000 000 Fr.; im Jahre 1880 stiegen diese Zahlen auf 529 000 000 bezw. 533 000 000 Fr.; außerordentlich groß war die Steigerung gerade in jüngster Zeit; 1900 machte die deutsche Einfuhr nach Belgien 691 000 000 Fr. aus, die belgische Ausfuhr nach Deutschland 718 000 000 Fr.; im Jahre 1903 erhoben sich diese Ziffern auf 953 000 000 bezw. 855 000 000 Fr. In ähnlichem Maße ist der Personenverkehr gewachsen. Diese großartigen Leistungen müssen hauptsächlich von zwei belgischen Linien bewältigt werden, der „ligne de l'Est“ und der „ligne de la Vesdre“, welche für den Binnenverkehr mit den großen Städten Lüttich, Verviers und Löwen stark in Anspruch genommen ist. Zur Entlastung dieser überbürdeten Linien muß eine weitere Verbindung mit Deutschland geschaffen werden, wobei der wachsende Wettbewerb der holländischen Eisenbahnen für den deutsch-englischen usw. Verkehr in Anschlag zu bringen und demgemäß die Anlage für internationale Schnellzüge einzurichten ist. Es wird dabei schon die Möglichkeit elektrischer Fahrten bis zu 200 km in der Stunde vorausgesehen. Die Bahn müßte daher ohne Übergänge und ohne gewöhnliche Gabelungen, mit Gefällen von höchstens 10 mm auf 1 m und Kurven von mindestens 2000 m gebaut werden. Für diese Zwecke wurde schließlich eine Linie über St. Trond (St. Truiden), Tongern und Argenteau am dienlichsten gehalten. Damit wird so zugleich ein direkter Verbindungsweg für Antwerpen nach Mitteldeutschland geschaffen und der Weg von Brüssel nach Herbesthal um 1 bezw. 1½ Stunde verkürzt. Die Kosten dieser neuen belgischen Bahnanlage von Löwen nach Welkenraedt sind auf 55 000 000 Fr. geschätzt. Preußen verpflichtet sich dagegen, die Strecke zwischen Aachen und Herbesthal so zu verbessern, daß die große Steigung bei Ronheide entsprechend geebnet wird. Preußen ist dafür durch das Gesetz vom 25. Juni 1904 bereits ein Kredit von 5 400 000 ℳ bewilligt. Bei der Zugführung in Belgien soll dafür gesorgt werden, daß die Städte Verviers und Lüttich, welche im großen Durchgangsverkehr benachteiligt zu werden fürchteten, nicht zu kurz kommen. Laut dem Vertrage mit Preußen soll die neue Linie Löwen-Aachen spätestens 10 Jahre nach Erlaß des betreffenden belgischen Gesetzes eröffnet werden. Die Eisenbahnverbindungen zwischen der Eifel und der Provinz Lüttich werden gegenwärtig über Herbesthal geführt, obwohl zwischen den nächsten beiderseitigen Ortschaften, Malmedy und Stavelot, die Entfernung nur 8 km beträgt. Der Bau einer Verbindungsstrecke würde also wesentliche Verkürzungen und Vorteile für die betreffenden Gegenden und weiterhin bringen. Bei den Verhandlungen über die Verbindung Löwen-Aachen wurde daher, wie die Köln. Ztg. ausführt, auch dieser Plan Gegenstand einer Vereinbarung. Die betreffende belgische Strecke wird 1 600 000 Fr. kosten, für die Strecke von der Grenze bis Malmedy sind durch das genannte preußische Gesetz vom Jahre 1904: 840 000 ℳ bewilligt. Diese Verbindung soll spätestens fünf Jahre nach Erlaß des bezüglichen belgischen Gesetzes eröffnet werden.

— **Pariser Stadtbahn.** Dem Jahresbericht der Verwaltung, aus welchem wir das finanzielle Ergebnis kurz mitgeteilt haben, ist noch zu entnehmen, daß das erste Netz im Laufe dieses Jahres vollendet sein wird. Dann beginnt die Konzessionsdauer von 35 Jahren, innerhalb welcher das Aktienkapital getilgt sein muß, da nach Ablauf der Konzessionsdauer die Netze in das Eigentum der Stadt Paris übergehen. Mit der Fertigstellung jedes Netzes hat die Aktientilgung zu beginnen, und ist die Ausgabe von Obligationen gestattet. Die Ermächtigung zur Ausgabe bis zu 75 000 000 Fr. ist bereits von der Aktionärversammlung erteilt. Das Aktienkapital von 75 000 000 Fr. wird nach Vollendung des ersten Netzes vollständig aufgebraucht sein. Durch einen neuen Vertrag mit der Pariser Elektrizitätsgesellschaft gedenkt der Métropolitain vom nächsten Jahre ab täglich etwa 1000 Fr. zu sparen. Man hofft, auch im laufenden Jahre wieder 20 Fr. Dividende verteilen zu können. Die im Betrieb befindlichen Linien hatten bis Oktober 1904 eine Länge von 24,82 km, dann bis Ende des Jahres eine solche von 30,85 km, seit Januar d. J. eine Länge von 31,82 km. Von der Nord-Süd-Untergrundbahn Montmartre-Montparnasse (tube Berlier), deren Konzession einer besonderen Privatgesellschaft erteilt ist, fürchtet die Stadtbahn keinen Wettbewerb; es soll keine „Korrespondenz“ zwischen beiden hergestellt werden.

— **Eisenbahnerorganisation und -ausstand in Frankreich.** Auf den Schmalspurbahnen von Corrèze, die drei Linien umfassen und durch eine Pariser Gesellschaft betrieben werden, brach ein Streik aus; die Mehrzahl der Lokomotivführer und Heizer sowie der Beamten des Betriebsdienstes und der Werkstättenarbeiter legten die Arbeit nieder. Es handelte sich nicht um Erhöhung der Besoldung, sondern, wie die sozialistische „Humanité“ schreibt, um die „Verteidigung der von den Unternehmern schändlich verletzten Koalitionsfreiheit“. Als die Angestellten ein Syndikat bildeten, war der Sekretär, ein Maschinenführer, entlassen worden. Das Eisenbahnpersonal trat darauf in den Ausstand, der, nachdem der Betrieb teils ganz oder teilweise unterbrochen worden, wie das genannte Blatt versichert, mit einem vollständigen Siege endete. Die

Gesellschaft habe nicht nur das Syndikat anerkannt, sondern auch eingewilligt, dem Sekretär der Organisation eine Entschädigung und für einen Teil der Ausstandstage die Besoldung zu zahlen. — Der Kongreß der Lokomotivheizer in Besançon, auf dem Abgeordnete von 2871 Mitgliedern vertreten waren, beschloß, bei den Eisenbahngesellschaften Schritte zu tun betreffs Verbesserungen in der Arbeitszeit und des Prämienwesens.

— **Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.** Die Bundesbahnen vereinnahmten im April d. J. 8 823 000 Fr., d. i. 128 000 Fr. mehr als im April 1904; in den ersten vier Monaten 32 089 845 Fr., d. i. 534 420 Fr. weniger als in der gleichen Vorjahrszeit. Die Betriebsausgaben waren dagegen mit 23 068 199 Fr. um 1 071 636 Fr. höher, der Einnahmeüberschuß also um 1 606 000 Fr. kleiner. Die Gotthardbahn vereinnahmte im April d. J. 146 000 Fr. weniger und verausgabte 51 000 Fr. mehr; ihr Überschuß in vier Monaten beträgt 3 146 327 Fr. oder rund 600 000 Fr. weniger als in der gleichen Vorjahrszeit.

— **Ein neues Eisenbahngesetz im Kanton Thurgau** hat die dortige Regierung der Kantonsvertretung vorgelegt, nach welchem die staatliche Subvention bei neuen Eisenbahnen 25 % des Anlagekapitals betragen soll. Danach würde ungefähr das Doppelte der bisherigen Staatsunterstützung geleistet. Das Gesetz würde namentlich den geplanten Linien Etzwilen-Frauenfeld-Wil und Wil-Weinfelden-Konstanz sehr zugute kommen. Eine Subventionierung von Automobilverbindungen lehnt der Thurgauer Regierungsrat ab.

— **Die Montreux-Berner Oberlandbahn** soll bis 1. Juli auch auf der letzten Strecke Gstaad-Zweisimmen eröffnet werden. Wegen Genehmigung der nötigen Erhöhung des Aktienkapitals hatte der Große Rat des Kantons Bern eine fachmännische Besichtigung der 62 km langen Linie vornehmen lassen. Die Beauftragten erstatteten vor der Berner Kantonsvertretung einen sehr anerkennenden Bericht; es sei wesentlich mehr geleistet, als ursprünglich vorgesehen, die Einnahmen übertreffen weit die Erwartung, und es sei nicht ausgeschlossen, daß sie in kurzer Zeit die Höhe erreichen würden, welche das Sachverständigen-Gutachten erst nach 10 Jahren in Aussicht nahm. Die allgemeine Meinung gehe dahin, daß die Montreux-Oberlandbahn eine „Touristenbahn par excellence“ werde.

— **Schweizerische Eisenbahnstatistik.** Das 31. Band der „Schweizerischen Post- und Eisenbahnstatistik“, herausgegeben vom Eisenbahndepartement des schweizerischen Bundesrats für das Jahr 1903, ist jetzt erschienen. Er behandelt in fünf Teilen Entwicklung und Bestand des schweizerischen Eisenbahnnetzes, statistische Mitteilungen über die Haupt- und Nebenbahnen, Statistik der Drahtseil- und Straßenbahnen, der Unterstützungskassen, Verbindungsgleise zwischen schweizerischen Eisenbahnen und gewerblichen Anstalten. Der Gesamtbestand der schweizerischen Eisenbahnunternehmungen wird für Ende 1903 auf 137 mit 4430 km Länge angegeben.

— **Eisenbahnverstaatlichung in Italien.** Die Regierung und die Direktion der italienischen Südbahn beschlossen die Wiederaufnahme der Rückkaufsverhandlungen; ferner schweben Verhandlungen mit der Società Veneta di Costruzioni in Padua wegen Rückkaufs ihrer Linien.

Fremde Weltteile.

— **Anatolische Eisenbahn.** Über die Betriebsergebnisse dieser Gesellschaft im Jahre 1904 wird der Frankf. Ztg. aus Konstantinopel berichtet: Auf der Stammbahn Haidar-Pascha-Angora haben sich die Betriebseinnahmen auf annähernd vorjähriger Höhe gehalten; sie betrugen 6 066 828 Fr. (1903 6 081 375 Fr.) gleich 10 496 (10 521) Fr. für 1 km. Dagegen hat sich der Verkehr und das Erträgnis auf der Ergänzungslinie Eskischehir-Konia wieder gehoben; die Roheinnahmen sind von 2 200 627 Fr. auf 2 941 217 Fr. gestiegen, d. i. für 1 km von 4945 Fr. auf 6609 Fr. Auf der Strecke Hamidie-Ada-Bazar wurden überdies 117 805 (101 101) Fr. vereinnahmt gleich 13 089 (11 233) Fr. für 1 km. Anderseits sind auch die Betriebsausgaben für das ganze Netz von 3 855 345 Fr. auf 4 123 983 Fr. gestiegen. Auf das Kilometer berechnen sich die Einnahmen im Durchschnitt mit 8842 (8123) Fr. und die Ausgaben mit 3996 (3735) Fr., so daß der Betriebsüberschuß, der im Vorjahre bekanntlich von 6912 Fr. auf 4387 Fr. zurückgegangen war, wieder eine Zunahme auf 4846 Fr. aufweist. Der Betriebskoeffizient für das ganze Netz berechnet sich auf 45 (46) %. Die außerordentlichen Ausgaben, soweit sie aus den laufenden Einnahmen gedeckt wurden, betrugen 6759 (3814) Türk. Pfd., und außerdem wurden auf Grund der für 1904 bewilligten Kredite 11 500 (7118) Türk. Pfd. verausgabt. Dem Erneuerungsfonds wurden aus dem Betriebsergebnis außer den Zinsen von 230 000 Fr. wie üblich 200 000 Fr. zugewiesen. Als Garantie hatte die türkische Regierung für die Stammlinie Haidar-Pascha-Angora 2 127 023 (2 110 872) Fr. zu zahlen, für Eskischehir-Konia 131 744 (wie 1903) Türk. Pfd.; beide Beträge wurden bereits vollständig an die Gesellschaft entrichtet. Der Reingewinn steht der Generalversammlung mit 2 539 841 Fr. zur Verfügung gegen 2 463 115 Fr. im Vorjahr. Wenn die Rückstellungen gleich den vorjährigen (318 000 Fr.) vorgenommen werden, so würde der Überschuß ausreichen, um wieder 5 % Dividende zu verteilen, wobei sich voraussichtlich der Gewinnvortrag von vorjährigen 224 132 Franken auf rund 300 000 Fr. erhöhen würde. An Fahrmaterial wurden im Jahre 1904 neu bestellt und zum größen Teil bereits abgeliefert 3 Personenzug-Tenderlokomotiven, 50 gedeckte und 130 offene Güterwagen, 26 vierachsige und 14 zweiachsige Personenwagen sowie 4 vierachsige Gepäck- und Postwagen.

Allgemeines.

— **Herabsetzung des Briefportos in Frankreich.** Die französische Regierung hat der Kammer einen Gesetzentwurf vorgelegt, welcher das Porto für die gewöhnlichen Briefe bis 15 g von 15 auf 10 Cts. (8 ₰) herabsetzt und anderweitige Bestimmungen für Drucksachen trifft, welche auf eine Erhöhung hinauskommen. Als im Jahre 1878 die Herabsetzung von 25 auf 15 Cts. eintrat, wuchs der Briefverkehr im folgenden Jahre um 26 % und nach 6 Jahren überstieg die Einnahme die des Jahres vor Durchführung der Verbilligung. Der Gesetzentwurf sieht jetzt vor, daß, unter Berücksichtigung der von den Drucksachen zu erwartenden größeren Einnahmen, die Einnahmeverminderung in ersten Jahr auf 24 Millionen geschätzt werden kann. Die Erschwerung für Drucksachen findet in Frankreich viel Widerspruch.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der unter Vorsitz des Wirklichen Geheimen Rats Dr.-Ing. Schroeder abgehaltenen April-Sitzung des Vereins hielt der Geheime Baurat Bork einen eingehenden Vortrag über Unfälle und Betriebsstörungen im Straßenbahnverkehr. Es wurden dabei die Erfahrungen und Beobachtungen auf den Berliner Straßenbahnen zugrunde gelegt, die zur Zeit 8 Bahnen umfassen, von denen die Große Berliner Straßenbahn allein annähernd 70 % der gesamten Bahnlinien besitzt, während ihre Verkehrsleistung annähernd 84 % der Gesamtleistung beträgt. Bereits im Jahre 1902 hatten diese 8 Bahnen eine Gleislänge von über 700 km, einen Wagenbestand von rund 1600 Motorwagen und 1100 Anhängewagen, 30 Betriebsbahnhöfe, 3 Haupt- und 24 Betriebswerkstätten. Sie werden jetzt durch 12 Elektrizitätswerke mit Strom versorgt. Die zur Erzeugung dieses Stroms zu Zeiten des größten Bedarfs erforderliche Leistung der Dampfmaschinen beträgt annähernd 30 000 PS, während etwa 70 000 PS zur Verfügung stehen.

Die Zahl der von diesen Bahnen beförderten Personen betrug im Jahre 1902: 343 775 000 und ist im Jahre 1904 bereits auf 394 559 000 angewachsen. Im Vergleich zu der Personenbeförderung durch die Berliner Stadt- und Ringbahn mit annähernd 110 Millionen (im Jahre 1904), der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn mit 32,1 Millionen und derjenigen der Omnibusse mit 93,3 Millionen ist die Leistung der genannten Berliner Straßenbahnen somit eine sehr bedeutende, ja, sie erreicht sogar annähernd die Leistungsfähigkeit der gesamten übrigen Straßenbahnen im preußischen Staat.

An der Hand schaubildlicher Darstellungen erläuterte der Vortragende sodann eingehend die eingetretenen Unfälle mit schweren Verletzungen und Tötungen. Es sei hier daraus nur kurz hervorgehoben, daß diese Unfälle, welche zur Beurteilung der Betriebsgefahr hauptsächlich in Frage kommen, auf 1 Million beförderte Personen im Jahre 1895 nur 0,48 betrugen, im Jahre 1900 dagegen die Höhe von 1,18 erreichten, also um mehr als 100 % gestiegen waren. Die absolute Zahl der schwer verletzten und getöteten Personen betrug im Jahre 1895: 76 und im Jahre 1900: 332. Vergleicht man diese Unfälle mit denjenigen, die durch das übrige Straßenfuhrwerk hervorgerufen sind, so ergibt sich, daß diese im Jahre 1900: 642, also annähernd doppelt so viel betrugen, als auf den Straßenbahnen. Die im reinen Omnibusbetriebe vorgekommenen schweren Verletzungen und Tötungen haben im Jahre 1900 auf 1 Million beförderte Personen 0,82 betragen, sind also immerhin rund 30 % geringer als bei den Straßenbahnen gewesen.

Nach näherer Prüfung der Unfallursachen ergab sich, daß im Jahre 1900 auf 1 Million beförderte Personen durch Auf- und Abspringen 0,36, durch Umstoßen bezw. Überfahren 0,59, durch Zusammenstoßen von Wagen 0,12, durch verschiedene Ursachen

0,11 schwere Unfälle entfielen, während im Jahre 1895 durch Auf- und Abspringen 0,21, durch Umstoßen bezw. Überfahren 0,12, durch Zusammenstoßen von Wagen 0,09, durch verschiedene Ursachen 0,06 derartige Fälle zu verzeichnen waren. Hieraus geht hervor, daß die wesentlichste Zunahme der Unfälle durch Auf- und Abspringen und durch Umstoßen bezw. Überfahren stattgefunden hat. An sich ist nun die erstgenannte Ursache lediglich auf eigenes Verschulden der Verletzten zurückzuführen, indem sie dabei die Geschwindigkeit der Fahrzeuge unterschätzen.

Beim Pferdebahnbetrieb war das Auf- und Abspringen infolge der geringeren Geschwindigkeit und besonders auch dadurch weniger gefährlich, daß eine Geschwindigkeitszunahme über etwa 12 km/Std. nicht leicht eintreten konnte. Beim elektrischen Betrieb kann dagegen durch den Fahrer die Geschwindigkeit sehr schnell und bis zu einer Höhe gesteigert werden, bei der das Abspringen wesentlich gefährlicher wird. Zur Verminderung dieser Unfälle wurden daher die größten zulässigen Geschwindigkeiten bestimmt vorgeschrieben und zwar in der Weise, daß in verkehrsreichen Gebieten eine Höchstgeschwindigkeit von 16 km/Std., in den weniger verkehrsreichen Straßen von 20 km/Std. und in den Außenbezirken von 25 km/Std. nicht überschritten werden darf. Im weiteren ist versucht worden, die Fahrgäste durch entsprechende Anschläge mit Abbildungen vom Abspringen während der Fahrt abzuhalten und sie im übrigen über die beim Verlassen der Wagen zu beobachtende Vorsicht zu belehren.

Von weiteren Maßnahmen, wie polizeiliches Verbot des Auf- und Abspringens oder Verschließen der Einsteigeöffnungen während der Fahrt, ist mit Rücksicht auf die besonderen Verkehrsverhältnisse Berlins Abstand genommen worden. Durch die vorgenannten Maßnahmen und die sich immer weiter verbreitende Erkenntnis der Gefahr ist denn auch eine erhebliche Verminderung dieser Unfälle eingetreten. Bereits im Jahre 1902 waren diese von 0,36 auf 0,26 und im Jahre 1904 auf 0,21 herabgesunken, so daß sie nunmehr nicht höher sind als früher beim Pferdebetrieb. In betreff der Unfälle durch Umstoßen bezw. Überfahren, die vom Jahre 1895 bis 1900 von 0,12 auf 0,59, d. h. annähernd auf das fünffache, gewachsen sind, ist zu bemerken, daß die Ursachen dieser sehr bedeutenden Zunahme der Hauptsache nach in der Nichtbeachtung der gesteigerten Geschwindigkeit und in der Unachtsamkeit beim Überschreiten der Gleise bestehen. Dies ist besonders gefährlich, wenn es hinter einem auf dem ersten Gleise befindlichen Wagen ausgeführt wird, während gleichzeitig auf dem zweiten Gleise ein Wagen vorüberfährt.

Beim früheren Pferdebetrieb war diese Gefahr erheblich geringer, weil die vor dem Wagen hergehenden Pferde leicht zur Seite ausweichen konnten. Als wesentlichste Maßnahmen zur Verminderung dieser Unfälle sind anzuführen die Verwendung möglichst wirksamer Bremseinrichtungen, die Heranbildung eines aufmerksamen und entschlossen eingreifenden Fahrerpersonals und endlich die Anwendung geeigneter Schutzvorrichtungen gegen das Überfahren gefallener Personen. Die Schutzvorrichtungen bestehen im allgemeinen aus Rahmen, welche die Achsen und Räder der Wagenuntergestelle bezw. Drehgestelle umschließen. Außerdem sind vielfache Versuche mit vor der Stirnwand angebrachten Schutzvorrichtungen in den verschiedenartigsten Bauarten versucht worden, ohne indes einen wesentlichen Erfolg damit zu erzielen. Die Wirksamkeit der Schutzrahmen wird dagegen noch dadurch unterstützt, daß die vor diesen befindlichen Teile der Wagenuntergestelle möglichst so hoch über dem Straßenpflaster liegen, daß gefallene und unter den Wagen geratene Personen nicht von diesen Teilen erfaßt werden. Die wesentlichste Herabminderung dieser Unfälle ist dadurch herbeigeführt worden, daß ganz allgemein sämtliche Achsen der Wagen gebremst werden, daß ferner bei aus mehreren Wagen bestehenden Zügen durchgehende Bremsen zur Anwendung kommen, die vom Fahrer gleichzeitig in Tätigkeit gesetzt werden können, und daß endlich außer der Handbremse durchweg entweder elektrische oder Luftdruckbremsen zur Anwendung gekommen sind. Hierdurch und durch Verwendung eines durchaus tüchtig geschulten Fahrerpersonals ist es gelungen, die Unfälle durch Umstoßen und Überfahren von 0,59 im Jahre 1900 auf 0,22 im Jahre 1904, also um rund 60 %, zu ermäßigen.

Hinsichtlich der Zusammenstöße wurde bemerkt, daß diese Unfälle zwar erheblich hinter denjenigen durch Auf- und Abspringen und durch Umstoßen bezw. Überfahren zurückstehen, daß sie aber immerhin auch eine Steigerung von 0,09 im Jahre 1895 auf 0,12 im Jahre 1900 erfahren haben. Die meisten Unfälle sind dabei nicht durch Zusammenstoßen von Straßenbahnwagen miteinander, sondern von anderen Fuhrwerken mit Straßenbahnwagen herbeigeführt worden. Die zuletzt genannten Zusammenstöße ereigneten sich in einer großen Anzahl von Fällen dadurch, daß die Lastfuhrwerke zum Teil keine Bremsvorrichtungen besaßen. Es ist daher polizeilich angeordnet worden, daß sämtliche Lastfuhrwerke mit Bremsen ausgerüstet sein müssen. Der Erfolg dieser Maßnahme hat sich denn auch dadurch bemerkbar gemacht, daß die Zahl dieser Unfälle von 0,12 im Jahre 1900 auf 0,06 im Jahre 1904, also auf die Hälfte, zurückgegangen ist.

Im ganzen ist durch die vorgenannten Maßnahmen die Gesamtzahl der schweren Verletzungen und Tötungen somit sehr erheblich und zwar von 1,18 im Jahre 1900 auf 0,53 im Jahre 1904, also um mehr als die Hälfte zurückgegangen, und es sind diese Unfälle gegenwärtig im Verhältnis zu den beförderten Personen nicht viel zahlreicher als früher bei einem Pferdebahnbetrieb, bei dem sich im Jahre 1895 die entsprechende Zahl auf 0,48 stellte.

Nachdem die früher gebräuchlichen Akkumulatorenbatterien in den Wagen beseitigt waren, mußte doch wegen ästhetischer Bedenken gegen die Oberleitung für eine Anzahl von Linien gemischter Betrieb mit Ober- und Unterleitung eingeführt werden. Wenn auch dies neue gemischte System erheblich weniger Störungen im Gefolge hat als das frühere mit Akkumulatoren, so sind die vorkommenden Betriebsstörungen trotz der sorgfältigsten Unterhaltung der Unterleitungseinrichtungen auf der Strecke und an den Wagen immerhin noch so zahlreich, daß auch die Beseitigung dieses Systems im Interesse der Betriebsführung wünschenswert erscheint. Es steht zu hoffen, daß dieses Ziel durch die geplanten Untertunnelungen unter den Linden und vor dem Brandenburger Tor in nicht ferner Zukunft erreicht werden wird.

Nicht unwesentliche Betriebsstörungen sind im weiteren im Jahre 1901 während der heißen Sommermonate durch häufig vorgekommene Drahtbrüche bei der Oberleitung zu verzeichnen gewesen. Diese traten in so besorgniserregender Weise ein, daß es eine Zeitlang schien, als ob das bestehende Oberleitungssystem auf die Dauer nicht haltbar sein würde. Nachdem indes durch sorgfältige Untersuchungen die Ursache der Drahtbrüche festgestellt und in dem starken Hoch- und Niederbiegen der Fahrdrähte an den Aufhängepunkten durch den zu hohen Druck der Kontaktrollen ermittelt worden war, ist dieser Übelstand als behoben zu erachten. Die getroffenen Maßnahmen erstreckten sich der Hauptsache nach auf die Verminderung des Kontaktdruckes und eine sorgfältige Besichtigung und Unterhaltung der Oberleitung. Außerdem wurden noch sogenannte Sicherheitsbügel angebracht, die für den Fall eines Drahtbruches unmittelbar an den Aufhängepunkten ein Herabfallen des Drahtes verhindern. Auch durch eine vervollkommnete Ausbildung der sogenannten Isolatorösen ist eine wesentliche Verminderung der Bruchgefahr eingetreten, so daß sowohl Betriebsstörungen als auch Gefährdungen von Personen durch die Oberleitung die weitgehendste Einschränkung erfahren haben.

Zur schleunigsten Behebung von Betriebsstörungen sind sehr weitgehende Maßregeln getroffen worden, indem auf einer Reihe von Betriebsbahnhöfen ständige Wachen eingerichtet und Hilfsgerätewagen aufgestellt sind, die unter Vermittlung eines eigenen ausgedehnten Fernsprechnetzes in kürzester Zeit an Ort und Stelle gelangen können.

Der Betrieb und die Einrichtungen der Berliner Straßenbahnen können sonach in bezug auf Betriebstüchtigkeit und Sicherheit als den neuesten technischen Fortschritten vollständig entsprechend bezeichnet werden. Den gesteigerten Verkehrsanforderungen sind die Straßenbahnen indes wegen der sehr bedeutend wachsenden Zunahme des großstädtischen Verkehrs auf die Dauer nicht gewachsen; es wird diesen Anforderungen erst durch die geplanten weiteren Untergrund- und Hochbahnen genügt werden können.

Hierauf brachte Herr Professor C a u e r im Anschluß an seinen am 14. Februar d. J. gehaltenen Vortrag weitere Mitteilungen von den e n g l i s c h e n E i s e n b a h n e n unter Vorführung von Lichtbildern. Zunächst wurden die Zubringer der Eisenbahnen, namentlich Dampfschiffe und Straßenverkehrsmittel, besprochen, hierbei mehrere Landungsbrücken im Bilde gezeigt und auch des merkwürdigen Umstandes gedacht, daß in England die Fuhrwerke links, die Fußgänger aber rechts ausweichen. Ausführlich wurde hierauf eine S l i p - F a h r t beschrieben, bei der, wie in England vielfach üblich, ein Teil eines Zuges unterwegs in voller Fahrt abgehängt wurde und, nachdem er auf einer Station zum Halten gekommen, als besonderer Zug mit neuer Lokomotive weiterfuhr. Nach Vorführung verschiedener Mittel zum Hemmen der Güterwagen, insbesondere auch der Hemmketten auf Bahnhof Edge Hill, und einiger besonderen Verladevorrichtungen für den Güterverkehr gab der Redner schließlich einen Überblick über die in England gebräuchlichsten Vorrichtungen zur Verladung der Kohlen von der Eisenbahn in das Seeschiff und führte mit einer Reihe von Beispielen zugleich einige bemerkenswerte Gleisanlagen zur Zu- und Abführung der Kohlenwagen vor, die zum Teil eine außerordentlich zweckmäßige Anordnung besitzen.

Rechtspflege.

— Nichthaftung der Eisenbahn für Transportverzögerung infolge des ungarischen Eisenbahnerausstands. Vor einiger Zeit wurde mitgeteilt, daß in einem Prozeßfalle die beiden unteren Instanzen die gegen eine österreichische Eisenbahn erhobene Klage auf Entschädigung für eine anläßlich des ungarischen Eisenbahnerausstandes eingetretene Lieferfristüberschreitung abgewiesen haben. Der Revision der klagenden Firma wurde jedoch vom Obersten Gerichtshofe in Wien keine Folge gegeben. Dieser ging davon aus, daß eine Versäumung der Lieferfrist behauptet wurde, welche nach den klägerischen Angaben dadurch entstand, daß die Angestellten der ungarischen Staatsbahnen durch einen allgemeinen Ausstand, der von 20. bis 25. April 1904 andauerte, die Einhaltung der Lieferfrist bezüglich der an die Klagefirma aufgegebenen Rinder unmöglich machten, so daß diese erst verspätet in Wien einlangten. Nun verordne § 86 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. Dezember 1892, daß die Eisenbahn für den durch Überschreitung der Lieferfrist entstandenen Schaden stets hafte, sofern sie nicht beweise, daß die Verspätung von einem Ereignisse herrühre, welches sie weder herbeigeführt habe, noch abzuwenden vermochte. Daß die Unternehmung den Ausstand nicht herbeigeführt habe, sei offenbar und auch nicht behauptet; im Gegenteil sage die klagende Firma selbst, daß die Eisenbahnbediensteten hierdurch eine schwere Pflichtverletzung und ein grobes Verschulden begingen. Daß aber dieses Ereignis nicht abgewendet werden konnte, habe die erste Instanz in ihren Entscheidungsgründen zutreffend ausgeführt.

Übrigens liege eine Lieferfristüberschreitung gar nicht vor, denn nach § 63 des Betriebsreglements ruhe der Lauf der Lieferfristen für die Dauer einer ohne Verschulden der Eisenbahn eingetretenen Betriebsstörung, durch welche der Antritt oder die Fortsetzung des Bahntransportes zeitweilig verhindert werde. Eine zeitweilige vollständige Betriebsverhinderung müsse aber doch wohl der Betriebsstörung mindestens gleichkommen. Gehe man von dieser Ansicht aus, so sei im vorliegenden Falle überhaupt keine Überschreitung der Lieferfrist vorgekommen, da während des Ausstandes (20. bis einschließlich 25. April 1904) der Lauf der Lieferfrist ruhte.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Am 21. Mai d. J. ist die an der Strecke Niklasdorf-Zuckmantel zwischen den Stationen Endersdorf und Zuckmantel in Kilometer 5,663 gelegene Haltestelle Endersdorf eröffnet worden. Dieselbe dient nur dem Personenverkehr.

Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Bromberg. Am 15. Juni d. J. wird der an der Strecke Schneidemühl-Neustettin gelegene Personenhaltepunkt Thurow für den Stückgut-, Wagenladungsgüter-, Leichen- und Tierverkehr eröffnet werden. Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und schwerwiegenden Gegenständen, zu deren Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, sowie von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 41 — Inser.-Nr. 1371 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die Abfertigung von lebenden Tieren in Hannover wird zum 13. Juni d. J. nach der Güterabfertigung Hannover-Möhringsberg verlegt. Die Abfertigung von Kleinvieh in Käfigen, Kisten und dergl., das als Eilgut aufgegeben wird, bleibt jedoch bei der Eilgutabfertigung Hannover. Die bisher unter dem Gesamtnamen Hannover Nord in den Tarifen aufgeführten Abfertigungen in Hannover werden vom genannten Tage ab folgende Abfertigungsbefugnisse und Dienstbeschränkungen haben: 1. Hannover Eilgutabfertigung. Die Dienststelle wird künftig nur dem Eilgutverkehr dienen. Viehverkehr ist ausgeschlossen; der Versand und Empfang von Kleinvieh in Käfigen, Kisten und dergl., das als Eilgut aufgegeben wird, ist jedoch zugelassen. Sprengstoffe sind ebenfalls ausgeschlossen. 2. Hannover Nord. Die Dienststelle dient nur dem Frachtstückgutverkehr. Der Versand und Empfang von Sprengstoffen ist nicht gestattet. 3. Hannover-Möhringsberg. Die Dienststelle dient dem Wagenladungsverkehr einschließlich Eilgut in Wagenladungen und dem Viehverkehr. Kleinvieh in Käfigen, Kisten und dergl., das als Eilgut aufgegeben wird, ist jedoch bei der Eilgutabfertigung Hannover aufzuliefern oder in Empfang zu nehmen. Sprengstoffe sind ausgeschlossen.

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Am 15. Juni d. J. wird die an der Strecke Allenstein-Lyck zwischen Puppen und Rudczanny gelegene Haltestelle mit beschränktem Verkehr Cruttinnen auch für den Eil- und Frachtstückgutverkehr eröffnet werden.

Eisenbahndirektionsbezirk Stettin. Die zwischen den Stationen Piepenburg und Ornshagen an der Bahnstrecke Piepenburg-Regenwalde gelegene Station Jennyshöhe, welche bisher nur dem Personen-, Gepäck- und Wagenladungsverkehr diente, ist am 1. Juni d. J. auch für die Abfertigung von Stückgütern eröffnet worden. Die Abfertigung von lebenden Tieren, Leichen und Sprengstoffen ist bis auf weiteres ausgeschlossen. Stückgutsendungen nach Jennyshöhe müssen frankiert, von Jennyshöhe unfrankiert aufgeliefert werden. Nachnahmebelastung ist ausgeschlossen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Die an der Lokalbahn Hódmezövásárhely - Makó Nagyszentmiklós gelegene Halte- und Verladestelle Magyar-Csanád, welche bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Wagenladungs-Frachtgutverkehr eingerichtet war, ist — mit Ausnahme von lebenden Tieren — für den Gesamtverkehr eröffnet worden.

Einmündung der Lokalbahn Nixdorf-Sebnitz in den Bahnhof Sebnitz.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Die Endstrecke Nieder-Einsiedel-Sebnitz der Lokalbahnlinie Nixdorf-Sebnitz — k. k. priv. Böhmische Nordbahngesellschaft — ist am 1. Juni d. J. dem Verkehre übergeben worden. Gleichzeitig sind die neuen Bahnhofsanlagen in Sebnitz in Betrieb genommen worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 138 vom 22. Mai d. J. an sämtliche am Vereinsreiseverkehr beteiligten Vereinsverwaltungen und die k. k. Staatsbahndirektionen, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 25. Mai d. J.).

Nr. I 139 vom 22. Mai d. J an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die neue Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen vom 1. Juni 1906 (abgesandt am 25. Mai d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Nebenbahn Schmiedeberg i/Riesengebirge - Landeshut i/Schl.

Am 5. Juni d. J. wird die Reststrecke Schmiedeberg i/Riesengebirge - Landeshut i/Schles. der Nebenbahn Hirschberg i/Schles.-Landeshut i/Schles. dem öffentlichen Verkehre übergeben werden. An der Strecke liegen in der Richtung von Schmiedeberg i/Riesengebirge her der Haltepunkt Wagnerberg, die Haltestelle Mittel-Schmiedeberg, der Haltepunkt Ober-Schmiedeberg, die Haltestellen Dittersbach (städt) und Haselbach, der Haltepunkt Pfaffendorf und die Haltestelle Schreibendorf. Der Haltepunkt Wagnerberg dient dem Personen- und Gepäckverkehr, die Haltepunkte Ober-Schmiedeberg und Pfaffendorf dienen nur dem Personenverkehr, die übrigen Verkehrsstellen erhalten die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Stückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Sprengstoffen. Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der dem Personenverkehr dienenden Züge sind aus den Aushangfahrplänen zu ersehen. Es gelangen nur Fahrkarten 2.—4. Wagenklasse zur Ausgabe.

Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Haltestellen in den Gruppentarif I und in die Wechseltarife mit dieser Gruppe einbezogen.

Die Strecke wird der Betriebs- und Verkehrsinspektion Waldenburg, der Maschineninspektion Görlitz und der Werkstätteninspektion Lauban zugeteilt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die Dienststellen nähere Auskunft.

Breslau, den 26. Mai 1905. (1454)
Königliche Eisenbahndirektion.

Betriebseröffnung der Nebenbahn Mosbach-Mudau.

Am 3. Juni d. J. soll die von der Großh. badischen Staatseisenbahn auf der Station Mosbach abzweigende, 27,6 km lange, schmalspurige Nebenbahn
Mosbach-Mudau
für den gesamten Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

An der neuen Strecke liegen die Stationen Mosbach, Hasbachtal, Lohrbach i. Bad., Sattelbach, Fahrenbach, Trienz, Robern, Krumbach i. Bad., Limbach i. Bad., Laudenberg, Langenelz und Mudau.

Fahrzeuge, welche nur an den Stirnseiten der Wagen verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Der Betrieb erfolgt nach Maßgabe der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Die im Binnentarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I[3] genehmigt worden. Abdrucke dieses Tarifs können von der Bahnverwaltung in Mudau zum Preise von 1 ℳ bezogen werden.

Die örtliche Leitung des Betriebes erfolgt durch die
„Bahnverwaltung in Mudau (Baden)“
und sind an diese Adresse alle Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten betreffende Schriftstücke zu richten.

Karlsruhe, den 28. Mai 1905. (1455H&V)
Der Vorstand
der Nebenbahn Mosbach-Mudau.
Oberingenieur Kökert.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 10. Juni 1905 wird der 4,0 km von Hasperde und 3,3 km von Hameln an der Strecke Hannover-Altenbeken neu hergestellte Personenhaltepunkt Rohrsen (Hameln) eröffnet.

Tarifsätze zur Abfertigung von Personen und Reisegepäck werden eingeführt zwischen Rohrsen (Hameln) einerseits und den Stationen Aerzen, Altenbeken, Behrensen, Coppenbrügge, Deckbergen, Eisbergen, Elze, Emmerthal, Fischbeck, Gr.-Berkel, Hameln, Hannover, Hasperde, Hildesheim H., Kl.-Berkel, Linden F., Löhne (Westf.), Mehle, Möllbergen, Münder a/D., Nordstemmen, Oeynhausen Süd, Oldendorf, Osterwald, Pyrmont, Rinteln, Springe, Veltheim, Vlotho, Voldagsen, Weetzen und Welsede anderseits.

Nähere Auskunft wird auf den genannten Stationen erteilt.

Hannover, im Mai 1905. (1456)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

Rinteln-Stadthagener Eisenbahn.

Für die Monate Juni, Juli und August d. J. werden an Sonn- und Feiertagen versuchsweise auf der Strecke Rinteln-Bad Eilsen und umgekehrt die Züge 3b und 6b eingelegt.

Näheres bei der Bahnverwaltung hierselbst und den Stationen.

Rinteln, im Mai 1905. (1457H&V)
Der Vorstand.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 15. Juni d. J. wird die an der Nebenbahnstrecke Gramenz-Pollnow zwischen den Stationen Bublitz und Drawehn gelegene Haltestelle Oberfier, welche gegenwärtig nur dem Güterverkehr dient, auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet

Danzig, den 27. Mai 1905. (1458)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Zum Heft 11 des deutsch-Prinz Heinrichbahn - Gütertarifs kommt am 1. Juli 1905 der II. Nachtrag zur Einführung, der zum Preise von 10 ₰ von unserer Drucksachenverwaltung bezogen werden kann. Der Nachtrag enthält Frachtsätze für einige neu in den direkten Verkehr einbezogene Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, ferner für Befort und Beval, Stationen der Prinz Heinrichbahn.

Straßburg, den 27. Mai 1905. (1459)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zum Heft 21 des deutsch-Prinz Heinrichbahn - Gütertarifs kommt am 1. Juli 1905 der IV. Nachtrag zur Einführung, den unsere Drucksachenverwaltung zum Preis von 5 ₰ abgibt.

Derselbe enthält Frachtsätze für neu in den direkten Verkehr einbezogene Stationen der sächsischen Staatseisenbahnen.

Straßburg, den 27. Mai 1905. (1460)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Zum Tarifhefte 1 des sächsisch-österreichisch - ungarischen Eisenbahnverbandes erscheint mit Gültigkeit vom 4. Juni 1905 ein Berichtigungsblatt, das ermäßigte Frachtsätze für die Stationen Hainspach-Wölmsdorf, Nixdorf, Schluckenau und Schönau der k. k. priv. Böhmischen Nordbahn enthält. Abdrücke sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und deren Stationen kostenfrei erhältlich.

Dresden, den 31. Mai 1905. (1461)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - niederländischer Eisenbahnverband.

Am 5. Juni d. J. werden die Stationen: Hillegossen des Direktionsbezirks Hannover und Greppin des Direktionsbezirks Halle a/S. mit Entfernungen und Frachtsätzen des allgemeinen Klassentarifs, der Ausnahmetarife 1 bis 5, 8 (Holz) und 9 (Düngemittel usw.) und die Stationen: Cüstrin Neustadt Hauptbahnhof des Direktionsbezirks Bromberg und Jessenitz i/Mecklbg. der Mecklenburgischen Friedrich Franz - Eisenbahn mit Entfernungen und Frachtsätzen des Spezialtarifs III und der Ausnahmetarife 8 (Holz) und 9 (Düngemittel) in den obenbezeichneten Verbandsverkehr (Heft 1 und 2) einbezogen. Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen.

Elberfeld, den 28. Mai 1905. (1462)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Zum Heft 5 des deutsch-Prinz Heinrichbahn - Gütertarifs kommt am 1. Juli 1905 der I. Nachtrag zur Einführung, der bei unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 10 ₰ erhältlich ist.

Durch den Nachtrag werden weitere Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und Stationen der Kerkerbachbahn in den direkten Verkehr einbezogen.

Straßburg, den 27. Mai 1905. (1463)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Thüringisch - hessisch - sächsischer Verband.
(Güter- und Tierverkehr.)

Zum Gütertarif gelangt am 1. Juli d. J. der Nachtrag V zur Einführung. Außer den im Bekanntmachungswege bereits durchgeführten Neuerungen enthält er hauptsächlich Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für den Verkehr mit den neu aufgenommenen Stationen Allendorf M. W. B. und Horn in Westf. des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel. Außerdem enthält er anderweite, zum Teil erhöhte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Eger, Elsterwerda (B. D. B.), Franzensbad, Gera (Reuß), Görlitz i. Schlesien, Hof, Kamenz in Sachsen, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Plagwitz-Lindenau, Röderau, Weida, Zeitz und Zwötzen der sächsischen Staatsb. sowie Gera (Reuß), Marxgrün, Weida und Zeitz des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt. Die preußisch-sächsischen Gemeinschafts - Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Görlitz i. Schlesien und Kamenz i. Sachsen sowie die preußisch - bayerische Gemeinschaftsstation Marxgrün und die bayerisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen Eger, Franzensbad und Hof scheiden mit dem 1. Juli d. J. aus dem Güter- und Tierverkehre des obenbezeichneten Verbandes insoweit aus, als der oben erwähnte Nachtrag V Entfernungen für diese Stationen nicht wieder enthält. Dieserhalb und wegen der Entfernungserhöhungen ist bereits Bekanntmachung von der Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen unterm 15. Mai d. J. erlassen worden. Die durch diese Bekanntmachung noch nicht veröffentlichten Entfernungserhöhungen für den Verkehr mit den sächsischen Stationen Franzensbad, Leipzig-Connewitz und Leipzig-Stötteritz sowie mit der preußischen Station Zeitz erlangen erst am 15. Juli d. J. Gültigkeit.

Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zu den §§ 51 und 63 der Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I (3) derselben genehmigt. Nähere Auskunft erteilt auf Verlangen unser Verkehrsbureau. Abdrücke des Nachtrags V sind von Ende Juni d. J. ab bei den beteiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Erfurt, den 29. Mai 1905. (1464)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Rheinau Hafen in die Tarifhefte 7 und 8 des Verbands-Gütertarifs aufge-

nommen. Nähere Auskunft über die Bildung der Frachtsätze und die Abfertigungsbefugnis dieser Station erteilen die Stationen.

Ferner wird im Ausnahmetarif 7 (für Petroleum) des Tarifheftes 8 für Sendungen von Ludwigshafen a/Rh. nach Renchen ein Frachtsatz von 57 ₰ für 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 29. Mai 1905. (1465)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der bad. Staatseisenbahnen.

Ostdeutsch-ungarischer Verband, Heft 1.

Mit sofortiger Gültigkeit werden die Stationen Lovrin und Nagy-Ösz in den auf Grund regelrechter deutscher Anteile gebildeten Ausnahmetarif 58 für Kartoffeln aufgenommen. Für diese Stationen werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 58 von Nagy-Szentmiklós mit folgenden Zuschlägen in Pfennigen für 100 kg angewendet:

	Ausnahmetarif 58 a)	b)	c)
Lovrin	17	17	9
Nagy-Ösz . . .	12	12	6

Breslau, den 27. Mai 1905. (1466)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1905 werden die im Heft 2 obigen Verkehrs für die Stationen
Bretten Bad. B.
Eppingen Bad. B.
Mengen Bad. B.
Pfullendorf Bad. B.
Sigmaringen Bad. B.
vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze aufgehoben.

Die Abfertigung erfolgt künftig ausschließlich von und nach den gleichnamigen Stationen der württ. Staatsbahnen, deren Frachtsätze in gleicher Höhe im Heft 1 vorgesehen sind.

Karlsruhe, den 26. Mai 1905. (1467)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc. - bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1905 wird die Station Regen in den Ausnahmetarif 17 für Petroleum etc. einbezogen.

Näheres bei den Dienststellen.

München, 25. Mai 1905. (1468)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Tierverkehr.

Mit Geltung vom 1. Juni 1905 werden die Reichsbahnstationen Augny und Delme in den direkten Tierverkehr mit den Stationen der badischen und pfälzischen Eisenbahnen und des preußischen Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einbezogen.

Auskunft über die Frachtsätze erteilt das Tarifbureau der Reichseisenbahnen.

Straßburg, den 26. Mai 1905. (1469)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Österreichisch-ungarisch-italienischer Güterverkehr.

Einführung von Nachträgen.

Mit 1. Juli 1905 gelangen zur Ausgabe:
Nachtrag I zum Tarif Teil I, Abteilung B;
Nachtrag V zum Tarif Teil II, Heft 1 a;
Nachtrag I zum Tarif Teil II, Heft 1 b;
Nachtrag II zum Tarif Teil II, Heft 2.

Exemplare dieser Nachträge können ab 3. Juni 1905 von der kommerziellen Direktion der k. k. priv. Südbahngesellschaft zu nachstehenden Preisen für das Stück bezogen werden:
Nachtrag I zum Tarif Teil I, Abteilung B: 0,50 Kr.;
Nachtrag V zum Tarif Teil II, Heft 1 a: 1 Kr;
Nachtrag I zum Tarif Teil II, Heft 1 b: 0,50 Kr.;
Nachtrag II zum Tarif Teil II, Heft 2: 0,20 Kr.

Wien, am 27. Mai 1905. (1470)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ung. Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

(Änderung der Reexpeditionsbestimmungen der Tarife Teil II, Heft 3 und 4.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 ist auf Seite 30 des Tarifes Teil II, Heft 3 vom 1. August 1900 und auf Seite 28 des Tarifes Teil II, Heft 4 vom 1. November 1899 nach dem Absatze d) nachzutragen:

„e) wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation, und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird."

Im folgenden Absatze ist anstatt „a) bis d)" zu setzen: „a) bis e)."

Wien, am 29. Mai 1905. (1471)
Priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband.

Verkehr mit Ungarn.

Einführung von Frachtsätzen für Magnesitziegel von Köbánya a. p. u. nach deutschen Hafenstationen.

Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen für Magnesitziegel, unverpackt, bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, mindestens jedoch für das Ladegewicht des verwendeten Wagens, unter Ausschluß von Wagen unter 10000 kg Ladegewicht, sowie bei Aufrechthaltung der einschlägigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von Köbánya a. p. u.		
nach Stettin*) . . .	239	Pfennige für 100 kg.
„ Grabow a/O. . .	242	
„ Vulkan-Bredow.	243	
„ Züllchow . . .	242	
„ Pommerensdorf	240	
„ Swinemünde . .	253	
„ Saßnitz-Hafen .	276	
„ Kratzwiek . . .	243	

*) Siehe Vorbemerkung auf Seite 14 des Verbandstarifes Teil II, Heft 3.

Anmerkung. Für die Beförderung der oben bezeichneten Sendungen nach den übrigen in den Verbandstarif Teil II, Heft 3 aufgenommenen deutschen Seehafenstationen kommen die Frachtsätze und Bestimmungen für den Spezialtarif III in Betracht.

Wien, am 25. Mai 1905. (1472)
Priv. österr.-ungar. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

6. Verdingungen.

Königliche Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken.

Neubaulinie Castellaun-Boppard.

Die Ausführung des Bahnkörpers der vorgenannten Linie von Stat. 109 + 04 bis 224 + 90 (Los II) und von Stat. 224 + 90 bis 304 + 70 (Los III), umfassend annähernd:

für Los II	265 000 cbm Bodenbewegung, 6 300 „ Mauerwerk, 4 400 qm Wegebefestigung;
für Los III	190 000 cbm Bodenbewegung, 4 100 „ Mauerwerk, 3 800 qm Wegebefestigung

soll einschl. Lieferung der Baustoffe, mit Ausnahme von Zement, Traß und der eisernen Durchlaßrohre — jedes Los für sich — vergeben werden.

Die Bauwerkszeichnungen, Querprofile und Verdingungshefte liegen bei der unterzeichneten Bauabteilung zur Einsicht aus; soweit dieselben das Los II betreffen, kann deren Einsichtnahme auch auf dem Streckenbaubureau in Castellaun erfolgen. Die Verdingungshefte werden, soweit der Vorrat reicht, gegen postfreie Einsendung von 1,0 ℳ für jedes der beiden Hefte — nicht in Briefmarken — von der unterzeichneten Bauabteilung abgegeben.

Verschlossene Angebote, für jedes Los besonders, sind, mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Verdingungstermin Dienstag, den 20. Juni d. J., vormittags 10 Uhr, postfrei an die unterzeichnete Bauabteilung einzureichen.

Angebote, denen die vorgeschriebenen Probesteine nicht beigefügt sind, bleiben unberücksichtigt.

Zuschlagsfrist 6 Wochen.

Boppard a/Rhein, den 26. Mai 1905. (1473)
Königliche Eisenbahnbauabteilung.

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Verkauf von 38 ausgemusterten Eisenbahnwagen und 22 Postwagenachsen am Mittwoch, den 21. Juni 1905, vormittags 10½ Uhr, in unserem Geschäftsgebäude hierselbst, W. 35, Schöneberger Ufer 1—4, Zimmer Nr. 209. Kaufgebote sind gebührenfrei, versiegelt und mit der Aufschrift „Angebot auf ausgemusterte Eisenbahnwagen" an uns einzureichen. Angebotbogen nebst Verkaufsbedingungen können im Geschäftszimmer Nr. 420 (3 Treppen) während der Dienststunden eingesehen und gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 50 ₰ (in bar, nicht in Briefmarken) von uns bezogen werden.

Berlin, den 27. Mai 1905. (1474)
Königliche Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 44. 7. Juni 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 16 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Verwendung von Altmaterial zu Nebenbauten.

Im Bezirke der Königlichen Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 zu Cottbus sind in den letzten Jahren auf Veranlassung des Eisenbahndirektors Sachse eine Reihe von kleineren Nebenbauten entstanden, die für den Eisenbahner dadurch besonderes Interesse erregen, daß sie mit so einfachen Mitteln und so geringen Kosten hergestellt sind. In den gedachten Fällen ist die Herstellung dieser Bauten nach Möglichkeit aus Altmaterial erfolgt, welches bei der Unterhaltung, namentlich beim Auswechseln des Oberbaues gewonnen ist. Als Hilfsmittel bei den einzelnen Anlagen haben außer den Schienen und Schwellen auch Siederohre von alten Lokomotiven Verwendung gefunden, die, wie allgemein bekannt ist, ein begehrter Artikel bei den Betriebsinspektionen sind, da sie sich zu den mannigfaltigsten Zwecken verwenden lassen.

Zwar ist das Verfahren, Altmaterial zu niederen Bauzwecken zu verwenden, alt und weithin bekannt, doch erfolgte bisher in den seltensten Fällen die Verwendung zweckentsprechend. Darum soll im Nachfolgenden versucht werden, eine kurze Anweisung zur möglichst ausgiebigen und wirtschaftlichen Verwendung genannter Altmaterialien zu geben, um zu Ersparnissen bei der Bahnunterhaltung anzuregen.

Die verbreitetste Anwendung findet das Altmaterial zu Pfosten, Einfriedigungen, Schutzhecken usw. Hierbei wird häufig der Fehler gemacht, daß alte Holzschwellen als Pfähle oder Pfosten mit einem Ende in die Erde eingegraben werden. Auch bei sorgfältig getränkten Schwellen wird man es hier oft erleben, daß derartige Pfähle bereits nach 2 bis 3 Jahren verfault sind. Besser eignen sich hierzu alte Schienen; sie finden als Laternenpfosten, Einfriedigungspfosten, Warnungspfähle u. dergl. praktische Verwendung. Ein Anstrich mit dem in den Fettgasanstalten gewonnenen Teer, dem $^{1}/_{20}$ bis $^{1}/_{10}$ Schwefelblüte zugesetzt wird, hebt das Äußere sehr.

Für die Pfosten leichter Drahteinfriedigungen sind alte Siederohre, wo sie zu haben sind, das vorteilhafteste Material. Nachstehende Abbildung zeigt, wie derartigen Pfosten eine erhöhte Standfestigkeit zu geben ist. Nach der Bohrung und vollständigen Zurichtung werden sie zweckmäßig mit einem mageren Kiesbeton ausgefüllt und die oberen Öffnungen mit einem Zementpfropfen verschlossen. Die Rohre werden hierdurch vor innerem Verrosten bewahrt und durch die Schwere standfester.

Wände für Schneezäune, Schuppen u. dergl. sind dadurch herzustellen, daß Schienenpfosten mit dem Steg senkrecht zur Wandrichtung in solcher Entfernung lotrecht eingegraben werden, daß alte Bahnschwellen wagerecht, hochkant übereinander geschichtet zwischen die Schienenpfosten eingelegt werden können. Die eigens bearbeiteten Schwellenenden kommen zwischen Kopf und Fuß der Schienen zu liegen und werden so festgehalten. Zum besseren Zusammenhalt der Wand ist es nötig, die Schienenpfosten durch Verbindungsstangen in der Wandrichtung in dem erforderlichen Abstande zu erhalten. Das Material zu den Stangen gewinnt man durch Spalten der Hilfschen Langschwelle. Eine 9 m lange Hilfsche Langschwelle spaltet ein Schmied mit zwei Zuschlägern mittels Schrottmeißel in $\frac{1}{2}$ Stunde. Vorübergehend kann auch durch Bauklammern, deren Spitzen in die zu beiden Seiten des Schienenpfostens liegenden oberen Schwellen einzuschlagen sind, der Zusammenhalt erreicht werden. Genügt die Verstampfung des eingegrabenen Schienenendes mit festem Material, Kies, Kleinschlag usw., nicht, um eine hinreichende Standsicherheit zu erreichen, so sind an die Füße der Schienenpfosten Altbleche, Enden von

alten eisernen Schwellen, in der Größe von etwa $^1/_6$ qm so anzunieten, daß dieses Bruchstück nach Aufstellung des Pfostens sich mit der oberen Kante etwa 5 cm unter der Erdoberfläche befindet. Das Äußere derartiger Wände wird noch gehoben, wenn die oberen Flächen der Schwellen durch Abbeilen geglättet werden und man darauf achtet, daß in jede Querlage Schwellen von gleicher Breite gelegt werden, so daß die Fugen zwischen ihnen durchgehend in gleicher Höhe liegen. Das Abbeilen bis auf 12 cm Stärke kostet für die Schwelle 15 ₰. Die Fugen können noch mit steifem Lehm, dem gehacktes Moos, Tannennadel oder dergl. beigemengt wird, um ihn „lang" zu machen, verfugt werden.

Die Herstellung von Wänden durch Eingraben einer Reihe von Holzschwellen (Palisaden) ist unpraktisch, weil die eingegrabenen Enden bald verfaulen.

Bei der Herstellung von Umfassungswänden von Gebäuden ist es besser, den Raum zwischen den Pfosten mit Ziegeln einen halben Stein stark auszufüllen, statt mit Schwellen. Ist hierbei die Entfernung der Pfosten erheblich größer als 1 m, so ist den Wänden durch Einmauern von Bandeisen in jede vierte bis achte Querfuge eine größere Standfestigkeit gegen seitlichen Druck zu geben. Das Bandeisen wird gewonnen, indem man alte Siederohre durch die Walze zieht, wodurch sie zusammengedrückt werden und in zwei bandeisenartige Hälften zerfallen. Beim Einmauern ist darauf zu achten, daß die Enden der Bandeisen bis an die Stege der Schienenpfosten reichen.

Während bei Schwellenwänden die unterste Lage der Schwellen hochkant auf dem Baugelände aufliegt, erhalten die Ziegelflachwände ein bis 80 cm in die Erde hineinragendes Fundament von ein bis anderthalb Stein Stärke zum Schutze gegen die Einwirkung des Frostes. Die Schienenpfosten werden auf vorher eingegrabene, fest verstampfte Steinplatten von 30 bis 40 cm Seitenlänge aufgestellt. Die Stiele sind bei Fachwerkausmauerung oben und unten durch eine Stange miteinander zu verbinden. Will man eine solche Wand auf aufgeschüttetem Boden aufstellen, so empfiehlt es sich, den mittleren Teil einer Hilfschen Schwelle zur gleichmäßigen Verteilung des Druckes auf das Erdreich und zum festen Zusammenhalt der Wand unter die unterste Ziegelschicht als Fundament zu verlegen.

Die Herstellung von Decken, welche nicht sehr belastet werden, erfolgt unter Verwendung von Altschwellen in der gleichen Weise, wie bei den Wänden. Die Schwellen werden entweder auf die Schienenbalken aufgelegt oder zwischen Fuß und Kopf eingelagert. Für Heuböden usw. werden die Schwellen mit der rauhen Seite nach oben gelegt und diese unebene Fläche dann mit Lehm, dem Gußeisenbohrspäne beigemengt werden, ausgeglichen. Durch die Beimengung der Gußeisenbohrspäne wird der so gewonnene Estrich ganz besonders hart und dauerhaft.

Beim Herstellen von Dachflächen aus Schwellen werden diese auf die aus alten Schienen hergestellten Pfosten gelagert, und zwar mit der glattesten Seite nach oben. Durch Abdechseln etwaiger Unebenheiten und Verschmieren der bleibenden Fugen und Vertiefungen mit steifem Lehm wird eine so ebene Fläche erzeugt, daß ohne weiteres Dachpappe aufgelegt werden kann. Die Pappe wird parallel mit der Traufe, an dieser beginnend aufgelegt und die erste Bahn sowohl an der Traufseite als an der entgegengesetzten Seite mit Pappnägeln befestigt. Die zweite Lage wird mit der Traufseite etwa 20 cm breit auf die erste Lage mit Goudron festgeklebt und nur die andere, dem First zugekehrte Seite genagelt. In gleicher Weise werden die folgenden Lagen aufgebracht. Die letzte Bahn liegt sattelförmig über dem First nach beiden Seiten und wird nur geklebt. Auf der ganzen Pappfläche darf außer an der Traufe ein Nagel nicht sichtbar sein. Um die Einwirkungen des Sturmes auf die Papplage zu verhindern und den aufgebrachten Teeranstrich auf lange Zeit zu erhalten, wird die ganze Dachfläche mit einer etwa 8 cm starken Rasenfläche belegt. Der Rasen vergeht allerdings in Jahresfrist, der Rückstand bildet dann oben den Nährboden für Algen, Flechten, Moos usw. Wird von den Decken eine besondere Haltbarkeit und Feuersicherheit verlangt, so ist die Herstellung aus Beton mit Eiseneinlage vorzuziehen. Dieser wird auf einer Bohlenfläche, die unter den Trägern anzubringen ist, eingestampft. Zur Erhöhung der Tragfähigkeit der Betondecken werden senkrecht zu den Schienenbalken auf deren Füße Alteisenstangen, oder alte Siederohre in Abständen von 40 bis 60 cm und hierüber parallel mit den Balken alter Telegraphendraht in Abständen von 20 bis 40 cm gelegt und beim Anbringen der Betondecke mit eingestampft. Die Dachflächen erhalten eine Neigung von 1 : 12 und sind auf der Oberfläche sauber abzuputzen und mit Dachpix zu streichen. Um die Schienenbalken, Sparren oder Pfetten nicht unnötigerweise zu belasten, wird zum Beton nicht schweres Steinmaterial, sondern Schlacke oder Bimssteingrus verwendet. Das Kubikmeter aus Schlacken hergestellten Betons (7 Teile Schlacke, 3 Teile Sand und 1 Teil Zement) wiegt 1260 kg, das Kubikmeter Beton aus Bimssteingrus ohne Zusatz von Sand wiegt bei 10 Teilen Grus, 1 Teil Kalk mit Zementzusatz etwa 1000 kg.

Beschreibung einiger Bauausführungen.

Als einfachstes Bauwerk ist nach den obigen Grundsätzen eine offene Schutzhütte für Streckenarbeiter herzustellen. Verwendet werden zum Bau einer solchen nur alte Schienen und Schwellen. Da auch das Dach aus Schwellen hergestellt wird, die nur eine Länge von 2,50 m haben, und der Dachüberstand wenigstens 30 cm betragen muß, so ist die Tiefe der Hütte durch das Maß $2 \times 2{,}20 = 4{,}40$ m bestimmt. Beim Aufstellen der Hütte verfährt man folgendermaßen: Ein Eckstiel wird zunächst in richtiger Höhe auf einen eingestampften Stein gestellt, eingelotet und fest verstampft. Dann werden durch Anlegen von zwei Latten, welche durch eine anzuschraubende Diagonallatte zum rechten Winkel vereint werden, die Richtung der beiden anschließenden Wände im rechten Winkel und durch Einteilung auf den Latten die Standpunkte der übrigen Schienenstiele festgelegt und diese dann, neben der Latte beim Merkzeichen stehend, fest eingegraben. Wenn zwei Schienenpfosten aufgestellt sind, werden sie, bevor mit dem Aufstellen weiterer Pfosten fortgefahren wird, sofort mit der oberen Verbindungsstange, der Pfette, miteinander verbunden. Die Holzschwellen, die zu den Wand- und Dachflächen Verwendung finden sollen, dürfen wegen der in ihnen enthaltenen Erdfeuchtigkeit nicht erst im Jahre der Benutzung ausgewechselt sein, sondern müssen, um lufttrocken zu sein, mindestens aus dem Vorjahre stammen und in bekannten regensicheren Stapeln gelagert sein. Entstehen durch Eintrocknen der Wandschwellen klaffende Fugen, so sind zunächst mittels Doppelkeilen die oberen Schwellen hoch- und dann die unteren Schwellen nachzutreiben. Die Grundschwelle wird dann unterstopft oder unterkeilt. Das Einlegen der letzten oberen Schwelle, das wegen Raummangels Schwierigkeit macht, geschieht in folgender Weise: Die Schwelle wird zunächst so kurz geschnitten, daß sie mit dem einen Ende zwischen Kopf und Fuß des einen Schienenpfostens eingelegt, mit dem anderen Ende an dem Kopfe des zweiten Pfostens vorbeigeschlagen werden kann. Dann wird die Schwelle genau in die Mitte zwischen den beiden Pfosten gerückt und durch Annageln von Leisten gegen Verschiebung gesichert.

Das Dach wird in der oben beschriebenen Weise hergestellt. Wenn auch die Schwellen infolge ihrer Schwere festliegen und durch die aufgenagelte Pappe in der Lage erhalten werden, empfiehlt es sich doch, durch Aufnageln eines alten Telegraphendrahtes am First und an der Traufe parallel zu diesen die Lage zu befestigen. Damit die zur Erhaltung der Eindeckung aufgebrachte Rasenschicht nicht unschön wirkt, ist vor dem Aufbringen des Rasens ein beide Dachhälften einfassender Rahmen von Latten aufzulegen, der die Grasfläche umschließt. Die reine Naturfarbe des alten Holzes sieht namentlich bei sauber gehaltenen Fugen und schwarz gestrichenen Pfosten, und wenn Schlinggewächse die Fläche beleben, ganz leidlich aus. Einiger-

maßen geschickte Arbeiter stellen eine derartige Schutzhütte von 4,4×2,7 qm Grundfläche und 2,5 m Höhe im Stücklohn für nicht ganz 40 ℳ her, während der Wert des verwendeten Altmaterials ungefähr 105 ℳ beträgt. Der Aufenthalt in derartigen Hütten ist sowohl im Winter als im Sommer dem in Zelten vorzuziehen.

In ähnlicher Weise ist der Bau von Blockhäusern, Schuppen, kleineren Magazinen, Spritzenschuppen usw. vorzunehmen. Die Tiefe dieser Bauten ist immer an das Maß von 4,4 m gebunden, wenn man nicht durch Einlegen von mehr Dachpfetten und Schwellen eine größere Tiefe erzielen will.

Steht genügend Altmaterial zu Verfügung, so kann man sogar mit der Ausführung von Nebenbauten aus diesem noch weiter gehen. So sind z. B. zur Ausführung gelangt: 1. ein Güterschuppen von 15 m Länge und 4,4 m Breite mit je einer Laderampe von 2,5 m Länge nach beiden Seiten. Die innere Fußbodenfläche ist um 1,1 m aufgehöht und mit Schwellen gedeckt. Die Rampen haben eine Breite von 1 m. Die Schwellen sind in diesem Falle nicht abgebeilt, sondern nur an den Enden entsprechend bearbeitet. In dieser Ausführung hat der Schuppen nur 300 ℳ Kosten an Arbeitslöhnen erfordert. Das Altmaterial stellt einen Wert von etwa 460 ℳ dar; 2. eine nach vorn offene Bahnsteighalle von 4,25 m Tiefe und 10 m Länge mit Pultdach. Bei diesem Bau, der den Reisenden Schutz gegen Witterung gewähren soll, wurden des guten Aussehens wegen alle Schwellen der Wände und des Daches sauber abgebeilt und die Front wie die Seitengiebel mit einem Gesims verziert. Die Baukosten betrugen 115 ℳ, während der Wert des verwendeten Altmaterials zu 205 ℳ zu rechnen ist.

Obgleich die Altschwellen, wenn sie im Freien lagern, infolge der Witterungseinflüsse schnell verfaulen, halten sie sich in den Wänden der Blockhäuser nach den bis jetzt gemachten Erfahrungen auffallend gut. Nur die auf dem Erdboden liegende unterste Schwelle wird mit der Zeit erneuert werden müssen.

Für solche Nebenbauten, die nicht einem vorübergehenden Zwecke dienen, wie Bahnwärterbuden, Petroleumkeller, Magazine usw., ist es zweckmäßig, statt der Schwellen Ziegelfachwerk zu verwenden. Das Dach wird in solchen Fällen auch aus Beton hergestellt. Die Verwendung alter Schienen zu solchen Fachwerkbauten bringt schon große Ersparnisse mit sich und gewährt eine unbegrenzte Haltbarkeit.

Der württembergische Eisenbahnetat für die Jahre 1905 und 1906 in der Kammer der Abgeordneten.

(Schluß aus Nr. 42 S. 646 f.)

Der Abg. K. Haußmann (D. Volksp.) besprach weiter die Personentarifreform; seine Partei habe bisher einen Tarif für drei Klassen mit 6, 4 und 2 ₰ für richtig gehalten. Sie glaube, daß die Verbilligung einen Anreiz zur Mehrbenutzung gebe und daß so die Kosten sich decken würden. Diesen Tarif werde man nun nach den Mitteilungen des Ministers nicht bekommen. Die Einführung einer weiteren Klasse werde viele Umständlichkeiten bringen. Für Württemberg sei die billige Fahrt für 2 ₰ allerdings neu, aber sie soll durch die IV. Klasse erkauft werden. Verwickelt werde die Sache durch die Zonentarifzuschläge bei den Schnellzügen, die je nach der Kilometerzahl bei kürzeren Reisen eine erhebliche Verteuerung, bei weiteren Reisen allerdings eine Verbilligung bringen. Der vorgeschlagene 4 Klassentarif biete gar keine Aussicht, zu einer Vereinfachung zu kommen, er werde vielmehr weiteren gesunden Reformen den Weg versperren. Wir Kleineren werden eben auch hier als die Kleineren mitmachen müssen. Eine Hauptschuld, daß es so sei, sei die Uneinigkeit der süddeutschen Regierungen. Der Minister sage, es sei leichter, beschließen, als auszuführen. Er frage, war denn der Minister unseren Vorschlägen gegenüber beschlußfreudig? Er glaube, er zeigte eher eine gewisse Zurückhaltung, einen Widerstand. In Bayern könne die Regierung sagen: unser Landtag ist dagegen; die württembergische Regierung finde in diesem Hause weitgehendes Entgegenkommen. Der Berichterstatter (Dr. v. Kiene) sei ja jetzt sogar auch in die IV. Klasse eingestiegen, deren Gegner er früher gewesen. Er könne so weit nicht gehen. Er sei für die Betriebsmittelgemeinschaft, aber für den in Aussicht gestellten Tarif nicht.

Freiherr v. Wöllwarth (ritterschaftl. Abg.) meint, es sei jetzt doch Hoffnung auf ein weitgehendes Zusammengehen mit Bayern vorhanden; wie er erst dieser Tage gehört habe, neige man auch dort der Zustimmung zur Einführung der IV. Klasse zu. Von der Betriebsmittelgemeinschaft zur vollen Gemeinschaft sei nur noch ein kleiner Schritt. Auch bei dieser lasse sich die württembergische Staatshoheit ebenso wahren wie bei ersterer. Er sehe es kommen, daß der Herr Berichterstatter noch in diesem Hause einen Antrag auf volle Gemeinschaft stelle. (Dr. v. Kiene: Nein!) Die Tariffrage lasse ihn ziemlich kalt. Die IV. Klasse werde geschmäht, aber der Abg. Haußmann sage selbst, es werde ihr alles zuströmen, und eines Tages werde nicht diese, sondern die II. oder III. Klasse überflüssig sein. Viel wichtiger für die Finanzen als der Personentarif sei der Gütertarif; auch beim Gütertarif werde fortwährend ermäßigt und es handle sich da um ganz enorme Summen. Gegen die Reform seien am meisten die Badenser, denn sie verlieren die Kilometerhefte. Dort fahre man jetzt schon für 2 ₰ in der III. Klasse im Schnellzug, und viele Badenser bringen es fertig, daß sie für 2 ₰ I. Klasse fahren; sie stellen sich an die Züge hin und lassen die III. Klasse sich anfüllen, dann die II. und steigen in die I. Klasse ein. (Heiterkeit.)

Abg. Dr. Hieber (nat.-lib.) bezeichnet es als einen immerhin großen Fortschritt, daß man sich bezüglich der Umleitungen über Grundsätze geeinigt habe, und daß diese Grundsätze eingehalten werden sollen; daß nur 20 % erreicht wurden, sei bedauerlich. Er würde es begrüßen, wenn mit der Betriebsmittelgemeinschaft auch zugleich ein einheitlicher Tarif zustande käme. Daß dabei von allen Seiten Opfer und Zugeständnisse nötig seien, verstehe sich, ohne das gehe es gar nicht. Den großen Vorteil der Reform sehe er nicht in einer anderen Gestaltung der einzelnen Fahrpreise, sondern darin, daß überall einheitlich und zweckmäßig vorgegangen werde. Über die IV. Klasse könne er nicht so ungünstig urteilen wie der Abg. Haußmann, und es scheine, daß überhaupt in diesem Hause die Abneigung dagegen abgenommen habe. Versäumen wir im jetzigen Moment den Anschluß an das Ganze nicht. Wenn wir jetzt nicht alles erreichen, so ist der weitere Ausbau für die Zukunft offen.

Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden ergriff hierauf das Wort und erklärte u. a. in Beantwortung der Frage, ob die württembergische Regierung neuerdings auf dem Standpunkt stehe, Eisenbahnkonzessionen an Private überhaupt nicht mehr zu verleihen, ein derartiger Grundsatz bestehe nicht. „Wir hatten bisher hauptsächlich mit zwei Privateisenbahngesellschaften zu tun, von denen die eine die erteilte Konzession nicht ausführen konnte, weil es ihr an Geld fehlte, die andere unter den früheren Bedingungen nicht weiter bauen wollte, während die neuen Bedingungen, die sie vorschlug, der Staatsregierung nicht annehmbar erschienen; so mußte sich diese, wenn überhaupt Nebenbahnen wieder gebaut werden sollten, eben entschließen, wohl oder übel selbst zu bauen. Sollte sich aber wieder eine Privatgesellschaft melden, die unter annehmbaren Bedingungen bereit wäre, eine oder die andere Eisenbahnlinie auszuführen, so wird das Anerbieten ohne jede grundsätzliche Voreingenommenheit geprüft werden. Richtig ist, daß eine Privatgesellschaft um die Gewährung einer Konzession für Stuttgarter Vorortbahnen nachgesucht hat. Da an diesen Bahnen in erster Linie Stuttgart und die Gemeinden, durch welche die Bahnen führen, interessiert sind, so habe ich das Gesuch zunächst an das Ministerium des Innern abgegeben mit dem Ersuchen, sich mit den Gemeindeverwaltungen ins Einvernehmen zu setzen."

Zu der Frage der Personentarifreform äußert sich der Minister, er bemerke wiederholt, daß es sich bei dem, was er mitgeteilt habe, ja nur um Ansichten und Vorschläge von Delegierten handle, wozu die einzelnen Staatsregierungen noch gar keine Stellung genommen haben, und wenn er überhaupt diese Mitteilungen trotz ihrer Vertraulichkeit hier gemacht habe, so sei es geschehen, weil er sich sagte, was, wenn auch durch Indiskretion, nun doch schon einmal in den Zeitungen veröffentlicht sei, könne er der Kammer nicht wohl länger vorenthalten. Nebenbei dürfte es auch für die Staatsregierung von Wert sein, ehe sie zu der Frage Stellung nehme, über die Auffassung und Anschauung dieses Hauses unterrichtet zu werden. Irgend welche Abmachungen, die die

Tarifhoheit berühren oder beschränken, seien nicht getroffen. Eine Abmachung aus früherer Zeit sei der Kammer ja bekannt, eine Abmachung zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, wodurch sie sich verpflichten, von beabsichtigten tarifarischen oder sonstigen Maßregeln von Wichtigkeit sich rechtzeitig zu verständigen, um gegenseitigen Unterbietungen und Überraschungen, wie sie ja sonst wohl vorkamen, ein- für allemal vorzubeugen.

Staatsrat v. Balz erwiderte auf Anfragen von Abgeordneten bezüglich der Durchführung der Betriebsmittelgemeinschaft. Der Posten im Etat: „Miete fremder Wagen" werde dann nicht mehr erscheinen. Die Lokomotiven werden regelmäßig in der Werkstätte repariert werden, in der sie hergestellt wurden. Seien später lauter gleiche Maschinen vorhanden, dann könne die Ausbesserung vielleicht auch anderswo geschehen. Daß die Industrie des eigenen Landes tunlichst berücksichtigt werde, dafür sei in dem Vertragsentwurf Vorsorge getroffen. Die Vergünstigungen für Gesellschaftsfahrten werden, wenn die Tarifreform zustande kommt, überhaupt fallen; es lohnt sich also da wohl keine Änderung mehr. Alle Tarife herabzusetzen, sei doch eine recht bedenkliche Sache. Keine Verwaltung habe den Mut, den Zweipfennigtarif einzuführen, die Einbuße würde sich auf Millionen belaufen. Eine Verkehrszunahme, die den jetzigen Stand der Einnahmen wieder erbringe, wäre nur zu erreichen durch eine entsprechende Steigerung der Betriebsausgaben, so daß eine dauernde Benachteiligung der Staatsfinanzen eintreten würde. Das liege bei dem Tarifvorschlag, wie er jetzt bearbeitet werde, ganz anders. Der Herr Abg. Henning habe gesagt, der Antrag wegen der Herabsetzung der Tarifsätze für Eilgüter wäre dann weniger dringlich, wenn eine Beschleunigung der Stückgüterbeförderung zu erreichen wäre. Die Verwaltungen seien in die ernstesten Verhandlungen darüber eingetreten, in der Tat eine Beschleunigung des Stückgutverkehrs eintreten zu lassen.

Aus der Einzelberatung des Etats führen wir folgendes an. Die Eingabe der Stuttgarter Hoteldiener um Erlaß der Bahnsteiggebühren wurde der Regierung zur Kenntnisnahme überwiesen. Auf eine Anfrage des Berichterstatters, nach welchen Grundsätzen die Bahnhofwirtschaften vergeben werden, erwidert Staatsrat v. Balz: „Die Bahnhofwirtschaften werden ausgeschrieben, es werden über den Pachtwert der Wirtschaft von der Verwaltung Erhebungen gemacht, um einen Anhalt zu bekommen, ob die Angebote den wirklichen Verhältnissen entsprechen. Es kommen Angebote ein, die so sehr über den Pachtwert einer Wirtschaft hinausgehen, daß entweder der Pächter zugrunde gehen müßte oder daß es ihm unmöglich wäre, die Wirtschaft in richtiger Weise zu führen. Auf Ausschreibungen der Bahnhofwirtschaften kommen stets außerordentlich viel Angebote ein, 30, 40, oft noch mehr, und es ist vorgekommen, daß die Angebote schwanken zwischen 1000 und 10 000 ℳ. (Heiterkeit.) Nun können Sie sich ja denken, daß die Auswahl des richtigen Mannes für ein solches Geschäft eine sehr schwierige Sache ist. Mindestens ein Drittel der Bewerber bringt Empfehlungen, fast jeder hat einen Abgeordneten hinter sich (Heiterkeit), auch von anderen hohen Stellen kommen Empfehlungen an die Verwaltung. Da nun von 30 nur einer berücksichtigt werden kann, so schaffen wir 29 Unzufriedene, und es ist immer das Unglück, daß gerade diejenigen nicht berücksichtigt werden, die es in erster Linie verdient hätten. Ich wäre wirklich dankbar, wenn in diesem Hause jemand uns ein Rezept angeben könnte, wie man es zu machen hat, daß, wenn eine Wirtschaft verpachtet ist, nachher niemand klagt. Ganz unrichtig ist, wenn in einer anonymen Zuschrift davon geredet wird, es bestehe eine ‚Vetterleswirtschaft'. Ich sehe sehr häufig bei größeren Objekten die Akten durch und lasse mir darüber Vortrag erstatten, und ich kann nur die Erklärung abgeben, daß wirklich mit aller Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt geprüft wird, wem ein solches Geschäft übertragen werden kann."

Zu Eingaben von Beamten um andere Titel sagt der Staatsminister v. Soden: „Der Wunsch der Bahnhofkassiere und Bahnmeister nach einer Änderung ihres Ranges und Titels steht nicht allein, sondern wird noch von einer Reihe anderer Beamten geteilt. Es entspricht ja dies einer ich will nicht sagen berechtigten, aber doch allbekannten deutschen Eigentümlichkeit (Heiterkeit); ich dachte ihr seinerzeit Rechnung zu tragen, wenn erst die Revision des Beamtengesetzes vorgenommen würde, wo dann die ganze Frage im Zusammenhang mit den Wünschen anderer Beamten hätte geregelt werden können. Nachdem nun aber im Hinblick auf die allgemeine Finanzlage diese Revision doch einigermaßen in die Ferne gerückt ist, glaubte ich die Beamten nicht allzulange warten lassen zu sollen und habe deshalb eine Kommission eingesetzt, welche die einzelnen Wünsche zu prüfen hatte und auch den Vertretern der verschiedenen Beamtenkorporationen zu einer Äußerung Gelegenheit gab. Das Ergebnis dieser Prüfung habe ich dann in Form eines Antrages dem Staatsministerium vorgelegt, dessen Entscheidung noch aussteht."

Zu einer Eingabe der Vereinigung württembergischer Verkehrsbeamten vom niederen Dienst (Stationsmeister, Expedienten) betr. Regelung der Dienst- und Ruhezeit führt er aus: Die Eingabe jener Vereinigung enthalte vielfach nicht zutreffende Angaben, auch die Statistik, die beigefügt sei, stimme nicht zu den von der Generaldirektion aufgestellten Zahlen. Im übrigen habe er ja bereits bei der Generaldebatte bemerkt, daß, was diese Dienst- und Ruhestunden des Personals betreffe, auch nach Ansicht der Verwaltung die Verhältnisse noch in mancher Beziehung der Besserung bedürftig und fähig seien und daß die Verwaltung auch bemüht sei, von Jahr zu Jahr die Verhältnisse zu bessern, dies aber mit Rücksicht auf die finanziellen Wirkungen wie im Interesse des Dienstes, der ein geschultes Personal verlange, nur allmählich geschehen könne. Er habe eine Statistik aufstellen lassen, worin die Dienstzeit des württembergischen Personals mit dem der preußisch-hessischen Gemeinschaft verglichen werde. Hieraus gehe hervor, daß von dem gesamten im Betriebsdienst verwendeten Personal im Jahre 1904 eine durchschnittliche tägliche Dienstzeit von 8 bezw. $8\frac{1}{2}$ Stunden hatten: in Württemberg 19,76 %, in Preußen 8,19 %, von $8\frac{1}{2}$ bis 10 Stunden in Württemberg 32,21 %, in Preußen 24,82 %, von 10 bis 11 Stunden in Württemberg 20 %, in Preußen 23,16 %, von 11 bis 12 Stunden in Württemberg 13,19 %, in Preußen 30,59 %, über 12 Stunden in Württemberg 14,8 %, in Preußen 13,24 %, eine Statistik, die deutlich zu gunsten Württembergs spreche. Es sei mit Recht schon von dem Berichter hervorgehoben worden, daß sich die Aufstellung einer nach Wochen oder Monaten berechneten Höchststundenzahl, die nun auf bestimmte Beamtenkategorien ganz gleichmäßig Anwendung zu finden hätte, nicht möglich sei; da sei der Dienst viel zu verschiedenartig je nach der Örtlichkeit und der Größe ihres Verkehrs, nach Anzahl der verwendeten Beamten, nach dem Verhältnis von Tag- und Nachtdienst usw. Dann spiele der Unterschied zwischen eigentlichem Dienst und bloßer Dienstbereitschaft gerade bei der Eisenbahn — bei der Post treffe dies im gleichen Maße nicht zu — immerhin eine große Rolle. Von der Generaldirektion seien bezüglich der Durchführung der Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeit gewisse Grundsätze aufgestellt worden. Danach soll wenigstens vorerst verfahren werden, sagen wir die nächsten zwei Jahre; dann werde vielleicht schon wieder zu ändern und zu bessern sein, denn einen eigentlichen Abschluß und Stillstand gibt es hierbei ja überhaupt nicht.

Diese Grundsätze teilt der Minister im Wortlaut mit. Der Etat wurde unverändert angenommen.

Die geschichtliche Entwicklung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee.

Am 1. Dezember 1904 waren 80 Jahre verflossen, seit der erste Dampfer auf dem Bodensee seine regelmäßigen Fahrten begann und damit für den von Alters her sehr lebhaften Verkehr auf dem „Schwäbischen Meere" ein neues Zeitalter eröffnete. Es war dies der von der „Dampfschiffahrts-Gesellschaft zu Friedrichshafen" erbaute württembergische Dampfer „Wilhelm", der seinen Namen nach dem damaligen König Wilhelm I. von Württemberg, dem tatkräftigen Förderer dieses Unternehmens, führte. Der Betrieb war dergestalt eingerichtet, daß er sich in der Regel auf die Verbindung zwischen Friedrichshafen und Rorschach, dem damals bedeutendsten schweizerischen Platze am Obersee, beschränkte. Wöchentlich viermal machte der „Wilhelm" die Hin- und Rückfahrt zwischen beiden genannten Uferorten. Mittels der Segelschiffahrt waren solche Fahrten für gewöhnlich in der Woche nur einmal betätigt worden. — Die Erinnerung an diese für den deutsch-schweizerischen Verkehr so bedeutungsvolle Tatsache ist neuerdings aufgefrischt worden durch eine Schrift von Friedrich Pernwerth v. Bärnstein, dem Sohn des weitbekannten bayerischen Geheimen Rats gleichen Namens: „Die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee und ihre geschichtliche Entwicklung in der Zeit von 1824 bis 1847".*) Sie ist der erste Teil einer den gedachten Gegenstand betreffenden Gesamtgeschichte, die vom Verfasser unter Benutzung der ihm von den Generaldirektionen der bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellten Akten ausgearbeitet ist. Wir entnehmen dieser interessanten Schrift noch einige weitere Mitteilungen. Am 5. Dezember 1824, also beinahe gleichzeitig mit jenem württembergischen Dampfschiffe, trat ein

*) Verlag von A. Deichert Nachf. in Leipzig. Preis 5,40 ℳ

anderes, von dem deutschen Buchhändlerfürsten Johann Friedrich Freiherrn von Cotta in Stuttgart, einem Manne, der vielseitig im öffentlichen Leben wirkte, erbautes Dampfschiff von Lindau aus seine Fahrten an, welches mit Rücksicht auf diesen seinen Betriebsstützpunkt den Namen des damaligen Königs von Bayern „Max Joseph" erhielt.

Aber schon im Frühjahr des folgenden Jahres wurde der Ausgangspunkt dieses Dampfers nach Konstanz verlegt, nachdem ihm der Großherzog Ludwig von Baden am 12. April 1825 ein ausschließliches Dampfschiffahrtsprivilegium für die badischen Häfen erteilt hatte. Cottas Absicht ging dahin, sein Schiff neben der Bedienung der badischen Häfen des Obersees und Überlinger Sees wöchentlich einmal eine Fahrt zwischen Lindau und Schaffhausen ausführen und dabei möglichst viele Uferorte des Obersees anlaufen zu lassen. Aber die hiermit verbundenen Rheinfahrten, zumal jene stromaufwärts, gestalteten sich zu wahren Leidensfahrten für den „Max Joseph". Bei den schlechten Stromverhältnissen war die Fahrt an und für sich mühselig, ja gefährlich, und bei der starken Strömung, welcher bei der Bergfahrt die Maschinenkraft des Dampfers nicht gewachsen war, mußte er, wie die Segelschiffe, Zugpferde vorlegen.

Im Jahre 1829 ergab sich wie bei dem „Wilhelm", so auch bei dem „Max Joseph" die Notwendigkeit der Erstellung eines vollständig neuen hölzernen Schiffskörpers. Allein Cotta wollte nach den gemachten Erfahrungen sich zu einem bedeutenden Geldaufwande nicht mehr entschließen, stellte den Betrieb seines Unternehmens ein und verkaufte sein zu Friedrichshafen in abgetakeltem Zustande liegendes Schiff auf den Abbruch. Er bezifferte den ihm erwachsenen Verlust auf 60000 fl. (rund 100000 ℳ), und es hat ihm dieser Mißerfolg seine letzten Lebensjahre — er starb am 29. Dezember 1832 — stark verbittert.

In den folgenden Jahren wurden von Baden und Bayern neue Dampfschiffahrtsgesellschaften genehmigt, die im Laufe der Zeit untereinander in einen derartig heftigen Wettbewerbskampf gerieten, daß auch die Behörden der verschiedenen Uferstaaten sich mit allerhand Zwangsmaßregeln einmischten. Als dann am 20. Juni 1843 die Großherzoglich badische Regierung zu Konstanz die Ausschließung der Lindauer und Friedrichshafener Dampfschiffe von allen Personen- und Güterladungen in sämtlichen badischen Häfen und Landungsplätzen verfügte, brach zwischen der Konstanzer Gesellschaft einerseits und den beiden übrigen Gesellschaften anderseits ein förmlicher Kriegszustand aus, der schließlich dahin führte, daß oft Schiffe verschiedener Gesellschaften zu der gleichen Zeit den gleichen Weg um die Wette fuhren und hierdurch vielfach Sicherheitsgefährdungen für die Schiffe selbst und die darauf befindlichen Menschen und Güter herbeiführten. Die Presse weithin in Deutschland und der Schweiz verdammte die Zustände auf dem Bodensee auf das heftigste, wodurch der See bei der gesamten Reisewelt geradezu in Verruf geriet, während sich die Gesellschaften zugleich auch in erbitterten Flugschriften befehdeten.

Erst am 8. April 1847 gelang es nach langen, schwierigen Verhandlungen, an denen sich auch die Diplomatie von Württemberg und Baden vermittelnd beteiligt hatte, einen allen Ansprüchen genügenden gemeinsamen Fahrplan herzustellen. Dieser die bisherigen Kämpfe abschließende gemeinsame Sommerfahrplan bildete einen Markstein in der Entwicklung der Bodenseedampfschiffahrt und wurde nicht nur vom Publikum, sondern auch von den Postanstalten lebhaft begrüßt, denn auch in deren Interesse lag das endliche Gelingen des Ineinandergreifens sämtlicher Dampfbootkurse auf dem See.

Am 24. Oktober 1847 erfolgte die Betriebseröffnung der Strecke Friedrichshafen-Ravensburg der Königlich württembergischen Staatseisenbahnen, der ersten Eisenbahnstrecke, welche das Ufer des Bodensees unmittelbar berührte.

In den anderen Uferstaaten erschienen als erste Eisenbahnen am See: in Bayern im Jahre 1853 die Königlich bayerischen Staatseisenbahnen, in der Schweiz im Jahre 1855 die Schweizerische Nordostbahn, in Baden im Jahre 1863 die Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen und in Österreich im Jahre 1872 die k. k. priv. Vorarlberger Bahn. Mit der Einbeziehung der Bodensee-Uferplätze in den Eisenbahnverkehr brach aber auch für den dortigen Dampferverkehr ein neuer Entwicklungsgang an, den der Verfasser, wie bereits eingangs bemerkt, in einer weiteren Arbeit zu behandeln gedenkt und auf die wir zu gelegener Zeit zurückkommen werden.

Die vorliegende Schrift verdient in mehrfacher Beziehung besondere Beachtung. Sie führt uns in die ersten Zeiten der Belebung des Verkehrs durch die Dampfkraft. Sie zeigt den Wettstreit zwischen der erst 23 Jahre nach dem Dampfschiff am Bodensee erscheinenden Eisenbahn und der Wasserstraße in den ersten Anfängen seiner Entwicklung; sie ist eine der wenigen geschichtlichen Darstellungen aus jener Zeit, die sich mit dem Verkehrswesen besonders befassen und auf durchaus zuverlässigen aktenmäßigen Quellen beruhen. Der Verfasser hat sich durch seine Schrift um die Geschichte des deutschen Verkehrswesens ein um so größeres Verdienst erworben, je seltener solche Einzeluntersuchungen unsere Literatur bereichern.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Die Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Staatsbahnen.** In der Sitzung des preußischen Herrenhauses vom 3. d. M., in der die sogen. Eisenbahnvorlage endgültig genehmigt wurde, teilte Staatsminister v. Budde mit, daß er noch neuestens am 3. Mai einen Erlaß auf möglichste Beschleunigung der Bahnbauten hinausgegeben habe. Er gab dann eine Übersicht über die Entwicklung seit 25 Jahren und teilte schließlich dem Hause das Ergebnis des soeben fertiggestellten Abschlusses für das Betriebsjahr 1904 mit. Nach dem Bericht der Köln. Ztg. sagte er hierüber folgendes: „Die Betriebseinnahmen im Jahre 1904 betrugen rund 1600 Millionen Mark, das ist gegen den Etat und gegen die Einnahmen des Vorjahres ein Mehr von 80000000 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen rund 967000000 ℳ, der Betriebsüberschuß also 633000000 ℳ. Das ist ein Mehr gegen den Etat von 45000000 ℳ. Ein Vergleich mit den früheren Jahren wird zeigen, in welch günstiger Entwicklung wir uns befinden. Im Jahre 1901 betrug der Betriebsüberschuß 518000000 ℳ, 1902: 541000000 ℳ, 1903 612000000 ℳ, 1904: 633000000 ℳ. Die Rente der preußischen Staatsbahnen betrug im Jahre 1901: 6,41 %, 1902: 6,54 %, 1903: 7,12 % und 1904: 7,19 %, also gegen das Vorjahr auch wieder eine Steigerung um 0,07 %. Der Betriebskoeffizient, das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, betrug 1901: 61,75, 1902: 61,34, 1903: 59,75 und 1904: 60,45 %. Das ist eine geringe Verschlechterung gegen das Vorjahr, aber wenn man berücksichtigt, daß wir im laufenden Jahre den Streik gehabt haben, der uns mindestens 12000000 ℳ gekostet hat, und daß wir an Waldbränden außergewöhnliche Ausgaben von rund 3400000 ℳ gehabt haben, so geht daraus hervor, daß, wenn wir diese außergewöhnlichen Ereignisse in dem Betriebsjahre nicht zu beklagen gehabt hätten, der Betriebskoeffizient ein günstigerer gewesen wäre als umgekehrt. Wir können also mit Befriedigung auf das vorige Jahr zurücksehen. Es zeigt uns wieder, daß die Verwaltung der Staatseisenbahnen fest gefügt ist und auch solche schweren Krisen wie den großen Streik im Ruhrrevier oder Ereignisse wie die große Trockenheit, die uns auch außerordentliche Ausgaben gebracht hat, überwinden kann. Das Extraordinarium für 1904 ist annähernd 30000000 ℳ höher belastet als das vorjährige, trotzdem wird der an die Verwaltung zu überweisende Reingewinn ein recht günstiger sein."

— **Eisenbahnunfall bei Neustadt a/R.** Amtliche Meldung: Auf dem Wegübergange an Kilometer 30,4 im Zuge der Landstraße Neustadt am Rübenberge-Nienburg wurde am 5. d. M. durch den Personenzug 143, von Bremen nach Hannover, infolge verabsäumter Schrankenschließung das Fuhrwerk des Maurermeisters Redderoth aus Neustadt überfahren. Dabei wurden getötet Dr. jur. Heinrich, Senator aus Neustadt, Maurermeister Redderoth, schwer verletzt der Kutscher Hachmeister und der Knabe Ernst Heinrich, leicht verletzt wurden die Kinder Hildegard und Else Heinrich. Der diensthabende Schrankenwärter gab zu, durch grobe Fahrlässigkeit das Unglück verschuldet zu haben.

— **Zur Reform der Eisenbahn-Personentarife** äußern sich jetzt auch die Berl. Pol. Nachr. Es sei bei der Reform nicht Verbilligung, sondern Vereinfachung der in erster Linie leitende Gedanke. Der Schwerpunkt der Tarifreform liegt in der Beseitigung der Rückfahrkarten sowie aller übrigen zahlreichen Fahrkarten mit ermäßigten Preisen und in der Einführung einer einheitlichen Fahrkarte etwa zum halben Preise der früheren Rückfahrkarten. Wenn dabei auch die bisher in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft für die D-Züge eingeführten Platzkarten in Wegfall kommen, so kann doch auf diese Platzkarten nicht ganz verzichtet werden. Für die besonders schnellen Züge, gleichviel ob D-Züge oder nicht, wird nämlich eine nach Zonen abgestufte und in den Preis für die Fahrkarte einberechnete Zuschlaggebühr eingeführt werden. Endlich wird im Interesse der Einheitlichkeit des Gepäckverkehrs auf die Gewährung von Freigepäck, wie sie bisher in der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft üblich war, verzichtet und dafür die süddeutsche Einrichtung verallgemeinert werden, wonach für alles aufzugebende Gepäck bezahlt werden muß, aber mit erheblich niedrigeren Sätzen, als sie jetzt in Preußen-Hessen für Überfracht zu entrichten sind.

— **Die erste elektrische Vollbahn in Deutschland.** Die Vorarbeiten zu der mit Eröffnung des Hauptbahnhofes im Herbste 1906 in Betrieb kommenden Verbindungsbahn zwischen Hamburg und Altona, die als erste elektrische Vollbahn in Deutschland eingerichtet wird, haben bereits begonnen. Nach den „Hamb. Nachr." sollen die Aufträge hierzu in nächster Zeit vergeben werden, wobei insbesondere die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und die Siemens-Schuckert-Werke sowie die Elektrizitätsgesellschaft vormals Lahmeyer & Co. in Frage kommen dürften, aber auch der Staat einen Teil der Lieferungen übernehmen wird. Als Elektromotoren werden die Lokomotiven einphasige Wechselstrommaschinen erhalten, die mit sehr hohen Spannungen arbeiten. Man verfolgt in neuerer Zeit bei elektrischen Betrieben, die durch Fernleitungen gespeist werden, immer mehr den Grundsatz, mit möglichst hohen Spannungen zu arbeiten, weil hochgespannte Ströme in langen Leitungen viel weniger Kraftverlust erfahren, als niedrig gespannte Ströme. So wurden bei den Versuchsfahrten auf der Militärbahn Berlin-Zossen Ströme mit Spannungen von 3000 Volt in die Lokomotiven geleitet. Die Motoren der Lokomotive selbst arbeiten zwar meistens mit etwas niedriger gespannten Strömen, etwa mit 1000 Volt, aber dann werden diese Ströme erst durch einen auf der Lokomotive stehenden Umformer umgewandelt. Mit derartigen hochgespannten Strömen soll nach der angeführten Quelle auch die künftige elektrische Schnellbahn Berlin-Hamburg betrieben werden. Diese letztere Nachricht ist jedenfalls verfrüht, da bekanntlich über die genannte Schnellbahn noch keinerlei Entscheidung getroffen ist.

— **Übergangsverkehr nach Rußland über Herby.** Die Verhandlungen zwischen der preußischen und der russischen Eisenbahnverwaltung betreffend den Übergangsverkehr zwischen den Stationen Preußisch- und Russisch-Herby der Strecke Herby—Czenstochau sind, wie die Schles. Ztg. meldet, so weit gediehen, daß die Einführung dieses Übergangsverkehres in nächster Zeit zu erwarten ist. Die Station Herby soll mit einem dem gesamten preußisch-russischen Grenzverkehr entsprechenden und den anderen Übergangsstationen dem Umfange nach gleichgestellten Tarif ausgestattet werden.

— **Eisenbahnunfall bei Durlach (Baden).** Wie aus Durlach berichtet wird, ereignete sich dort am 2. d. M. gegen ½11 Uhr abends ein schwerer Eisenbahnunfall. Der von Heidelberg kommende Güterzug, welcher sonst durch die Station durchfährt, mußte auf Halt gestellt werden, weil der Personenzug von Pforzheim Verspätung hatte. Der Lokomotivführer des Güterzugs übersah das Haltsignal und fuhr dem Personenzug in die Flanke. Getötet wurde der Heizer des Güterzuges, schwer verletzt der Lokomotivführer dieses Zuges, leichtverletzt ein Wagenwärter vom Personenzuge sowie eine andere Person. Ein Reisender namens Holz erlitt schwere Verletzungen. Der Materialschaden ist bedeutend.

— **Süddeutsche Stimmen zur Personentarifreform.** Der Stuttgarter Mitarbeiter der Südd. Reichskorresp. bemerkt u. a.: „Die Reform hat den großen Vorzug, daß sie vom Standpunkt der breitesten Schichten des Volks aus eine gleichmäßige, jedem zugängliche Ermäßigung schafft, die gerade für die werktätigen Kreise der Bevölkerung außerordentlich ins Gewicht fällt. An dieser Verbilligung wird insbesondere die bäuerliche und die kleingewerbliche Bevölkerung zum erstenmal in vollem Maß beteiligt sein, die ihren besonderen Verhältnissen zufolge von allen bisherigen Ausnahmetarifen am allerwenigsten Gebrauch machen konnte. Daß gerade diese Bevölkerungskreise sich der IV. Klasse in sehr starkem Maße bedienen werden, ist in der Kammer allgemein anerkannt worden. Was sodann die auf die meistgereisten Entfernungen fallende geringfügige Verteurung der III. Klasse anlangt, so darf man nicht übersehen, daß die III. Klasse durch den Übergang der Massen in die IV. Klasse an Bequemlichkeit und Annehmlichkeit sehr viel gewinnen wird. Dazu kommt aber auch bei dieser Klasse eine sehr wesentliche Verbilligung im Schnellzugverkehr auf weitere Strecken, auf kurze Strecken allerdings eine Verteurung, deren absichtlich prohibitive Wirkung aber in der Kammer gleichfalls begrüßt wurde als eine willkommene Entlastung des durchgehenden Verkehrs von den Lokalverkehrspassagieren. Nimmt man alles in allem, so erscheint der ganze Vorschlag sehr zweckmäßig und bringt gerade für württembergische Verhältnisse viele Fortschritte. Am allerwenigsten Eindruck aber können die kritischen Ausstellungen machen, die sich auf die ‚Komplizierung' des Zug- und Schalterdienstes durch das Hinzukommen einer weiteren Wagenklasse beziehen. Sich damit abzufinden, kann man ruhig den Eisenbahnpraktikern überlassen, und da die Vorschläge, die angeblich eine so schreckliche Komplizierung zur Folge haben werden, gerade von den Praktikern ausgehen, und von derjenigen Verwaltung ausgehen, die auf ihrem großen Gebiet seit Jahrzehnten mit den wichtigsten dieser ‚Komplizierungen' sehr gut fertig geworden ist erscheint es eigentlich anmaßlich, wenn Laien gerade nach dieser Seite hin ihrer Kritik besonderen Nachdruck geben zu können glauben."

Weiter schreibt in derselben Sache die nat.-lib. Konst. Ztg. in einem Leitartikel, anknüpfend an die Worte des Freiherrn v. Soden, daß eine gleich günstige Gelegenheit zum Abschluß einer Einigung vielleicht überhaupt nie wiederkehren werde: „Dieser letztere nationale Gesichtspunkt dürfte unseres Erachtens in den Preßerörterungen dieser Angelegenheit eine etwas größere Rolle spielen, als es bisher der Fall war. Außerdem haben wir die Empfindung, daß speziell in Baden viel zu aufgeregt und gereizt über die Personentarifreform geschrieben wird; mehr Ruhe und Objektivität wäre der Sache dienlicher. Auch derjenige, der nicht zu den begeisterten Verehrern der IV. Klasse zählt, weil ihm die Dreiteilung an Stelle einer Vierteilung der reisenden Menschheit zu genügen scheint, darf darob die Vorteile der IV. Klasse nicht mit aller Gewalt übersehen wollen. Diejenigen, welche die badischen Landeskinder mit dem Popanz der ‚menschenunwürdigen Stehwagen' schrecken wollen, kennen offenbar die heutigen Wagen IV. Klasse gar nicht; tatsächlich gibt es für diejenigen, die mit Traglasten reisen müssen, gar nichts Zweckmäßigeres und Bequemeres, als die neueren Wagen IV. Klasse, die den Wänden entlang Gelegenheit zum Sitzen bieten, den ganzen Mittelraum aber zur bequemen Abstellung des Gepäcks freilassen, während in den Wagen III. Klasse die Unterbringung größerer Gepäckstücke hochbepackter Körbe usw. in der Regel nur Widerwärtigkeiten für die Inhaber des Gepäcks wie für die Mitreisenden im Gefolge hat. Kurz, die IV. Klasse ist nichts so Schreckliches, daß man sie nicht schließlich um der Einheit willen annehmen könnte. Wir sind fest überzeugt, daß sie nach ihrer Einführung bei einem großen Teil des reisenden Publikums sich bald großer Beliebtheit erfreuen würde."

— **Dem Jahresbericht des Vereins für die bergbaulichen Interessen im Oberbergamtsbezirk Dortmund für das Jahr 1904** entnehmen wir einige das Eisenbahnwesen betreffende Stellen. Er verzeichnet zwei bemerkenswerte Ereignisse, welche für alle Verfrachter und insbesondere die Massenverfrachter von großer Bedeutung sind, nämlich die Vereinbarung der deutschen Eisenbahnverwaltungen wegen der Güterumleitungen und ferner die Anbahnung der Betriebsmittelgemeinschaft. Er fährt dann fort: „Diese beiden Fortschritte erscheinen wohl geeignet, den in der Reichsverfassung ausgesprochenen Gedanken, daß die deutschen Bahnen wie ein Netz verwaltet werden sollen, der Erfüllung näher zu führen. Zugleich mit diesem ideellen Vorteil wird damit der Weg geebnet, die feierlichen Zusagen der Königlichen Staatsregierung bei der Verstaatlichungsaktion endlich zu erfüllen. . ."

„Es ist die Erfüllung jener Zusagen auf Ermäßigung der Eisenbahntarife heute umsomehr geboten, als es im Hinblick auf die schon oft berührte und von dem Herrn Reichskanzler auch nicht bestrittene bedenkliche Wirkung der Handelsverträge für verschiedene unserer wichtigsten Industrien als eine unabweisbare Ehrenpflicht des Staates erscheint, jene s. Z. gegebenen Zusagen hier einzulösen. Stets haben wir betont, daß bei der Bedeutung der Staatseisenbahneinnahmen für die Staatsfinanzen eine jede Ermäßigung vornehmlich sich an die Bedingung der Ermäßigung der Selbstkosten knüpfen müsse, und daß es nicht billig sein würde, solche Ermäßigung schlechtweg zu fordern, ohne daß auch in den Selbstkosten der Eisenbahnverwaltungen Ersparnisse eintreten. Dieses aber ist der Fall und wird in der nächsten Zeit in steigendem Maße der Fall sein, sobald die Einführung der 20 t-Wagen, mit der jetzt begonnen ist, fortschreitet. Gegenwärtig wird an Abfertigungsgebühr für die 20 t-Wagen ein mit der Tonnenzahl steigender Satz erhoben, während doch die Abfertigungsgebühr für die Wageneinheit, nicht aber nach dem Gewicht zu erheben wäre. Es ist dieses so sehr in der Billigkeit begründet, daß gegen die Bemängelung der Gebührenberechnung nach Tonnenzahl niemals ein ernstlicher Widerspruch laut geworden ist. Wir haben bereits in unserem vorigen Jahresbericht unter Hinweis auf die vom Eisenbahn-Direktionspräsidenten Ullrich gegebene Definition dieser Abfertigungsgebühr die Notwendigkeit einer organischen Änderung der Gebühren betont. Wir glauben auch nicht, daß der Zeitpunkt der Einführung der 20 t-Wagen für die Erledigung dieses Anliegens abzuwarten ist, denn die Eisenbahnverwaltung kann keine wirksamere Maßnahme ergreifen, die 20 t-Wagen rasch in den Verkehr einzuführen, als daß sie den Verfrachtern, die unleugbar gewisse Nachteile bei der Verwendung der größeren Transportgefäße haben, auch Vorteile für die Tragung dieser Nachteile gewährt."

„Auch kann in einem derartigen Verfahren keine Begünstigung der großen Verfrachter vor den kleinen erblickt werden, denn das Ineinandergreifen unseres Wirtschaftslebens und der Wettbewerb sorgen schon selbst dafür, daß die einem Verfrachter erwachsenen Vorteile nicht in seiner Tasche verbleiben, sondern durch ihn wieder in weiterer Belebung des Güterumschlages

in Gestalt billigerer Preisstellung auch seinen Abnehmern zugute kommen. Die Eisenbahnverwaltung ist bei ihrer Monopolstellung nach den oben wiedergegebenen feierlichen Erklärungen tatsächlich nicht berechtigt, das Ergebnis aller Verbesserungen in ihrem Betrieb ihren Abnehmern vorzuenthalten, umsoweniger, als sie deren Unterstützung zur Erzielung dieser Ergebnisse gar nicht entbehren kann."

„Hoffentlich gelingt es dem tatkräftigen Leiter unseres Verkehrsministeriums, im Anschluß an die oben berührten beiden großen Fortschritte, welche gleichfalls sehr erhebliche Ersparnisse nach seiner eigenen Berechnung in verschiedenen Verwaltungen bringen werden, alsbald auch zu einer dem Verkehrsbedürfnisse befriedigenden Lösung dieser Frage zu gelangen."

Weiter gedenkt der Bericht der Genehmigung ermäßigter Tarife für Stoffe zum Spülverfahren und bemerkt dazu:

„Für die zur Einbürgerung des Verfahrens unerläßlichen Versuche ist die Festsetzung eines Bezugsminimums von 200 t an einen Empfänger bezw. 300 t an eine Station weitaus zu hoch gegriffen. Soll die Einführung des Verfahrens durch Versuche angebahnt werden, so erscheint uns eine Erniedrigung dieser Mindestgrenze unerläßlich."

Die Klage über die unzureichende Vertretung des rheinisch-westfälischen Bergbaues im Bezirkseisenbahnrat wie im Landeseisenbahnrat kehrt auch im diesjährigen Bericht wieder. Daran wird die Forderung geknüpft, daß der Ruhrbezirk, ebenso wie es den Vertretern anderer minder wichtiger Bergbaubezirke gewährt ist, Sitz und Stimme nicht nur im Bezirkseisenbahnrat für Cöln erhalte, sondern auch in allen den Bezirkseisenbahnräten, in deren Gebiet namhafte Mengen von Ruhrkohle Absatz finden.

Über die Störungen des Eisenbahnverkehrs im Berichtsjahre enthält der Bericht folgendes:

„Im Gegensatz zu den Vorjahren, wo in den Herbstmonaten kein nennenswerter Wagenmangel eintrat, waren im Jahre 1904 schwere Verkehrsstörungen zu beklagen. Zum Teil waren diese allerdings darauf zurückzuführen, daß trotz Fehlens genügender Versandaufträge für manche Kohlensorten letztere dennoch verladen und die beladenen Wagen bis zum Eingang von Aufträgen auf den Zechen zurückbehalten wurden. Es geschieht das, wie man nicht immer anerkennt, durchaus nicht in böser Absicht seitens der Zechen, sondern es ist das eine Konsequenz der Herstellung außerordentlich vieler Sorten von jeder einzelnen Kohlenart, wie sie der Konsum in steigendem Maße verlangt. Die Hauptursache aber für jenen Wagenmangel war nicht dieses Verhalten der Zechenverwaltungen, sondern die schwere Schifffahrtsstörung, die infolge der Trockenheit im Sommer 1904 auftrat, entfernte Eisenbahntransporte erforderlich machte und natürlich auch den Rücklauf des Leermaterials überaus verzögerte. Zugleich mit dem Eintritt des stärkeren Herbstverkehrs hatte indessen auch der alljährlich die Wagengestellung ungünstig beeinflussende Rübenversand eingesetzt. Der gesamte Ausfall an offenen Wagen während der Zeit der vorjährigen Rübenernte hat 36 843 Wagen gegen 14 733 in 1903, mithin in diesem Jahre 22 110 Wagen = 149,9 % mehr betragen. In der Zeit des stärksten Rüben- und auch Kohlenversandes (vom 9. Oktober bis 26. November) haben 29 515 Wagen gefehlt. Vom 26. November ab sind zwar Ausfälle in der Wagengestellung im Ruhrbezirk nicht mehr vorgekommen, doch war die Heranschaffung des Leermaterials oft trotz aller Bemühungen und der zur Beschleunigung des Wagenumlaufs getroffenen umfangreichen Maßnahmen nicht immer mit der gewohnten Pünktlichkeit und Regelmäßigkeit zu ermöglichen gewesen."

— **Eine berg- und hüttenmännische Untergrundbahn.** Die Ruhrorter Zeitung schreibt: Vor einigen Jahren machten wir uns eines Aprilscherzes schuldig, der dahin lautete, daß von Zeche Westende zum Schachte der längst stillgelegten Zeche Ruhr und Rhein eine Untergrundbahn gebaut werde. Damals ahnte niemand, daß nach Jahren ein ähnliches Projekt wirklich ausgeführt werde. Das Ereignis ist eingetreten: die Hütte Phoenix läßt von ihrer Zeche Westende aus einen Querschlag zur Hütte bauen, der zur Kohlen- und Materialförderung dienen soll. Der Querschlag soll in einer Tiefe von 150 m auf Zeche Westende in Meiderich beginnen, eine Breite von 2,80 m, eine Höhe von 2,22 m haben und in einer Länge von 3600 m unter der Erde bis unter die Hütte Phoenix in Laar-Ruhrort führen. Man denke, was es heißt, einen Querschlag von diesen Abmessungen fast $^3/_4$ Stunden weit unter der Erde hin zu bauen! Es gehört dazu ein großes Stück Unternehmungsgeist und fachmännischer Tüchtigkeit. Der Querschlag, der in der üblichen bergmännischen Weise ausgebaut wird, steigt etwas an, so daß er an seinem Endpunkte nur noch 130 m unter der Erdoberfläche liegt. Von diesem Endpunkte aus wird ein Schacht zutage führen und unmittelbar im Betriebsgelände der Hütte ausmünden. Im Querschlag selbst wird eine doppelgleisige elektrische Bahn eingerichtet, welche die Kohlen unmittelbar von der Zeche zur Hütte befördert. Am Endpunkte gehen die Kohlen in den Wagen zutage, zunächst zur Sonderung und Wäsche, ein Teil wird zu Kokskohle vermahlen und mit Kettenförderung über eine hochliegende Brücke hinweg zu den Kohlentürmen der Koksöfen geschafft. Der Querschlag dient aber auch Rückbeförderungszwecken. Schon jetzt ist ein großartig angelegtes Granulationswerk im Bau, von dem aus der Schlackensand in denselben Wagen, welche die Kohlen brachten, über die Brücke zum Schacht und durch den Querschlag zur Zeche befördert wird. So werden die Rückstände der Hochöfen, ebenso die Rückstände der ausgenutzten Kohle vorteilhaft verwendet und kehren zum Gewinnungsorte zurück, wo sie auf dem Wege des Schlemmverfahrens zum Bergeversatz verwendet werden. Der Querschlag wird so gebaut, daß er über den Wasserspiegel der Zeche Ruhrort und Rhein hinwegführt; in ungefähr $2\frac{1}{2}$ bis 3 Jahren soll er vollendet sein.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung sind ernannt: der Geheime Regierungsrat Lorenz, Mitglied der Eisenbahndirektion in Altona, zum Oberregierungsrat, die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Lauer in Stettin, Karl Horstmann in Kattowitz, Beermann in Cöln, Ortmanns in Münster i/W., Alfred Sachse in St. Johann-Saarbrücken, Wächter in Cöln, v. Zabiensky in Berlin, Landsberg in Dirschau, Stuhl in Cleve, Rosenberg in Düsseldorf, Wagner in Coblenz, Köhr in Ludwigslust, Rohdantz in Glückstadt, Friedrich Lehmann in Weißenfels und Hahnrieder in Insterburg, die Eisenbahn-Bauinspektoren Elbel in Insterburg, Unger in Berlin, Boy in Oberhausen, Levy in Duisburg, Bergerhoff in Düsseldorf, Erdbrink in Leinhausen, Theodor Hartwig in Stettin und Baldamus in Fulda zu Regierungs- und Bauräten sowie der Eisenbahn-Maschineninspektor Rumpf in Ratibor zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räte vierter Klasse, ferner die Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Ludwig Silbereisen aus St. Johann, Kreis Saarbrücken, und Hans Goltdammer aus Berlin zu Regierungsbaumeistern. — Verliehen wurde dem Eisenbahn-Verkehrsinspektor Moritz Schmidt in Göttingen der Charakter als Eisenbahndirektor mit dem Range der Räte vierter Klasse. — Versetzt sind: der Geheime Regierungsrat Lorenz, bisher in Hannover, als Oberregierungsrat zur Eisenbahndirektion in Altona, der Regierungsrat Rahmsdorf, bisher in Cassel, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Hannover, der Regierungs- und Baurat Struck, bisher in Danzig, als Mitglied der Eisenbahndirektion nach Halle a/S., die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Schmale, bisher in Düsseldorf, als Mitglied (auftrw.) der Eisenbahndirektion nach Danzig, Greve, bisher in Kattowitz, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion nach Wittenberg und Mellin, bisher bei den Eisenbahnabteilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als Vorstand (auftrw.) der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 nach Düsseldorf, der Eisenbahn-Verkehrsinspektor Kowalski, bisher in Flensburg, als Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion 1 nach Cassel, sowie der Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Splett, bisher in Kattowitz, in den Bezirk der Eisenbahndirektion Berlin. — Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Aug. Wilhelm Meyer in Allenstein ist die Verwaltung der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 daselbst und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Bechtel die Verwaltung der Eisenbahn-Betriebsinspektion 3 in Allenstein übertragen. — Der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Risse in Hamburg ist dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten zur Beschäftigung bei den Eisenbahnabteilungen überwiesen. — Der Oberregierungsrat Caesar bei der Eisenbahndirektion in Altona ist in den Ruhestand getreten. — Dem Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Ludwig Heldt in Spandau ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Der Regierungsrat Heiling, Mitglied der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr., ist gestorben.

Bei der badischen Staatsbahnverwaltung ist der Vorstand der Verkehrsabteilung der Generaldirektion, Oberregierungsrat Julius Schulz, zum Ministerialdirektor im Großh. Ministerium des Großh. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ernannt.

Österreich.

— **Südbahn.** Am 30. Mai fand die Generalversammlung der Südbahn statt. Vor Eingehen in die Tagesordnung widmete der Vorsitzende dem kürzlich verstorbenen Präsidenten des französischen Komitees der Südbahngesellschaft, Baron Alphonse Rothschild, einen sehr warmen Nachruf. Nach Hervorhebung der hervorragenden persönlichen Eigenschaften des Verstorbenen führte der Redner insbesondere die großen Verdienste an, die sich Baron Rothschild um die Südbahn erworben habe. Weitere ehrende Nachrufe galten dem am 14. März d. J. verstorbenen Mitglied des Pariser Verwaltungskomitees E. Blount, der

einer der Gründer der Bahn war und seit ihrem Bestehen der Verwaltung angehörte, und dem am 4. April d. J. verstorbenen Mitglied der Wiener Verwaltung, dem Grafen Ceschi a Santa Croce, der der Verwaltung seit dem Jahre 1858 angehörte.

Hierauf wurde in die Tagesordnung eingetreten. Ein Aktionär fragte, ob über die Verhandlungen mit der Regierung wegen Teilung des Triester Verkehrs etwas bekannt gegeben werden könnte. Ein anderer Aktionär führte aus, daß das Fortbestehen der Bahn durch das Übereinkommen mit den Besitzern der Obligationen wohl gesichert sei, die Verwaltung sollte aber bestrebt sein, den Ertrag der Bahn mit allen möglichen Mitteln zu heben. Einer Gesellschaft, in deren Verwaltung so mächtige Finanzgruppen vertreten seien, dürfte es nicht schwer fallen, durch richtige Finanzmaßnahmen dauernd in eine bessere Lage zu gelangen. Weiter lenkte der Redner die Aufmerksamkeit der Verwaltung auf den Personenverkehr, dessen Bedeutung für die Erträgnisse bisher sehr unterschätzt wurde, und regte die Ausgestaltung des Lokalverkehrs in Wien und Triest, die Ausgabe von Jahreskarten und Kilometerfahrkarten und die Elektrisierung einzelner Teilstrecken an. Schließlich wünschte der Redner eine Aufklärung über die Ausgabenpost „Saldo der Zinsen und verschiedenen Abrechnungen“ im Betrage von 2 023 161 Kr.

Der Präsident dankte zunächst für die Anerkennung der Versammlung und bemerkte, daß die Verwaltung ihr Augenmerk stets auf Verbesserung der finanziellen Lage der Gesellschaft gelenkt habe. Die Verhandlungen mit der Regierung wegen Teilung des Triester Verkehrs hätten kürzlich begonnen, es könne daher in diesem Augenblick über diese nichts mitgeteilt werden. Es sei wohl selbstverständlich, daß die Vertreter der Gesellschaft alles aufbieten werden, um angesichts der nicht abzuleugnenden Wettbewerbsfähigkeit der Staatsbahnlinien ein friedliches Übereinkommen herbeizuführen.

Der Generaldirektor bemerkte, daß der Nachteil des Wettbewerbs durch gesteigerten Verkehr wettgemacht werden kann und wird. Mit dem Eintreten eines Einnahmeausfalles sei schon bei dem Abkommen mit den Besitzern der Obligationen gerechnet worden. Die Rentabilität des Personenverkehrs beurteilt der Redner skeptisch und bezeichnet eine Steigerung des Lokalverkehrs als verlustbringend wegen voraussichtlich notwendiger dritter und vierter Gleise. Das Konto: Saldo der Zinsen usw. sei gegenwärtig passiv, weil dieses die Abschreibungen an den Portefeuillewerten belaste; eine Belastung aus diesem Titel dürfte wohl nicht mehr vorkommen, so daß die Hoffnung vorhanden sei, daß dieses Konto aktiv werden wird.

Die Generalversammlung genehmigte den Rechnungsabschluß und die Bilanz sowie auch das Übereinkommen mit der Bahn Mori-Arco-Riva, deren Betrieb seit 1. Januar d. J. von der Südbahn gegen Vergütung der Selbstkosten geführt wird.

— **Österreichisch - ungarische Staatseisenbahn - Gesellschaft.** Der Geschäftsbericht der Gesellschaft für das Jahr 1904 stellt fest, daß trotz der langanhaltenden Dürre, des Ausfuhrverbotes für Futtermittel, der Einstellung der Elbeschiffahrt durch mehr als zwei Monate und des Eisenbahnerausstands in Ungarn die Betriebseinnahmen noch über jene des Jahres 1903 hinausgingen. An diesem günstigen Ergebnisse waren alle Transportzweige beteiligt, am geringsten der Personenverkehr, der eine kaum nennenswerte Mehreinnahme lieferte. Die Zahl der Reisenden stieg um 400 054 auf 13 099 754, somit um 3,15 %. In dem Jahrzehnt vor Einführung der Fahrkartensteuer, für die im Jahre 1904: 1 570 977 Kr. an das Finanzärar abzuführen waren, betrug die Zunahme im Jahresdurchschnitt 5,43 %, im Jahre 1903 nur 0,25 %. Berücksichtigt man, daß durch den Eisenbahnerstreik der Verkehr sieben Tage lang über alle vier österreichisch-ungarischen Grenzstationen der Gesellschaft unterbrochen war, so ist zu folgern, daß der durch die Fahrkartensteuer bewirkte vorübergehende Stillstand überwunden ist und die Steigerung wieder einen normalen Verlauf nehmen werde. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr stiegen um 45 372 Kr. (gleich 0,32 %) auf 14 205 035 Kr., da der Durchschnittsweg der Reisenden um 1,89 auf 37,47 km zurückging und die Benutzung der ersten und zweiten Klasse weiter zu gunsten der dritten Klasse sank. Äußerst günstig entwickelte sich, wie schon in den Vorjahren, der Eilgutverkehr. Die beförderten Mengen stiegen von 20 043 t (gleich 10,05 %) auf 219 573 t, die Einnahmen um 207 369 Kr. (gleich 5,86 %) auf 3 744 205 Kr. An der so günstigen Entwicklung des Eilgutverkehrs waren, wie in den Vorjahren, die Eilgutsendungen nach und von Wien in hervorragender Weise beteiligt. Der Frachtenverkehr zeigt bei einer geringen Abnahme der Menge eine Steigerung der Einnahme. Befördert wurden 10 062 910 t, das ist um 283 943 t (gleich 2,74 %) weniger, während die Einnahmen um 653 639 Kr. (gleich 1,41 %) auf 46 948 151 Kr. stiegen. Der Durchschnittsweg betrug 79,65 km gegen 78,46 km im Vorjahre, und gleichzeitig erhöhte sich die durchschnittliche Einnahme für 1 tkm von 5,70 auf 5,86 Heller. Diesem Umstande war hauptsächlich das bessere Ergebnis zu verdanken. Die Mißernte äußert ihre Wirkung im Bahnverkehr hauptsächlich bei Zuckerrübe und deren Abfällen sowie bei Getreide. Der Kohlen- und Koksverkehr, dessen Anteil am Gesamtverkehr von 36,91 auf 37,98 % stieg, war mit 3 821 734 t nur um 1860 t größer als im Vorjahre.

Die gesamten Betriebseinnahmen waren mit 65 995 139 Kr. um 918 794 Kr. (gleich 1,41 %) höher als im Vorjahre. Beinahe die Hälfte der Mehreinnahmen entfällt auf das Ergänzungsnetz, auf welchem durch die stetig zunehmende Ansiedelung industrieller Etablissements in den in der Nähe von Wien gelegenen Ortschaften dem Inlandsverkehre stets neue Sendungen zugeführt werden. Die Betriebsausgaben stiegen um 35 817 Kr. oder 0,12 %. Dagegen haben die öffentlichen Abgaben und Dotationen, die auf 8 617 175 Kr. angewachsen sind und 24,3 % des gesamten Betriebsüberschusses in Anspruch nehmen, eine Steigerung um 416 319 Kr. oder 5,08 % erfahren. Von den Mehrerfordernissen entfallen 275 399 Kr. auf Steuern und 140 919 Kr. auf die Beiträge für die Altersversorgung, Krankenkasse, Unfall- und Haftpflichtversicherung.

Die Gesamtausgaben belaufen sich demnach auf 39 137 523 Kronen und sind um 452 136 Kr. oder um 1,17 % höher als im Jahre 1903. Der sonach verbleibende Reinertrag des gesellschaftlichen Netzes beziffert sich, ohne Rücksicht auf den Garantiezuschuß für das Ergänzungsnetz, mit 26 857 615 Kr. und ist um 466 657 Kr. oder 1,77 % höher als im Vorjahre.

Die Industrieunternehmungen der Staatsbahn stehen mit 50,47 Mill. Kr. zu Buch, wovon auf die österreichischen Unternehmungen 13,26 Mill. Kr. und auf die ungarischen 37,21 Mill. Kr. entfallen. Der Reinertrag der Werke sank in Österreich von 284 038 Kr. auf 182 137 Kr., und zwar ausschließlich bei der Wiener Maschinenfabrik, während er sich in Ungarn von 310 501 Kr. auf 535 052 Kr. erhöhte. Das Gesamterträgnis war daher mit 717 189 Kr. nur um 26 463 Kr. höher als im Vorjahre. In der Wiener Maschinenfabrik wurden 56 Lokomotiven, 42 Tender und 637 t verschiedene andere Gegenstände, gegen 57 Lokomotiven, 39 Tender und 918 t im Vorjahre, hergestellt. Selbst dieser neuerlich verminderte Absatz konnte nur durch Gewinnung einer größeren Auslandsbestellung mit sehr gedrückten Preisen erzielt werden, woraus sich das namhafte Mindererträgnis gegen das Vorjahr erklärt.

Über die am 29. Mai abgehaltene Generalversammlung haben wir bereits in Nr. 43 berichtet.

— **Die Investitionen auf den österreichischen Staatsbahnen.** Für die Ausgestaltung der bestehenden Staatsbahnlinien und die Verbesserung ihrer Betriebsausrüstung sind in dem Investitionsgesetz vom 6. Juni 1901 insgesamt Kredite von 272 000 000 Kr. bewilligt, die sich auf die Jahre 1901 bis 1905 verteilen. Von dem Gesamtbetrag sind bis zum Schlusse des Jahres 1904 im ganzen 159 000 000 Kr. verausgabt worden, und es stehen daher noch 113 000 000 Kr. zur Verfügung.

Von der Summe von 64 480 000 Kr., welche für die Vermehrung und Ergänzung des Fahrparks während der fünfjährigen Periode bewilligt ist, sind bereits 62 500 000 Kr. verwendet. Dagegen ist von der Summe von 97 080 000 Kr., welche auf die Erweiterung der Stationen entfällt, noch ein bedeutender Betrag verfügbar. Auch von den Beträgen, welche für die Legung neuer Gleise, für Ergänzungsanlagen am Unterbau und Hochbau, für elektrische Anlagen und für die Beschaffung von Hilfsmaschinen, Werkzeugen und maschinellen Einrichtungen veranschlagt sind, ist noch ein weitaus größerer als der programmgemäß auf das Jahr 1905 entfallende Teil unverwendet.

Dies hängt mit den vielfach äußerst schwierigen und zeitraubenden technischen Vorarbeiten sowie mit dem Bestreben der Staatseisenbahnverwaltung zusammen, die technischen Entwürfe möglichst einwandfrei zu gestalten. Mehrfach sind der Regierung, wenn ihrerseits bereits fertige Projekte für ein Bauwerk zustande gebracht waren, von außenstehender fachmännischer Seite neue Entwürfe unterbreitet worden. Die staatliche Eisenbahnverwaltung hat es sich zum Grundsatz gemacht, auf solche Anregungen, die von ansehnlicher Seite kamen, mit voller Bereitwilligkeit einzugehen. Die eigenen fertigen Entwürfe mußten deshalb vorerst zurückgestellt und die von außen eingebrachten gründlich überprüft werden. Nunmehr sind die technischen Vorarbeiten für die in Frage kommenden Bauten so weit gediehen, daß man ihrem Abschluß im Laufe dieses Jahres entgegensehen darf.

— **Die Verkehrsentwicklung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Trotzdem das abgelaufene Geschäftsjahr die höchste Güterbewegung gezeigt hat, ist der Verkehr in den ersten Monaten dieses Jahres weiter gestiegen. Eine merkliche Steigerung zeigen gegenwärtig vor allem die Kohlenversendungen der Nordbahn. Sowohl die Beförderung der Ostrauer als der ausländischen Kohle hat zugenommen, was auf den steigenden Bedarf der Industrie zurückgeführt wird.

— **Die Staatsverwaltung und die Bilanz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** Es wurde kürzlich gemeldet, daß die Regierung die in die Betriebsrechnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1904 erfolgte Einstellung des Tilgungserfordernisses für ein noch nicht begebenes Prioritätsanlehen bemängelt habe. Die Verwaltung hatte gegen den Standpunkt der Regierung Vorstellung erhoben. Nunmehr ist der Nordbahn ein Erlaß des Eisenbahnministeriums zugegangen, in welchem dieses erklärt, trotz der von der Nordbahn erhobenen Vorstellung seinen Standpunkt in der Frage der Buchung der Tilgungsrate der unbegebenen Prioritäten nicht aufgeben zu können.

— **Die Eisenbahnen und die neue Zuckerkampagne.** In diesem Jahre dürfte die Rübenernte schon mit Rücksicht auf die weitaus größere Rübenanbaufläche die Ergebnisse des Vorjahres beträchtlich übersteigen. Im Jahre 1904 haben verfrachtet:

	Rübe und Schnitte		Zucker (roh und raffiniert)	
	in Tonnen			
Staatsbahn	601 000	— 152 000	513 000	— 25 000
Nordwestbahn . . .	129 000	— 48 000	209 000	— 33 000
Elbetalbahn	76 000	— 47 000	139 000	— 39 000
Böhmische Nordbahn	84 000	— 30 000	163 000	— 1 000
Süd-Norddeutsche . .	45 000	— 14 000	56 000	+ 8 000
Buschtěhrader A . .	100 000	— 18 000	—	—
Summe	1 035 000	— 309 000	1 080 000	— 90 000

Die hier angeführten Privatbahnen haben somit im Jahre 1904 um rund 309 000 t Rüben und Rübenschnitte weniger verfrachtet, als im Jahre 1903. Der Ausfall in den Zuckersendungen betrug rund 90 000 t, wovon auf die beiden Nordwestbahnlinien allein 72 000 t entfallen. Eine ergiebigere Zuckerkampagne würde nicht nur den Versand von Rüben und Zucker, sondern auch von Kohlen, Kalkstein und anderen Bedarfsartikeln der Zuckerfabriken steigern.

— **Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen.** Der Stand der Fahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften umfaßte am 31. Dezember 1904 im ganzen 5983 Lokomotiven, 4652 Tender, 15 631 Personen- und 141 462 Lastwagen. Von diesen Fahrbetriebsmitteln waren 29 Personenwagen und 4874 Lastwagen Eigentum fremder Parteien und 2613 Lastwagen hatten die Eisenbahnen teils von österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, teils von fremden Leihgesellschaften in Miete genommen.

Im ganzen ergibt sich gegenüber dem Stande am Schlusse des ersten Halbjahrs 1904 ein Zuwachs von 13 Lokomotiven, 2 Tendern, 247 Personenwagen und 916 Lastwagen. Auf 1 km Betriebslänge entfallen 0,28 Lokomotiven, 0,22 Tender, 0,73 Personenwagen und 7,38 Güterwagen.

— **Spende für die Opfer des Unglücks im Bosrucktunnel.** Der Leiter des Eisenbahnministeriums hat für die Hinterbliebenen der bei dem Unfall im Bosrucktunnel Verunglückten den Betrag von 1000 Kr. angewiesen.

Übrige europäische Länder.

— **Eine französische „Liga zur Verteidigung der Interessen der Reisenden“.** Aus Anlaß des schweren Eisenbahnunfalls auf der Linie von Sceaux in der Nähe von Paris, bei dem drei Personen getötet und neun verwundet wurden, erwähnten wir auch an dieser Stelle, daß sich schon vor zwei Jahren wegen des angeblich schlechten Zustandes jener Linie die obengenannte „Liga“ gebildet hatte. Deren Vorsitzender, ein bekannter Geologe, Herr Louis Memin, tritt nun, nachdem die Orléansbahngesellschaft seit dem Tage des Unfalls, dem 30. März, nichts Genügendes über dessen Ursachen habe verlauten und sich von den Kontrollingenieuren des Staats ein Zeugnis der Nichtverantwortlichkeit habe geben lassen, von neuem mit den schwersten Vorwürfen gegen die Bahnverwaltung in dem sozialistischen Blatte „Humanité“ auf. Er behauptet, es könne keinen Augenblick geleugnet werden, daß die Orléansbahngesellschaft allein die Verantwortung für die Katastrophe trage. Alle Reisenden hätten die Entgleisung vom 30. März vorausgesehen. (!) Der Zustand der Strecke sei jammervoll. Mit der Spitze eines Regenschirms habe man ohne Anstrengung die Bolzen entfernen können. (!) Die Eisenbahngesellschaft leugne das; aber seit dem 30. März seien 150 Arbeiter Tag und Nacht auf allen Punkten beschäftigt, um diese Linie zu reparieren, welche nach Aussage der Gesellschaft in vollkommen gutem Zustande wäre. Doch würden die wichtigsten Arbeiten nicht ausgeführt; der ganze Unterbau, der fehlerhaft sei, müsse anders hergestellt werden. Der Zustand des Bodens und die Abnutzung der Gleise seien die Ursachen des Unfalls. Stellenweise müßten jetzt noch die Züge mit äußerster Langsamkeit fahren. Die „Liga zur Verteidigung der Interessen der Reisenden“ werde, wenn der Fall zur gerichtlichen Aburteilung komme, den Prozeß noch gehörig ausbeuten.

— **Geist und Forderungen der organisierten französischen Eisenbahnbediensteten.** Die schon kurz erwähnten Verhandlungen und Beschlüsse des in Paris abgehaltenen Kongresses des Nationalen Syndikats der französischen Eisenbahnarbeiter sind bezeichnend für die Tatsache, wie weit der sozialistische Geist die französischen Eisenbahnarbeiter durchdringt und wie gefährlich die maßlose Forderungen stellenden Organisationen in öffentlichen Betrieben werden können. Am zweiten Tage der Beratungen wurde zunächst folgende Tagesordnung einstimmig angenommen: „Die Abgesandten des nationalen Syndikats der Eisenbahner, zu Paris als korporativer Kongreß vereinigt, richten von vornherein an alle Opfer der kapitalistischen Ausbeutung und an deren Familien ihre brüderlichen und syndikalistischen Grüße; weihen der Verachtung des Weltproletariats alle Tyrannen, verwahren sich mit aller ihrer Energie gegen die Verwendung von Truppen bei Ausständen und tadeln die sogenannten Volksvertreter, welche durch ihre Abstimmung verweigert haben, die Wahrheit über den Konflikt von Limoges zu erforschen; versichern aufs neue, ihre wirtschaftliche und moralische Befreiung (émancipation) durch die Koalition (action syndicale) erlangen zu wollen.“ Sachlich betrafen die Verhandlungen in erster Linie das sogenannte Gesetz Berteaux, jüngst loi Berteaux-Rabier-Jaurès getauft, betreffs Verkürzung der Arbeitszeit und Verbesserung der Pensionen. Der Antrag, während der Parlamentsferien an einem Tage durch ganz Frankreich öffentliche Versammlungen abzuhalten, „um auf die Gleichgültigkeit und den bösen Willen des Senats zu wirken“, wurde angenommen. Ein ähnliches Vorgehen im vorigen Jahre hat, nebenbei bemerkt, wenig Erfolg gehabt. Ein radikaler Antrag, der mit dem vollständigen Wahlstreik aller Eisenbahnarbeiter für die nächsten Abgeordnetenwahlen droht, falls der Senat nicht willfähriger wird, fand nicht die Mehrheit. Der sozialistische Abg. Guérard, Sekretär des Verwaltungsrats des nationalen Eisenbahnersyndikats, legte dar, wie das Gesetz Berteaux seit 1897 zwischen Kammer und Senat hin- und hergeschoben werde und wie seine beiden verschiedenen Teile, Arbeitsregelung und Pensionswesen, zusammen 275 000 000 Fr. erfordern würden. Da ein solcher Posten den Eisenbahnunternehmern „zu schmerzlich“ sei, hätten sich auch die verschiedenen Eisenbahnersyndikate zu einem Vermittlungsplan verstanden, der jetzt zur Erörterung stehe und der den „Egoismus der Gesellschaften weniger schreien mache“. Die Pensionsfrage sei dringlicher. Die Frage der Arbeitsregelung, welche in ihrer Wirkung den „geizigen“ Gesellschaften mehr als 100 000 000 Fr. entreißen würde, könnte nach und nach durch ministerielle Verfügungen gelöst werden. Wahlenthaltung sei unnütz und gefährlich. Weiter beschloß der Kongreß grundsätzlich die Sonntagsruhe für das Fahrpersonal, und schließlich gelangte ein Antrag zur Annahme, wonach gemäß den Entscheidungen des sozialistischen Kongresses von Bourges vom September 1904 der Kongreß der Eisenbahnarbeiter bestimmt, im Laufe dieses Jahres die lebhafteste Propaganda zu machen, um zum 1. Mai 1906 den Achtstundentag zu erhalten.

Betreffs des Gesetzes Berteaux ist hinzuzufügen, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten Gauthier jüngst eine Abordnung des kollektivistischen syndicat des agents de chemins de fer (Syndikat Guérard) empfing und ihr erklärte, eine Ausgabe von ein paar hundert Millionen sei derzeit unmöglich, aber er prüfe einen anderen billigeren Plan, wonach auch etwas wesentliches zur Verbesserung der Lage der Eisenbahnarbeiter zustande kommen dürfte.

— **Eine Konferenz betreffend den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr** tritt am 4. Juli d. J. in Bern zusammen. Von den eingeladenen, außer der Schweiz an der Konvention beteiligten Staaten Deutschland, Frankreich, Belgien, Italien, Rußland, Holland, Luxemburg, Österreich-Ungarn, Dänemark und Rumänien hat noch keiner seine Vertreter benannt, doch ist nicht zu zweifeln, daß alle die Konferenz beschicken werden, deren Dauer auf etwa drei Wochen bemessen ist. Alle Staaten mit Ausnahme Rumäniens haben Anträge gestellt, die meisten bezwecken lediglich die Verbesserung der bestehenden Bestimmungen. Die Schweiz beantragt, auch den Personen- und Gepäckverkehr in das Internationale Übereinkommen einzubeziehen; Rußland beantragt die Übertragung der Bearbeitung der internationalen Statistik an das Zentralbureau.

— **Die Getreideansammlungen auf den russischen Eisenbahnen** sind während der beiden letzten Wochen stark zurückgegangen. Im Laufe des April gelangten nach den vorliegenden

Berichten gegen 90 000 Wagen zur Beförderung. Die Ansammlungen betragen daher gegenwärtig nur noch 87 000 Wagen. Das Ministerium der Verkehrsanstalten läßt es an Anstrengungen nicht fehlen, damit das ganze auf den Stationen lagernde Korn im Laufe dieses Sommers abgeführt werde. Im Frühherbst wird angeblich allen Staatsbahnen neues rollendes Material geliefert, so daß gehofft wird, daß während der neuen Getreideversandzeit keine Verzögerungen im Gütertransport statthaben werden.

Um für diese Hoffnung auch einen Anhalt zu geben, hat das Ministerium der Verkehrsanstalten dem Reichsrat bereits den Entwurf einer Verordnung über die Errichtung von Zentralstellen zur Bestätigung vorgelegt, an denen die Verteilung der sämtlichen verfügbaren Wagen vorgenommen werden soll. Hierdurch hofft man es zu ermöglichen, daß ein regelmäßiger Ausgleich zwischen Mangel und Überfluß erreicht werden wird. Daß das sehr wohl angängig ist, beweisen die großen außerrussischen Staatsbahnbetriebe, in denen derartige Einrichtungen sich schon seit Jahren vortrefflich bewährt haben. Es wird also für Rußland nur darauf ankommen, diese bewährten Einrichtungen seinen andersartigen Verhältnissen anzupassen, so daß sie auch dort gute Dienste zu leisten vermögen. — Ein weiteres Mittel, um Ansammlungen vorbeugen zu helfen, ist vom Finanzministerium in Aussicht genommen worden, indem mit dem 11./24. Mai d. J. ein ermäßigter Tarif für die Beförderung von Getreide nach Genitschesk und Berdjänsk in Kraft getreten ist, der es ermöglichen soll, daß das Getreide, das über die Schwarzmeerhäfen zur Ausfuhr bestimmt ist, auf möglichst verschiedenen Strecken dorthin geschafft werden kann, um nicht ausschließlich dem nächsten und daher billigsten Wege zuzuströmen. Beide Maßregeln sind zweifellos geeignet, in Zukunft einer Wiederholung derartiger Verhältnisse vorzubeugen, wie sie im Herbst und Winter und noch vor kurzem auf den russischen Bahnen geherrscht haben. Vorbedingung ist aber natürlich, daß genügend Wagen zum Verteilen vorhanden und daß zum Fortschaffen der beladenen Wagen Lokomotiven verfügbar sind.

Nach dieser Richtung soll nun nach Mitteilung der „Torgowo-Prom. Gas.“ eine besondere Kommission beim Ministerium der Verkehrsanstalten festgestellt haben, daß für das russische Eisenbahnnetz außer den budgetmäßigen Bestellungen noch 32 000 Wagen erforderlich sind. Diese sollen bei den russischen Fabriken bestellt werden. Die russischen Fabriken können jetzt jährlich 1100 Lokomotiven liefern, werden jedoch bald in der Lage sein, diese Zahl auf 1600 zu steigern; es wird eine der Leistungsfähigkeit der Fabriken entsprechende Anzahl Lokomotiven bestellt werden.

Derartige Mitteilungen sind schon wiederholt verbreitet, ohne daß es festgestellt werden konnte, daß die Fabriken — namentlich die Lokomotivfabriken — der eingeschätzten Leistungsfähigkeit entsprechend viel Lokomotiven auch erbauten. Daraus wird sich denn wohl auch der Mangel an leistungsfähigen, betriebstüchtigen Maschinen erklären. Im Interesse der russischen Bahnen kann daher nur gehofft werden, daß die Nachricht der „Russj“ sich bestätige, wonach das Ministerium sich endlich dazu entschlossen haben soll, nicht nur russische, sondern auch ausländische Fabriken mit der schleunigen Lieferung von Lokomotiven und Wagen zu beschäftigen. Geschieht das, dann kann vielleicht dem allerdringendsten Bedarf durch rechtzeitige Lieferung noch abgeholfen werden, während bei den zur Zeit unsicheren und unruhigen Verhältnissen in Rußland die Fabriken schwerlich bestimmte Verpflichtungen auf Lieferungen zu einem festen Termin übernehmen können, weil ihnen stets ein Ausstand die angestellten Berechnungen stören kann.

Fremde Weltteile.

— **Abessinische Eisenbahnfrage.** Nach den üblen Erfahrungen, die man mit dem englisch-französischen Marokko-Abkommen gemacht hat, von dem man sich anfangs so große Erfolge versprach, scheint man in den französischen Kolonialkreisen den internationalen Vereinbarungen in betreff überseeischer Unternehmungen jetzt ein gewisses Mißtrauen entgegenzubringen. Es gilt das auch von den Verhandlungen, die wegen der Vollendung der von Frankreich allein begonnenen abessinischen Eisenbahnen mit England und Italien geführt werden und von denen gutem Vernehmen nach zur Vermeidung nachträglicher Weiterungen auch Deutschland von vornherein verständigt wurde. Die interparlamentarische Gruppe für koloniale und maritime Interessen der französischen Deputiertenkammer beschäftigte sich in einer Sitzung am 23. Mai mit dieser Frage und gelangte dabei, wie die Münch. Allg. Ztg. mitteilt, zu folgenden Beschlüssen:

„Ohne die Interessen anderer Mächte in Abessinien zu verkennen und nur in der Absicht, die Handelsvorteile auszunutzen, die uns die geographische Lage von Dschibuti und früher erworbene Rechte verleihen, sprechen wir den Wunsch aus, die Regierung möge den Weiterbau der Eisenbahn von Dschibuti mindestens bis zur Hauptstadt Abessiniens durch eine französische Gesellschaft besorgen lassen. Wir wünschen ferner, daß Frankreich die gleiche Lage wie alle anderen Nationen einnehme, wenn in Abessinien irgend ein Staatsdienst den Ausländern überlassen wird. Endlich wünschen wir, daß die französische Regierung die notwendigen Unterhandlungen fortsetze, um die Unabhängigkeit und Unantastbarkeit Abessiniens zu sichern.“

Der „Eclair“ fügt hinzu, daß Kaiser Menelik niemals die Internationalisierung der Eisenbahn gefordert, sondern die Mächte nur gebeten habe, irgend ein Abkommen bezüglich des Bahnbaues zu treffen und ihn möglichst bald zu beendigen. Es sei in der Konferenz ferner festgestellt worden, daß die englischen Agenten großen Einfluß auf Menelik gewonnen hätten, indem sie ihm vorspiegelten, Frankreich wolle sein Reich annektieren. Aus diesem Grunde sei in dem angeführten Beschlusse der Wunsch nach Unabhängigkeit Abessiniens auch besonders betont worden. Die „Patrie“ will von einem französischen Reisenden, der sich längere Zeit im Reiche Meneliks aufhielt, erfahren haben, daß der dortige englische Gesandte Oberst Harrington, eine direkt antifranzösische Politik treibe. Da die französische Jahressubvention von 500 000 Fr. zur Vollendung der Bahn von Dschibuti nach Addis-Abeba nicht ausreiche, hätten die Engländer Menelik eingeredet, daß nur mit ihrer Unterstützung die Bahn zustande kommen könne. Der französische Gesandte Lagarde, der nun schon 20 Jahre in Abessinien lebe, habe jedoch die Hoffnung noch nicht aufgegeben, daß es gelingen werde, das französische Unternehmen als solches zu retten und zu gutem Ende zu führen. Der Gewährsmann der „Patrie“ gibt jedoch nicht die mindeste Andeutung, woher die Mittel kommen sollen, die den rein französischen Charakter des Unternehmens allein begründen könnten.

Inzwischen kann jetzt der Abschluß des eingangs erwähnten Übereinkommens als bevorstehend bezeichnet werden. Den deutschen Standpunkt zur Sache kennzeichnet zutreffend die „Südd. Reichskorrespondenz“, indem sie zu dieser Nachricht bemerkt: „Für Deutschland kann dieser Ausgang nur willkommen sein. Denn der Entwicklung unserer Handelsinteressen wird es zugute kommen, wenn die das wichtigste Werkzeug des europäischen Verkehrs mit Abessinien bildende Bahnlinie Dschibuti-Addis-Abeba möglichst bald fertiggestellt würde. In die politisch-diplomatischen Erörterungen aber, zu denen die Baufrage Anlaß gab, haben wir uns nie eingemischt. Es war daher auffällig, daß der ‚Matin‘ kürzlich Angaben über eine Befragung Deutschlands zur politischen Seite der englisch-französisch-italienischen Auseinandersetzung verbreitete. Wie sich bald herausstellte, war dies auch nur geschehen, damit einige Tage später dasselbe Blatt seinen Meldungen widersprechen und unter Hinweis auf die angebliche Geringfügigkeit unserer Interessen in Abessinien gegen den Gedanken einer deutschen Beteiligung an dem abessinischen Abkommen Englands, Frankreichs und Italiens zu Felde ziehen konnte. Diese Polemik rennt offene Türen ein, da wir, wie gesagt, mit Beziehung auf die bisherige Häkelei der drei Mächte in der Frage der äthiopischen Bahnen keinen anderen Wunsch haben als den, daß sie möglichst bald beendigt und für die praktische Arbeit zur Erschließung Abessiniens Raum geschaffen werde.“

— **Eine vierte Eisenbahnlinie zwischen Chicago und St. Louis** wurde, wie wir den „Engineering News“ entnehmen, am 1. September 1904 dem Verkehr übergeben. Die drei bestehenden Linien sind: die Illinois Central Railway, 469 km lang, die Wabash Railway, 458 km lang, und die Chicago and Alton Railway, 454 km lang. Die neue Linie ist 465 km lang; sie verdankt ihre Entstehung also nicht dem Streben nach der größten Kürze, sondern dem Wunsche der St. Louis und St. Francisco Railway, welche 1902 die Chicago & Eastern Illinois Railway angekauft hatte, ihre beiden Netze besser miteinander zu verbinden. Dies geschah durch Herstellung einer neuen direkten Linie zwischen den beiderseitigen Hauptknotenpunkten St. Louis und Chicago. Hierzu wurden bestehende Bahnen in Länge von zusammen 264 km benutzt. Diesen wurden drei neue Strecken, zusammen 201 km lang, eingefügt, um den Weg abzukürzen und um bessere Richtungs- und Steigungsverhältnisse zu gewinnen. Auf letzteres wurde besonderer Wert gelegt als bestes Mittel zur wirksamen Aufnahme des Wettbewerbes mit den drei bestehenden Bahnen. Als größte Steigung wurde rund 1 : 200 angenommen, als schärfster Krümmungshalbmesser 350 bis 290 m.

Charakteristisch ist die Behandlung der Kreuzungen mit anderen Eisenbahnen. Deren kommen 26 vor. Davon sind aber nur 10 schienenfrei; 14 liegen in Schienenhöhe, sind aber gesichert durch Stellwerke, und 2 entbehren selbst dieser Sicherung. Die neue Bahn ist nur zum Teil zweigleisig.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Betriebseröffnung der Nebenbahn Mosbach-Mudau.

Am 3. Juni d. J. soll die von der Großh. badischen Staatseisenbahn auf der Station Mosbach abzweigende, 27,6 km lange, schmalspurige Nebenbahn

Mosbach-Mudau

für den gesamten Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

An der neuen Strecke liegen die Stationen Mosbach, Hasbachtal, Lohrbach i. Bad., Sattelbach, Fahrenbach, Trienz, Robern, Krumbach i. Bad., Limbach i. Bad., Laudenberg, Langenelz und Mudau.

Fahrzeuge, welche nur an den Stirnseiten der Wagen verladen werden können, sowie Sprengstoffe sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Der Betrieb erfolgt nach Maßgabe der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung vom 4. November 1904 und der Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899. Die im Binnentarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung sind gemäß den Vorschriften unter I 3 genehmigt worden. Abdrucke dieses Tarifs können von der Bahnverwaltung in Mudau zum Preise von 1 ℳ. bezogen werden.

Die örtliche Leitung des Betriebes erfolgt durch die

„Bahnverwaltung in Mudau (Baden)"

und sind an diese Adresse alle Betriebs- und Verkehrsangelegenheiten betreffende Schriftstücke zu richten.

Karlsruhe, den 28. Mai 1905. (1475H&V)
Der Vorstand
der Nebenbahn Mosbach-Mudau.
Oberingenieur K ö k e r t.

2. Fahrplanbekanntmachungen.

Zur Bewältigung des Sonn- und Festtagsverkehrs von der Strecke Schleusingen-Ilmenau wird der an allen Sonn- und Festtagen von Ilmenau nach Arnstadt verkehrende Zug 877 (F) in der Zeit vom 11. Juni bis einschließlich den 6. August bis Neudietendorf durchgeführt und der Personenzug 243 von Neudietendorf erst im Anschluß an den Zug 877 (F) abgelassen.

Hierdurch wird für die genannten Tage eine weitere Rückfahrgelegenheit nach Erfurt mit Abfahrt von Schmiedefeld um 9.07, Rennsteig 9.17, Stützerbach 9.42, Manebach 9.59, Ilmenau 10.25 und Elgersburg 10.48 geschaffen.

Erfurt, im Mai 1905. (1476)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Güterverkehr.

Am 31. Juli d. J. wird der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke geschlossen. Gleichzeitig wird der an der Bahnstrecke Lage-Bielefeld zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen gelegene Bahnhof Bielefeld Ost für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld eröffnet werden. Der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhofe in Bielefeld.

Von dem Eröffnungstage ab treten für den Bahnhof Bielefeld Ost direkte Frachtsätze in Kraft, und zwar wird er in sämtliche bisher in Bielefeld gültige Tarife einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungen und unser Verkehrsbureau, hier.

Hannover, den 26. Mai 1905. (1477)
Königliche Eisenbahndirektion.

Badische Staatseisenbahnen.

Die im Nachtrag II zum Expreßguttarif badische Staatsbahnen - badische Lokal- und Nebenbahnen enthaltenen Frachtsätze für die Nebenbahn Mosbach-Mudau treten auf 3. Juni d. J., dem Tag der Betriebseröffnung der Nebenbahn, in Kraft.

Karlsruhe, den 30. Mai 1905. (1478)
Gr. Generaldirektion.

Oberschlesisch-Mährisch-Österreich-Schlesischer Kohlenverkehr vom 1. Juni 1901.

Vom 1. August 1905 ab wird der Nachtrag II eingeführt, der außer neuen Empfangsstationen hauptsächlich Sätze neuer Gruben und teilweise geänderte Sätze von einigen Versandstationen, sowie auch sonstige Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Neben Ermäßigungen kommen hierbei auch geringe Erhöhungen bis zu 3 Heller für 1000 kg vor.

Der Nachtrag ist zum Preise von 30 ₰ = 35 Hellern für das Stück durch die beteiligten Dienststellen zu beziehen.

Kattowitz, den 3. Juni 1905. (1479)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz, Posen usw.

Mit dem 5. Juni d. J. werden die Stationen der Neubaustrecke Landeshut i. Schl. - Schmiedeberg i. Riesengeb. in oben genannten Verkehr einbezogen. Gleichzeitig treten Ermäßigungen der Frachtsätze für Schmiedeberg i. Riesengeb. ein. Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Breslau, den 31. Mai 1905. (1480)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.

Am 15. Juni 1905 treten im obengenannten Tarifhefte an Stelle der im Nachtrag I Seite 22 geänderten Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 21 für Kalk, gebrannt, von Märzdorf k. k. St. B. unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen folgende neue Frachtsätze in Kraft:

Nach / von	Breslau Märk.-Freib. Bhf.	Breslau O/S. Bhf.	Breslau Odertorbahnhof
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen		
Märzdorf k. k. St. B.	49	47	49

Breslau, den 5. Juni 1905. (1481)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Mitteldeutscher Privatbahngüterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. wird der Ausnahmetarif 5a für gebrannte Steine im Tarifheft 3 auf den Verkehr von Heudeber-Dannstedt nach Silstedt, Derenburg, Langenstein, Börnecke (Braunschw.) und Blankenburg Harz ausgedehnt.

Näheres bei den beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 1. Juni 1905. (1482)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahngütertarif Gruppe II.

An Stelle des Ausnahmetarifs 5 w für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster, einschließlich Schlackenpflastersteine (Seiten 684 und 685 des Tarifs, Seite 26 des Nachtrages 5 und Seite 20 des Nachtrages 6) tritt mit Gültigkeit vom 10. Juni 1905 ein neuer Ausnahmetarif. Er enthält gegenüber den jetzigen Frachtsätzen größtenteils Ermäßigungen. Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen sowie das Auskunftsbureau, hier Alexanderplatz, Auskunft.

Berlin, den 3. Juni 1905. (1483)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberschlesisch-ostdeutscher Kohlenverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. bezw. vom Tage der Betriebseröffnung ab werden die Station Thurow des Eisenbahndirektionsbezirks Bromberg und die Stationen der Neubaustrecke Wormditt-Heilsberg-Bischdorf des Eisenbahndirektionsbezirks Königsberg i/Pr. in obigen Verkehr einbezogen. Die beteiligten Dienststellen geben Auskunft über die Höhe der Frachtsätze.

Kattowitz, den 4. Juni 1905. (1484)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina, Heft 1.

Mit dem 1. Juli d. J. wird eine Anzahl von Stationen in den Ausnahmetarif Nr. 34 (Petroleum) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 5. Juni 1905. (1485)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter Verkehr zwischen Deutschland einerseits, Serbien, Bulgarien und der Türkei anderseits.

Für diejenigen Gegenstände, welche auf der bis zum 15. November d. J. in Lüttich stattfindenden internationalen Ausstellung ausgestellt und nicht verkauft werden, wird bei Rücksendung nach Stationen der Balkanbahnen innerhalb 4 Wochen nach Schluß der Ausstellung unter den im Gütertarif vom 1. Mai 1900 auf Seite 15/16 unter V vorgesehenen Bedingungen frachtfreie Beförderung gewährt. Die Gegenstände sind bei der Rücksendung von Lüttich an eine Mittelsperson in Aachen oder Herbesthal zu adressieren, die für Aufgabe mit neuem Frachtbriefe unter Beifügung der zur Erlangung frachtfreier Beförderung erforderlichen Belege Sorge zu tragen hat.

Breslau, den 31. Mai 1905. (1486)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 10. Juni 1905 wird die Station W e i ß e n b e r g i. S a c h s. in den im B e r l i n - S t e t t i n - s ä c h s i s c h e n V e r k e h r e gültigen Ausnahmetarif 5 a für gebrannte Steine als Versandstation einbezogen. Der Frachtberechnung werden im Verkehre mit den diesem Ausnahmetarife angehörenden Berliner Bahn-

höfen und Ringbahnstationen die um 6 ₰ gekürzten Frachtsätze des Spezialtarifs III zugrunde gelegt.

Dresden, den 5. Juni 1905. (1487)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Nachdem die Nebenbahn Mosbach-Mudau am 3. Juni l. J. eröffnet wird, treten die im Nachtrag X des Gütertarifs Gr. badische Staatseisenbahnen-badische Nebenbahnen im Privatbetrieb vom 20. August 1901 vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze mit genanntem Zeitpunkt in Kraft.

Karlsruhe, den 31. Mai 1905. (1488)
Gr. Generaldirektion.

Württembergischer Lokalgütertarif.

Vom 5. Juni 1905 an wird die Bahnstation IV Wannweil in den Lokalgütertarif aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den Stationen zu erfahren.

Stuttgart, den 29. Mai 1905. (1489)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. ab gelangen für die Beförderung von Steinsalz (roh und gemahlen) im Gruppentarif III und im Gruppenwechseltarif III/IV von Freden und Volpriehausen nach west- und südwestdeutschen Bedarfsplätzen in dem für die älteren Werke (Staßfurt usw.) bestehenden Umfange Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über deren Höhe das Verkehrsbureau der unterzeichneten Verwaltung Auskunft erteilt.

Cassel, den 29. Mai 1905. (1490)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Südwestrußland.

(Zahlung der in Rubelwährung angesetzten Beträge in Markwährung.)

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 hat bei den im obengenannten Verkehre nach den Elbeumschlagsplätzen abgefertigten Sendungen die Zahlung der in Rubelwährung angesetzten Beträge in der Markwährung unter Zugrundelegung eines festen Umrechnungskurses von 100 R. = 216 ℳ. zu erfolgen.

Dementsprechend sind auf Seite 23 des Tarifes unter „Auflassung der Nachnahmeprovision“, Punkt 1, die Worte: „in der gezahlten Valuta oder“ zu streichen und durch einen Beistrich zu ersetzen.

Wien, am 31. Mai 1905. (1491)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Westösterreich.

(Einführung von Frachtsätzen für Güter des Spezialtarifs II im Verkehre mit Vöcklabruck.)

Mit Gültigkeit vom 5. Juni 1905 bis auf Widerruf beziehungsweise bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, treten für Güter des Sp.-T. II im Verkehre mit der Station Vöcklabruck folgende Frachtsätze im Kartierungswege in Kraft:

Von oder nach	Eigentumsbahn	Schönpriesen-Umschlag	Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Schleppbahngebühr nur gültig für Schönpriesen-Umschlag, Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz	Aussig-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
		Frachtsätze ausschl. Schleppbahngebühr u. sonstiger Nebengebühren bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen			Frachtsätze einschl. Schleppbahngebühr bei Bezahlung der Fracht für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief	
		für 100 kg in Pfennigen				
Vöcklabruck .	k. k. Stb.	171	176	10	181	205

Wien, am 30. Mai 1905. (1492)
K. k. priv. österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Reichsbahn-Staatsbahn-Personen- und Gepäcktarif.

Am 1. August 1905 wird ein neuer Personen- und Gepäcktarif, Teil II, für den Reichsbahn-Staatsbahnverkehr eingeführt. Hierbei treten in einigen Stationsverbindungen geringe Preiserhöhungen ein.

Im Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks St. Johann-Saarbrücken einerseits und den Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen anderseits werden für einen großen Teil der bisher aufliegenden, auf der ganzen Strecke für alle Züge gültigen Rückfahrkarten solche aufgelegt, welche auf den preußisch-hessischen Strecken für alle Züge und auf den Strecken der Reichseisenbahnen nur für Personenzüge Gültigkeit haben. Die Benutzung der Schnellzüge auf den Reichsbahnstrecken wird den Reisenden durch Zulösung von Schnellzugzuschlagkarten ermöglicht.

Die in den Tarif aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter Abschnitt I Ziffer 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau und das Tarifbureau der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen zu Straßburg. (1493)

St. Johann-Saarbrücken, 31. Mai 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Verdingungen.

Die Zimmererarbeiten für den Bau eines Wohlfahrtsgebäudes auf dem umzubauenden Güterbahnhofe Breslau O/S. sollen vergeben werden.

Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 12. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Eröffnungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden. Die Verdingungsunterlagen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, und können erstere gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ. in bar ebendaher bezogen werden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau, Brüderstraße 36. (1494)
Königl. Eisenbahn-Betriebsinspektion 1.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von Werkstattsmaterialien.

Die in unseren Hauptwerkstätten Mainz (Süd), Darmstadt 1 u. 2 und auf Bahnhof Oberlahnstein lagernden abgängigen Werkstattsmaterialien, wie Feuerbuchskupfer, Kupferabfälle und Späne, Messingabfälle, Messing und Rotguß in Stücken und Spänen; Eisenschrott, Dreh- und Bohrspäne aus Eisen und Stahl, Blechschrott, Gußschrott, Stahlschrott usw., ferner zwei noch ungebrauchte Schleifsteine von ca. 230 cm Durchmesser und 30,5 cm Bahnbreite, eine Gleiswage in gebrauchsfähigem Zustande und drei alte Drehbänke sollen öffentlich verkauft werden.

Bedingungen nebst Angebotbogen sind gegen postfreie Einsendung von 30 ₰ in bar (nicht in Briefmarken) von unserem Zentralbureau hier zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 24. Juni dieses Jahres, vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung, portofrei an uns einsenden.

Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Mainz, den 29. Mai 1905. (1495)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

7. Offene Stellen.

Bauingenieur gesucht.

Wir suchen einen gewandten, gebildeten Bauingenieur für dauernde Beschäftigung im pensionsberechtigten Beamtenverhältnis für Streckenunterhaltung, Vorarbeiten und Betrieb.

Bewerber mit Hochschulbildung werden bevorzugt.

Verlangt wird auch einige Gewandtheit in statischen Untersuchungen, Entwürfen und Berechnungen von Eisenbahn- und Straßenbrücken und Oberbaukonstruktionen.

Meldungen mit Gehaltsansprüchen an die unterzeichnete Direktion erbeten. Persönliche Vorstellung nach vorheriger Aufforderung erwünscht. Eintritt kann sofort erfolgen. Einjährige Probedienstzeit. (1496)

Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
Glanz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 1. Juni vorm. gemeldet.

Nummer 16. | Berlin, am 7. Juni 1905. | Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	5	1	Bund	7 Körbe —	38	1	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
2	A	248	1	Ballen	alte Säcke —	65	2	Aachen	K. E.-D. Cöln	Frkf. a/M.O. 1/5.
3	A	315	1	Bund	Holzleisten —	24	3	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	BerlinAhg.12/5.
4	A	821	1	—	hölz. Modell —	29	4	St. Goarshausen	Direktion Mainz	
5	AB	16235, 1994	6	Bierfässer	leer —	142	5	Stuttgart Hpt.	Württemberg. Stsb.	6524, 3970, 12433.
6	A C	1762	1	Kiste	Eisenwaren -	29	6	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Remscheid.
7	A D	7227/8	2	Blechflasch.	leer —	5	7	München=Laim	Bayerische Stsb.	in Körben.
8	A E	1615	1	Kiste	Kolonialwaren -	30	8	Bonn	K. E.-D. Cöln	
9	A E J	1662/3	2	Kisten	Glas —	145	9	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Ilmenau.
10	A F W	2528	1	Kiste	Blechwaren —	50	10	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	A H	76	1	Bund	Ringe, Splinte, Haken	11	11	Barop	K. E.-D. Essen	
12	A H C	181/83	3	Fässer	gefüllt (Öl ?) —	638	12	Karlsruhe Rgb.	Badische Stsb.	
13	A M & Co A J	3459	1	Kiste	– –	120	13	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Berlin Schg. 25/5.
14	A R	2055/56	2	Kisten	— —	632	14	Linden F.	K. E-D. Hannover	
15	A R	3671/3	3	„	Blech -	228	15	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	Hagen-Rotterdam.
16	AR	5274	1	Ballen	Bettfedern -	42	16	Reichenbach i/V. ob. B.	Sächsische Stsb.	
17	A S	3391	1	Kiste	2 Flaschen Kognak —	7	17	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	1 Flasche Portwein.
18	A W L	4726	1	„	Packstroh —	36,5	18	Zittau	Sächsische Stsb.	
19	B	—	1	Sack	Viehhörner —	36	19	Hoesbach	Bayerische Stsb.	Streckenfund.
20	B	1052	1	Kiste	leer —	92	20	Berlin Stett. Bf.	K. E.-D. Berlin	
21	B	1802	1	Sack	Düngemittel —	51	21	Niedersedlitz	Sächsische Stsb.	
22	B & Co	432	1	Kiste	Lampenteile —	18	22	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	f. el. Beleucht.
23	B & C	7023	1	Paket	Sägen —	19	23	Bock=Wallendorf	K. E.-D. Erfurt	
24	B D J	5995	1	Kiste	Badeofen -	68	24	Luxemburg	Reichsbahn	Stuttgart H. 13/5.
25	B D L	454	1	Bund	2 Stg. Stahl —	17	25	Salzungen	K. E.-D. Erfurt	
26	B F	—	1	Sack	20 Zementsäcke —	12	26	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
27	B & G	3424	1	Kiste	Holzwolle —	22	27	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
28	B & H	—	1	Sack	weiße Masse —	25	28	Gera	K. E.-D. Erfurt	
29	B K	1036	1	Ballen	ger. Schinken —	10	29	Westerburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
30	B M	364	1	Rolle	Drahtgeflecht —	15	30	Bremen H. II	K. E.-D. Hannover	
31	B P T	—	1	—	gelochte Eisenplatte —	36	31	Benrath	K. E.-D. Elberfeld	
32	B V	62	1	Korbflasche	gefüllt —	17,5	32	Düsseldorf=Der.	„	
33	B W	I	1	Eisenfaß	leer —	78	33	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
34	C A	18920 a	1	in Papier	4 hölz. Besenstiele —	20	34	Posen	K. E.-D. Posen	
35	C A K	5253	1	Kiste	Galanterie- u. Kurzw.	78	35	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
36	C F	2526	1	„	gefüllt —	33	36	Forbach	Reichsbahn	
37	C G	43	1	Reisekoffer	leer —	10	37	Coblenz	K. E.-D. Cöln	hölzern, braun.
38	C H D Cie	—	1	Weinfaß	leer —	18	38	„	„	
39	C K	1	1	Eisenfaß	leer —	49	39	Elbing	K. E.-D. Danzig	
40	C K	44	1	Ballen	Putzwolle —	130	40	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
41	C M	65	1	—	Eisenrohr -	17	41	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
42	C O	649/51	3	—	Gußstücke —	195	42	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
43	C R	14	1	—	Waschmaschine - -	46	43	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
44	C T	619	1	Kiste	Spiralfeder	12	44	Eupen	K. E.-D. Cöln	Pack Eisenstücke.
45	Ch F. Farre	6419	1	Korb	Konserven —	13	45	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
46	D A T	8	1	Faß	gefüllt —	175	46	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Mülheim Rh.
47	D D	337	1	Paket	Riemenschmiere —	5	47	Sonneberg i/Thür.	K. E.-D. Erfurt	in Stangen.
48	D K	7791	1	Kiste	Holzwolle	27	48	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
49	D L	—	1	—	Maschinenteil —	4	49	Dortmund	K. E.-D. Essen	
50	D R M J G	5869	1	Eisenfaß	leer —	49,5	50	Eislingen	Württemberg. Stsb.	
51	E	—	1	Bund	Korbdeckel —	10,3	51	Bahrdorf	K. E.-D. Magdeburg	
52	E	—	1	—	Maschinenteil —	5,5	52	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	63 cm lg.
53	E	4	1	Sack	Zucker —	46	53	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
54	E	5	1	Weinfaß	leer —	121	54	Cöln=Gereon	„	
55	E B	34	1	Petr.-Faß	leer —	39	55	Mochbern	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
56	E B	154	1	Verschlag	Drahtgeflecht	105	56	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
57	E B	1995	1	Faß	ansch. Öl	263	57	Frankfurt a/M.Hg.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
58	E D	5109	1	Kiste	Glaswaren	20	58	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
59	E D M	3577 a	1	„	Stahlplättchen	105	59	Königswinter	K. E.-D. Cöln	Cöln=G. 11/5.
60	E G C	2263	1	„	?	21	60	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
61	E H	—	1	„	Eier	94	61	Essen West	K. E.-D. Essen	
62	E M	170	1	Verschlag	5 zinnerne Schüsseln	15	62	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
63	E M	175	1	Kiste	leer	36	63	Nieder=Schöneweide=Joh.	K. E.-D. Berlin	
64	E P C	570	8	Ölfässer	leer	288	64	Osnabrück Hpt.	K. E.-D. Münster	1 Faß ohne
65	E R	2223/28	6	Bund	50 Rollen Drahtgeflecht	115	65	Witten W.	K. E.-D. Essen	Signatur.
66	E S	1/6	6	„	Holzlatten	396	66	Leinefelde	K. E.-D. Cassel	
67	E V	—	1	Sack	Holzkohlensäcke	15	67	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
68	F B	7685	1	Rolle	Drahtgeflecht	52	68	Spremberg	K. E.-D. Halle a/S.	
69	F Ch	54	1	Faß	leer	20	69	Ludwigshaf. a/Rh.	Pfälzische E.	
70	F E	564	1	Sack	Erbsen	95	70	Bullay	St. Johann=Saarbr.	
71	F F	1	1	Korb	eis. Fensterbeschläge	38	71	Bingen	Direktion Mainz	
72	F F	3980, 1902	1	Bierfaß	leer	44	72	Dresden=Altst.	Sächsische Stsb.	101,4 l Inhalt.
73	F G C	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	11	73	Schongau	Bayerische Stsb.	
74	F G C	1	1	„	Drahtgeflecht	26	74	Moosburg	„	
75	F H V	2736	1	—	Schmierölfaß, leer	32	75	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
76	F L	2	1	Kiste	leer	28	76	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	in Packtuch;
77	F L	8	1	—	Blechtrommel, gef.	38	77	Radolfzell	Badische Stsb.	Zollplombe
78	F R	94456	1	Kiste	12 Trinkgläser	11	78	Berlin Schles.	K. E.-D. Berlin	Herbesthal.
79	F S	12 u. 14	2	Kisten	leere Flaschen	65	79	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Rheydt 20/5.
80	F W	152	2	Bund	Rohrstühle	21	80	Elberfeld		
81	F W H	27008	1	Kiste	Harmonium	137	81	Leipzig Berl.	K. E.-D. Halle a/S.	Berlin H. u. L.
82	F W L	73856	1	Faß	leer	21	82	Magdeburg=Sud.	K. E.-D. Magdeburg	10/5.
83	G	14	1	Kiste	leer	51	83	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
84	G A W	9756	1	Ballen	ölige Putzlappen	14	84	Berlin Schles. B.	K. E.-D. Berlin	
85	G B	1/2	2	Kisten	leer	43	85	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
86	G B J	5639	1	Ballen	Tuche?	20	86	Callies	K. E.-D. Bromberg	
87	G D	857	1	Kiste	Türschließer	38	87	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
88	G G	1766	1	in Papier	3 Schubkästen	8	88	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
89	G G	8700	1	Kiste	altes Bettzeug	18	89	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
90	G H	8489	1	Bund	2 Stangen Stahl	95	90	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	sechskantig.
91	G H	43785	1	Ballen	Papiertüten	13,5	91	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseld.=Der.
92	G H	5559	1	Eisenfaß	leer	50	92	Mayen Ost	St. Johann=Saarbr.	Coblenz-Mayen
93	G H	5952	1	Faß	Glasplatte in Stroh	14	93	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
94	G K	849	1	—	braun lack. Tisch	29	94	Aachen	K. E.-D. Cöln	
95	G K	1809/188	1	Sack	Soda	100	95	Duisburg	K. E.-D. Essen	
96	G L	100	1	Zinkflasche	leer	17,5	96	Eislingen	Württemberg. Stsb.	
97	G N	1060	1	Faß	Seife	68	97	Herne	K. E.-D. Essen	
98	G O Z	5	1	Fäßchen	unges. Butter	29	98	Düsseldorf H.	E. E.-D. Elberfeld	
99	G R	15	1	Kiste	Haferflocken, Erbswurst etc.	18	99	Herne	K. E.-D. Essen	
100	G St K	183 a	1	„	Granitsteine	53	100	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
101	G W	899	1	Korbkanne	Lack	10	101	Ensdorf	St. Johann=Saarbr.	
102	G W	2035	1	Korb	gefüllt	49,5	102	Celle	K. E.-D. Hannover	
103	H	1	1	Koffer	—	50	103	Wanne	K. E.-D. Essen	Gepäck.
104	H rot	—	1	—	Hydrant mit Deckel	8,5	104	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
105	H	—	1	—	eis. Rohr	3,5	105	Halle a/S.	„	Bohr-
106	H	9	1	—	Maschinenteil	15	106	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	schnecken-
107	H	37631	1	Kiste	Kleidung	24	107	Frielendorf	K. E.-D. Cassel	rad.
108	H	6675	1	„	Margarine	18	108	Duisburg	K. E.-D. Essen	Hilter 11/5.
109	H A	1968	1	„	gefüllt	31	109	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	Königsb. i/P. S.
110	H B	100	1	Verschlag	1 Kreissäge	13	110	Kupferh.=Grünthal	Sächsische Stsb.	
111	H B	1599	1	—	Kupferrohr	31	111	Riesa Uml.	„	
112	H B	2556	1	Kiste	leer, für Maschine	221	112	Luckenwalde	K. E.-D. Halle a/S.	beschr.
113	H B	7701	1	Schachtel	Damenblusen	5	113	Vlissingen	Niederländ. Stsb.	Amsterdam-
114	H C	3737	1	Faß	ansch. Öl	205	114	Metz	Reichsbahn	Goch.
115	H D	1	1	in Papier	4 Sägeangeln, 4 Keile aus Stahl	15	115	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	Berlin Ostb.
116	H E R & V d. V	1856, 2107	2	Ölfässer	leer	74	116	Freiburg i/Bad.	Badische Stsb.	
117	H F	3479	1	Korbflasche	Säure	58	117	Buer Nord	K. E.-D. Essen	
118	H F	40015	1	Kiste	40 Büchsen Sardinen	13	118	Mohrungen	K. E.-D. Königsberg	mit Leder-
119	H H	1003	1	—	neue Feldschmiede	79	119	Mülheim a/Ruhr	K. E.-D. Essen	riemen.
120	H / St	484, 588, 4315	3	Kisten	leer	49	120	Stuttgart Hpt.	Württemberg. Stsb.	
121	H K	25	1	Ballen	Sorghobesen	45	121	Freiburg	Badische Stsb.	mit Stiel.
122	H K	459	24	Stück	neue Spatenstiele	20	122	Soest	K. E.-D. Cassel	
123	H K	7022	1	Kiste	Zucker	38	123	Bendorf Rhein	K. E.-D. Cöln	
124	weiß H L	—	1	—	Herdplatte	7	124	Mellrichstadt	Bayerische Stsb.	
125	H M	—	1	Kiste	Marmelade	66	125	Munster i/H.	K. E.-D. Hannover	
126	H M	1368	1	Sack	Hühnerfutter	12,5	126	Freystadt i/Schl.	K. E.-D. Breslau	
127	H M C	4233	1	Kiste	gelbe Seife	60	127	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
128	H N	2277	1	„	Jacken, Hosen, Spitzen etc.	21	128	Altona	„	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
129	H P	4291	1	Kiste	Damenkleider —	29	129	Murnau	Bayerische Stsb.	
130	H 4 R	—	1	Bütte	Obstgelee —	63	130	RecklinghausenS.	K. E.-D. Essen	
131	H S	1	1	Verschlag	— —	69,5	131	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
132	H S	98	1	Kiste	Galanterie- u. Lederw.	78	132	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	Offenbach 6/5.
133	H S	760	1	Sack	Dextrin —	50	133	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	Frankfurt a/M. H. 8/5.
134	H Z	284	1	Kiste	Packheu —	55	134	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
135	J	—	3 / 1	— / —	Lochplatten — / Vorplatte —	52	135	Ingolstadt H. B.	Bayerische Stsb.	
136	J	—	1	Stab	Flacheisen —	13	136	Bullay	St. Johann-Saarbr.	
137	J	128	1	Ballen	Baumwollabfall —	60	137	M.-Gladbach	K. E.-D. Cöln	
138	J B	42	1	Sack	Kartoffeln —	49	138	Reinfeld (Holst.)	Lübeck-Büchener	
139	J B	311	1	Ballen	? —	26	139	Steinfeld (Oldb.)	Oldenburgische Stsb.	
140	J C	1	1	Bund	Kehlleisten —	21	140	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
141	J E D	5378	1	Kiste	— —	52,5	141	Calbe a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
142	J F	div.	6	Säcke	Holzkohlen —	166	142	Hennef Sieg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
143	J F	4601	1	Kiste	l. Flaschen —	33	143	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
144	J F H	1059	1	Ballen	Baumwollwaren —	52	144	Ebingen	Württemberg. Stsb.	u. Wachstuch.
145	J H	2506	1	"	Leder —	82	145	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
146	J H N	1/40	40	Kisten	Teigwaren —	390	146	München H.	Bayerische Stsb.	
147	J J	2	1	Sack	Kleiesäcke —	18	147	Posen	K. E.-D. Posen	
148	J J	1855	1	Kiste	Wurst —	22	148	Spangenberg	K. E.-D. Cassel	
149	J K	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	31	149	Liebstadt	K. E.-D. Königsberg	
150	J L	—	1	Kiste	Stärke —	30	150	Metz	Reichsbahn	
151	J L	1	6	Kisten	Zuckerwaren —	110	151	"	"	
152	J L	107	1	Kiste	Matzen —	34	152	Radolfzell	Badische Stsb.	
153	J M	5	1	Ballen	9 Pakete Zeichenleinen	32	153	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	versch. Farbe.
154	J P	31	1	—	Terpentinfaß, leer —	31	154	Aschaffenburg	Direktion Mainz	rötl. Böden.
155	J P U	783	1	Kiste	Margarine —	18	155	Carnap	K. E.-D. Essen	Goch N. B. D.
156	J S	—	1	Sack	Mehlsäcke —	23	156	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
157	J W	98	1	Faß	ansch. Wein —	34	157	Tuttlingen	"	
158	K	9	1	Schließkorb	leer —	4	158	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
159	K	2508	1	Ballen	neueFrauenkleid.-Stoffe	13,5	159	Stade	K. E.-D. Altona	
160	K A C	82373	1	Faß	Karbolineum —	243	160	Eckernförde	"	
161	K B	460	1	Kiste	12 l. Weinflaschen —	16	161	Kreuznach	Direktion Mainz	
162	K C	17852	1	Korbkanne	gefüllt —	30	162	Lauterecken-Grumb.	Pfälzische E.	
163	K H	31	1	Ölkanne	leer —	11	163	Borken i/Westf.	K. E.-D. Essen	im Korb.
164	K H	1972	1	Ballen	Putzwolle —	107	164	Wermelskirchen	K. E.-D. Elberfeld	
165	K L	3231	1	Ring	Drahtseil —	9	165	Kaufbeuren	Bayerische Stsb.	in Leinen.
166	L	554	1	Stück	Rohgußeisen —	43	166	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
167	L A G	16	1	Eisenfaß	leer —	60	167	Braunschweig Hb.	K. E.-D. Magdeburg	
168	L & Co	305	1	Kiste	gefüllt —	25	168	Esch	Reichsbahn	
169	L & C	2696	1	in Leinen	2 Messing- od. Kupferstäbe	20	169	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
170	L F	81	1	Ölfaß	leer —	40	170	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
171	L G	2	1	in Packlein.	? —	25	171	Colmar	Reichsbahn	
172	L H	29	1	in Papier	2 vern. Herdgalerien	4	172	Emmerich	K. E.-D. Essen	
173	L M	502	1	Kiste	4 Herdfüße —	14	173	Gevelsberg-H.	K. E.-D. Elberfeld	Ohligs 18/5.
174	L N	931	1	"	2 Ballen Plüsch —	76	174	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
175	L R	508	1	Ballen	Rehhaare —	52	175	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
176	L S M	2508	1	Kiste	leer —	34	176	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
177	M	47 a	1	Ballen	Schmirgel-Gummischeiben	38	177	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
178	M	6602	1	Kiste	Wein —	22	178	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	beklebt Cochem.
179	M A N	—	1	Stange	Stahl —	8,5	179	Beyersdorf i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
180	M B	73 b	2	Blechkannen	Lack —	56	180	Hamm	K. E.-D. Essen	Abs.: Schramm, Offenbach.
181	M B	516	1	Faß	Öl —	192	181	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
182	M B	2513	1	Ballen	Blechwaren —	25	182	Eil-A. Dortmund	K. E.-D. Essen	außerdem Nr. 713.
183	M B	9145	1	Stab	vierk. Stahl —	41	183	Herne	"	
184	M B D G	10243	1	Eisenfaß	leer —	38,5	184	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	
185	M H	2265	1	Kiste	Apollokerzen —	15	185	Kreuznach	Direktion Mainz	
186	M M	29	1	Faß	ansch. Därme —	160	186	Katzhütte	K. E.-D. Erfurt	v. Essen H. B. 31/3.
187	M M	963	1	"	ansch. Wein —	41,5	187	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
188	M O	9047	1	"	ansch. Kristallack —	220	188	Zabern	Reichsbahn	
189	M R	6	1	Korb	Branntwein —	57	189	Bullay	St. Johann-Saarbr.	beschrieben: Mügeln.
190	M S	407	1	Kiste	leer —	31	190	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
191	M T	141	1	"	Zollgut —	16	191	M.-Gladbach Eilg.	K. E.-D. Cöln	
192	M W Rt	22215/12	1	Korb	Eisenwaren —	32	192	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
193	N	—	1	—	Herdplatte —	23	193	Füssen	Lok.-A.-G. München	
194	N G	918	1	Bund	4 Bettstellseiten —	26	194	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
195	N M C T	—	1	eis. Kanne	leer —	19,5	195	Mannheim	Badische Stsb.	Mühlhausen i/Th.-Kopenhagen
196	O D	58420	1	Kiste	Zollgut —	22	196	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
197	O K	1	1	Sack	Kleider u. Wäsche —	19	197	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
198	O P G	3566	1	Ballen	Pappkartonteile —	20	198	Halberstadt	"	
199	O R	191	1	Kiste	Hämatogen —	15	199	Plauen ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
200	O R	4523	1	"	leer —	22	200	Berlin Anh. Bf.	K. E.-D. Berlin	
201	O S F	7058	1	"	Waschpulver —	32	201	Heilbronn H.	Württemberg. Stsb.	
202	O W	103	1	Ballen	Tapeten —	12	202	M.-Styrum	K. E.-D. Essen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
203	P	—	1	Kiste	20 Holzbrettchen und Eisenteile	73	203	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Frau Cebrat geb. Prämmel, Grag.
204	P	31	1	„	Zeitschriften, Briefe —	15	204	Cöln=Ger.	„	
205	P C	div.	6	Säcke	Gips —	295	205	Posen	K. E.-D. Posen	
206	P C	3253	1	Kiste	gefüllt —	118	206	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
207	P C S	100	1	Bund	2 l. Körbe —	12	207	Gevelsberg N.	K. E.-D. Elberfeld	
208	P D J B	227	1	Sack	Kaffee —	55	208	Düsseldorf=D.	„	
209	P G	3517	1	Kiste	Tassen, Töpfe etc. —	53	209	Duisburg	K. E.-D. Essen	
210	P J	7681	1	Paket	4000 Tüten —	25	210	Recklinghausen S.	„	
211	P R	10	1	Sack	12 Futtereimer —	28	211	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Reppen 8/5.
212	P S H	33	1	Kiste	Würfelzucker —	20	212	Bottrop Süd	K. E.-D. Essen	
213	P W H	60	1	Faß	Petroleum —	207	213	Dortmund Süd	„	Gerüst aus Buchenholz o. Garnitur. Pr.=Uedem.
214	R	2	1	Sack	5 Säcke —	20	214	Berlin Anh. B.	K. E.-D. Berlin	
215	R	6	1	—	Sattel —	3,5	215	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
216	R	7428	1	Kiste	Glaswaren —	25	216	Bonames	K. E.-D. Frankf. a/M.	
217	R B	2843	1	Korbkanne	gefüllt —	15	217	Odenkirchen	K. E.-D. Cöln	
218	R B & R / C S	9391 / 11666	1 / 1	Schmierölfaß / Darmfaß	leer —	68	218	Stuttgart Hbf.	Württemberg. Stsb.	
219	R C	19113	1	Korb	Wein i. Fl. —	59	219	Berlin Potsd.	K. E.-D. Berlin	
220	R & C	4132	1	Ballen	gefüllt —	26	220	Ensdorf	St. Johann=Saarbr.	Saarbr. 11/5.
221	R D	1403	1	Kiste	Glas —	92	221	Grünberg i/Schl.	K. E.-D. Posen	Berlin Schl.
222	R P	4856/57	1 / 1	Faß / Blechb.	Lederschwärze —	82 / 7	222	Tuttlingen	Württemberg. Stsb.	
223	R S	I	1	Koffer	Kleider —	15	223	Berlin Alex.-Pl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
224	R S	888	1	Kiste	— —	48	224	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
225	R S	6737	1	„	weiße Spitzen —	105	225	„	„	
226	S	—	1	Bund	Bandeisen —	34,5	226	Magdeb.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	zum Quarktransport.
227	S	—	1	Tonne	leer —	19	227	Stadtoldendorf	K. E.-D. Cassel	
228	S	—	2	Kisten	Mondamin —	15	228	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Jul. Schulze, Nortrup.
229	S	3834	1	Korbflasche	Essigessenz —	72	229	Buer Nord	K. E.-D. Essen	
230	S A	1106	3	Bund	Heugabeln —	32,5	230	Hagenow	K. E.-D. Altona	
231	S B	308	1	—	Wagenfeder —	7	231	Brilon Stadt	K. E.-D. Cassel	
232	S & C	3248	1	Ballen	Papier —	92	232	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
233	S E	—	1	—	Wagenachse —	45	233	Mainz	Direktion Mainz	
234	S F	460	1	Sack	Kleie —	62	234	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
235	S & H	10	1	Kiste	Wasseruhr —	5	235	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
236	S K	27	1	„	leer —	35	236	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
237	S O C	1646	1	„	? —	42	237	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	
238	S O C	8332	1	Ballen	Papier —	87	238	Maastricht G.	Niederländ. Stsb.	Hannover.
239	S O C	8333	1	„	Papier —	96	239	„	„	Hannover.
240	S S	—	1	Kiste	Suppeneinlagen —	18	240	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
241	S S	12357	1	Ballen	53 m Köperstoff —	8	241	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
242	S S B K	—	2	Kisten	Holzwolle —	53	242	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	32641, 33035.
243	S V	1763	1	Bund	12 lack. Waschgestelle	25	243	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Neumühl 15/5.
244	S W B	1354	1	Ballen	Gewebe —	48	244	Duisburg	K. E.-D. Essen	
245	T B 3	612, 672, 2	3	Zylinder	leer —	59	245	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	für Kohlensäure.
246	TH & Co.	296	1	Paket	Sägen —	8	246	Vamdrup	K. E.-D. Altona	
247	TH & Co.	359	1	in Papier	eis. verz. Gardinenstg.	20	247	„	„	
248	T L	1170	1	Kiste	Tabak —	29	248	Wahren Uml.	K. E.-D. Halle a/S.	
249	T M	5	1	Stab	Stahl —	31	249	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
250	T R	—	1	—	Eisenplatte —	11,5	250	Hüls	Crefelder E.	
251	T T	1762	1	Ballen	Baumwollw. —	118	251	Darmstadt H.	Direktion Mainz	Frankf. a/M. H.
252	T W	13/14	2	Körbe	leer —	34	252	Zwolle	Niederländ. Stsb.	Cöln=Ehr.
253	U	—	1	Blechkanne	Terpentin —	30	253	Ilsenburg	K. E.-D. Magdeburg	
254	V D D F	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	32	254	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
255	V H	I	1	—	Lampengewicht —	8	255	Ebeleben	Hohenebra-Ebel. E.	
256	V H	5	1	—	Tau —	20	256	Stettin H.	K. E.-D. Stettin	
257	V S	6	1	Kiste	Bild —	27	257	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	Altenburg S.
258	W	—	1	Bund	7 Stäbe Flacheisen —	49	258	Neu=Isenburg	Direktion Mainz	
259	W /// rot	—	1	„	Rundeisen —	77	259	Wriezen	K. E.-D. Stettin	
260	W	9	1	Sack	Kartoffeln —	18	260	Herne	K. E.-D. Essen	
261	W	385	1		Rohkaffee —	76	261	Oberstein	St. Johann=Saarbr.	
262	W	3324	1	Ballen	Glanzfutterleinen —	93	262	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
263	W B	1026 ?	1	—	Ofenmantel —	20	263	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	achteckig.
264	W G	5615	1	Kiste	Lederfett —	10	264	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
265	W G	26204/5	2	Ballen	Kapok —	50	265	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
266	W H	471	1	Kiste	Gelatine —	30	266	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
267	W H C	19054	1	Rolle	Papier —	38	267	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
268	W J	942	1	Kiste	— —	11	268	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
269	W J R	172	1	Ballen	Kaffee —	60	269	Elberfeld=M.	K. E.-D. Elberfeld	
270	W K	3	1	Bund	rohe Holzleisten —	26	270	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
271	W K	13753	1	Spiritusfaß	leer —	35	271	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Zollblei: Aachen.
272	W L	4740	1	Kiste	Zollgut —	54	272	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
273	W M	1/8	8	Pack	Schwarzbleche —	298	273	Duisburg	K. E.-D. Essen	
274	W M	483	1	Hobbock	Farbe —	13	274	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
275	W N	1958	1	—	gelochte Platte —	60	275	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	113 : 46 : 3 cm.
276	W R	24	1	Faß	leer —	21	276	Oberlahnstein	K. E.-D. Frankf. a/M.	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
277	W S	71	1	Eisenfaß	leer —	51	277	Bremen Hpt. II	K. E.-D. Hannover	
278	W S	2862, 2678	2	Fässer	leer (Wein oder Essig)	22	278	Kulmbach	Bayerische Stsb.	
279	W S H	6055	1	Kiste	? —	37	279	Goslar	K. E.-D. Magdeburg	Leipzig-E.
280	Z	1	1	—	eis. Mulde —	40	280	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
281	Z E G	975	1	Kiste	3 leere Kisten —	27	281	Leipzig I Bay. Bf.	Sächsische Stsb.	
282	Z R B	—	1	„	? —	29,5	282	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
283	Christner	77342	1	Kiste	Handnähmaschine —	17	283	Düsseldorf Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
284	Deutsche Asbest-Ges. Duisburg	—	1	Sack	Asbestmasse —	50	284	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
285	Deutsche Stahl-Ges. Berlin	—	1	Verschlag	Fahrrad —	27	285	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
286	Gebr. Docktor	—	1	Kiste	Wäsche, Kleider —	14	286	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
287	M. Drescher	3	1	Ballen	25 Getreidesäcke —	30	287	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
288	Elsa	—	1	Sack	11 Zementsäcke —	7	288	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
289	Espana	880	1	Faß	Malagawein —	21	289	Markersdorf-Taura	Bayerische Stsb.	
290	Grimpke & B. H. G.	162, 81	2	Fässer	leer —	32	290	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
291	J. G. Hauswaldt	—	1	Sack	alte Säcke —	16	291	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
292	H. Carl Hirschfeld	1/17	17	Säcke	? —	382	292	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	beklebt von Albersdorf 13/5.
293	Hoffmann	3357	1	Paket	Fahrradteile —	2,5	293	Leipzig II	Sächsische Stsb.	
294	F. Kalitta	—	1	Sack	25 alte Säcke —	18	294	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
295	Max H. König	16	2	—	eis. Träger —	67	295	Aue i/Erzg.	Sächsische Stsb.	
296	H. Meins Ohlstedt	—	1	Milchkanne	leer, 20 l —	5	296	Trittau	K. E.-D. Altona	
297	H. Paulus Aachen	1/13	13	Latten	Eisenklammern —	478	297	Wilhelmsburg	„	
298	Heinr. Paulus	—	3	Körbe	eis. Splinte —	205	298	„	„	
299	Réno	—	1	Paket	Zollgut —	3	299	Eydtkuhnen	K. E.-D. Königsberg	Gepäck.
300	Zapp	—	1	Stange	Rundstahl —	5	300	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
301	—	XII	1	—	eis. Gußstück —	8,5	301	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	Senkkasten.
302	—	15	2	Tafeln	Zinkblech —	17	302	Rixdorf	K. E.-D. Berlin	Streckenfund.
303	—	36	2	—	Achsbuchsunterteile	19	303	Grunewald	„	
304	—	66	1	Kiste	Pfefferminzpastillen	16	304	Essen Hb.	K. E.-D. Essen	
305	—	112	1	„	leer —	36	305	Remscheid-Güldenwerth	K. E.-D. Elberfeld	
306	—	149/150	2	—	eis. Garnbäume —	58	306	Nd.-Schönew.-Johannisthal	K. E.-D. Berlin	
307	—	287	1	Kiste	Wagenschmiere? —	15,5	307	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
308	—	527	1	„	Porträt (junge Dame)	9	308	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
309	—	1142	1	Kanne	Terpentinöl —	22	309	Neumünster	K. E.-D. Altona	Abs.: Hobrecker König, Münster i/W.
310	—	2830	1	Kiste	leer, gebr. —	43	310	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
311	—	19314	1	Stange	Winkeleisen —	37	311	Gr.-Behnitz	K. E.-D. Hannover	Streckenfund.
312	—	39578	1	Kiste	6 Dosen Macisblüte	23	312	Recklinghaus. H.	K. E.-D. Essen	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
313	weiß	—	5	—	Gasrohre —	65	313	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
314	rot	—	4	Stück	Gasrohre —	95	314	Pleschen Std.	Krot.-Plesch. E.	
315	gelb (1 Strich)	—	2	Bund	Rundeisen —	55	315	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
316	weiß (2 Striche)	—	2	Stangen	vierk. Eisen —	23	316	Schönfeld	K. E.-D. Halle a/S.	
317	× ×	6093	1	Kiste	4 Messinghähne —	12	317	Essen H.	K. E.-D. Essen	
318	△ L	6277	1	„	Strümpfe, Wäsche etc.	20	318	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	Stolpe 9/5.
319	[M A]	15	1	„	Margarine —	15	319	Altona	K. E.-D. Altona	
320	△ P	6118	1	Harraß	leer, gebr. —	39	320	Bodenbach	Sächsische Stsb.	gelb. Zettel m. Blauschrift: Bodenbach a/Elbe. Glasware; nicht stürzen.
321	△ JB &FL	65580, 6	1	—	Pianokiste, leer —	110	321	Dresden-A.	„	
322	Erdgeschoß	23053	2	—	furn. Holzteile —	38	322	Dergenthin	K. E.-D. Altona	Streckenfund.
323	(Stempel 80)	—	1	—	wellenart. Maschinenteil	4,5	323	Posen	K. E.-D. Posen	
324	unleserlich	—	1	Eisenfaß	leer —	46	324	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
325	—	—	1	Karton	schwarzer Anzug —	2	325	Paderborn	K. E.-D. Cassel	Gepäck.
326	—	—	1	Kiste	Armaturen —	46	326	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
327	—	—	1	Rolle	verz. Bandeisen	20	327	Karlsruhe Hpt.	Badische Stsb.	
328	—	—	1	Sack	Betten	46	328	Berlin Pof.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
329	—	—	1	—	eis. Bettstelle	27,5	329	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
330	—	—	3	Bierfässer	leer	90	330	Stuttgart Hpt.	Württemberg. Stsb.	
331	—	—	1	Sack	Bindfaden	29	331	Nordhausen	K. E.-D. Cassel	
332	—	—	1	Kiste	3 emaill. Bleche	60	332	Recklinghausen	K. E.-D. Essen	
333	—	—	1	Bund	10 Blechtöpfe	10	333	Duisburg	„	
334	—	—	1	Wagen	Braunkohlen	—	334	Mannheim	Badische Stsb.	Bad. 55 747.
335	—	—	1	Korb	Bronze (flüssig und trocken)	28	335	Hamm	K. E.-D. Essen	
336	—	—	1	—	eis. Brunnengerät	24	336	Elbing	K. E.-D. Danzig	mit Schraube.
337	—	—	1	Wagen	Buchenbrennholz	—	337	Steele Nord	K. E.-D. Essen	Essen 74 528.
338	—	—	1	Paket	Budenplan	13,5	338	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
339	—	—	1	Bund	25 eis. Bügel	11	339	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	grün.
340	—	—	1	Sack	Bürsten usw.	34	340	Limbach Altst.	Pfälzische E.	Alfred Guttmann in Ottensen.
341	—	—	1	—	Compressor z. Winde	339	341	Königsberg Ost	K. E.-D. Königsberg	
342	—	—	1	Korb	92 Pack Dachpappenägel	96	342	Neubeckum	K. E.-D. Hannover	
343	—	—	1	Schließkorb	Damenkld.	50	343	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
344	—	—	1	„	Damenkleidung	12	344	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	Gepäck.
345	—	—	1	—	Dampfventil	23	345	Heissen	„	[1])
346	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht	13,5	346	Kl.-Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	
347	—	—	1	Korb	Drogen	60	347	Coblenz	K. E.-D. Cöln	
348	—	—	1	Bund	6 Dung- u. 1 Steingabel	14	348	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	mit Stiel.
349	—	—	1	„	5 Eimer (Blech-)	8	349	Heinsberg	K. E.-D. Cöln	
350	—	—	2	Stück	T-Eisen	24	350	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
351	—	—	18 11	„ „	T-Eisen Flacheisen	378 165	351	Duisburg	K. E.-D. Essen	
352	—	—	1	Bund	4 Stg. vierk. Eisen	36	352	Gerdauen	K. E.-D. Königsberg	
353	—	—	1	„	5 Stg. Eisen	21	353	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
354	—	—	1	„	19 Stg. Eisen	50	354	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
355	—	—	1	„	8 Eisenklauen	15	355	Engelsdorf	Sächsische Stsb.	
356	—	—	1	Blechkast.	schwarz. flüss. Eisenlack	17,5	356	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
357	—	—	2	—	Eisenrohre	15	357	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
358	—	—	2	—	Eisenrohre	21	358	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	mit Muffe.
359	—	—	1	Bund	8 Eisenrohre	22	359	Bingerbrück	Direktion Mainz	
360	—	—	1	—	Eisenrohr	28	360	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
361	—	—	1	—	geb. Eisenrohr	55	361	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
362	—	—	2	—	Eisenschienen m. Zapfen	13	362	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	zu Laufrädern
363	—	—	1	Bund	40 halbrunde Eisenstg.	26	363	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	
364	—	—	1	„	zangenart. Eisenteile	36	364	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
365	—	—	1	Holzkoffer	Eisenwaren	41	365	Breslau	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
366	—	—	1	Kbglasball.	Essenz	55	366	Augsburg	Bayerische Stsb.	
367	—	—	1	—	Fahrrad	20	367	Wesel	K. E.-D. Essen	Gepäck.
368	—	—	1	—	Fahrrad	20	368	Mannheim H.	Badische Stsb.	Gepäck.
369	—	—	1	Paket	Faßhobel, Zange usw.	4	369	Kierspe	K. E.-D. Elberfeld	
370	—	—	1	—	Feldbahngleis	—	370	Hohensalza	K. E.-D. Bromberg	Streckenfund.
371	—	—	1	Bund	6 Feldstühle	8	371	Pirna	Sächsische Stsb.	
372	—	—	1	Pappschachtel	Filtrationswatten	3	372	Doberan	Grhzl. Meckl. Stsb.	
373	—	—	1	Stab	halbrunde Flacheisen	17	373	Unterkochen	Württemberg. Stsb.	
374	—	—	1	Bund	12 Stb. Flacheisen	33	374	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
375	—	—	1	„	2 Stg. Flacheisen	27	375	Hambg. Sternsch.	K. E.-D. Altona	
376	—	—	1	Stab	Flacheisen	18	376	Appenweier	Badische Stsb.	
377	—	—	2	Stangen	Flacheisen	17	377	Sensburg	K. E.-D. Königsberg	
378	—	—	1	Bund	8 gr. u. 20 kl. Flanschen	11	378	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	12 u. 7,5 cm; neu.
379	—	—	1	Korb	l. Flaschen	14	379	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
380	—	—	1	—	Flaschenzug	46	380	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
381	—	—	1	—	Flügelpumpe	87	381	Ravensburg	Württemberg. Stsb.	Riemenscheiben a. Welle.
382	—	—	1	Blechkanne	feuergef. Flüssigkeit	56	382	Gera	Sächsische Stsb.	
383	—	—	1	Karton	Frack, Hose, Weste	3	383	Leipzig Magd.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
384	—	—	1	Ballen	Futterstoffe	21	384	Borken i/W.	K. E.-D. Essen	
385	—	—	1	Paket	eis. Gardinenstangen	13	385	Mülheim a/Ruhr	„	
386	—	—	2	—	eis. Gartenstühle	12	386	Nürnberg H.	Bayerische Stsb.	
387	—	—	1	—	Gasrohr	18	387	Saarbrücken	St. Johann-Saarbr.	
388	—	—	2	—	Gasrohre	19	388	Stargard i/Pom.	K. E.-D. Stettin	
389	—	—	3	—	Gasrohre	38	389	Eythra	K. E.-D. Halle a/S.	
390	—	—	1	Bund	3 Gasrohre	22	390	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
391	—	—	5	—	Gasrohre	49	391	Soest	K. E.-D. Cassel	
392	—	—	1	Bund	5 Gasrohre	18	392	Dorsten	K. E.-D. Essen	
393	—	—	1	„	6 Gasrohre	26	393	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
394	—	—	1	„	10 Gasrohre	42	394	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
395	—	—	1	—	eis. Gestell, 2 m lg.	24	395	Stettin Hpt.	K. E.-D. Stettin	mit 2 Füßen.
396	—	—	1	Sack	Getreidesäcke	34	396	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
397	—	—	1	Korb	Gießformen für Küchenlöffel	85	397	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
398	—	—	1	Sack	Gips	77	398	Metelen Ost	Westfäl. Landes-E.	
399	—	—	1	Verschlag	Gipsmodelle	108	399	Lübeck	Grhzl. Meckl. Stsb.	[2])

[1]) Firma: „Dreyer, Rosenkranz u. Droose in Hannover."
[2]) Der Verschlag hat folgende Signaturen: C C 496 Schöneberg, F H 3 Rostock, C C 298 Schwerin, F B 2 Lübeck.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
400	—	—	1	Korbglasbll.	gefüllt	57	400	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	in Talg ein geschmolzen.
401	—	—	1	Blechkast.	gefüllte Glasflasche	25	401	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
402	—	—	2	Sack	Guano	104	402	Wesel	K. E.-D. Essen	
403	—	—	1	in Leinen	Auto-Gummireifen	8,5	403	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
404	—	—	2	—	Gummiwalzen für Wringmaschinen	5	404	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
405	—	—	1	—	rund. Gußstück, 37:3 cm	19	405	Mittweida	Sächsische Stsb.	flanschartig gelocht.
406	—	—	1	Paket	6 Hämmer	3	406	Altenhundem	K. E.-D. Elberfeld	
407	—	—	1	—	Haut	33	407	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
408	—	—	1	Sack	behaarte Hautteile	17	408	Mannheim	Badische Stsb.	
409	—	—	6	—	Heringsfässer, leer	125	409	Geestemünde Zoll.	K. E.-D. Hannover	
410	—	—	1	Karton	Herrenkleider	2	410	Magdeburg=N.	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
411	—	—	1	Reisekorb	Herrenwäsche	10	411	München Hpt.	Bayerische Stsb.	Gepäck.
412	—	—	1	—	eis. Heurechenrad	31	412	Bolchen	Reichsbahn	
413	—	—	1	Paket	Holz-Rolladen	17	413	Salzwedel	K. E.-D. Hannover	
414	—	—	1	Sack	Holzpantoffel	30	414	Dörentrup	„	
415	—	—	10	Bund	Holzspeile	95	415	Pirna	Sächsische Stsb.	
416	—	—	1	Sack	getr. Ilexblätter	13	416	Hösel	K. E.-D. Essen	
417	—	—	1	Verschlag	Kork-Isolierplatten	130	417	Neuß	K. E.-D. Cöln	für Rohrbekleidung.
418	—	—	1	Ballen	Juteleinen	48	418	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
419	—	—	1	Sack	Kaffee	20	419	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
420	—	—	1	„	Kaffee	25	420	Corbach	K. E.-D. Cassel	
421	—	—	1	„	Kaffee	25	421	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
422	—	—	1	Wagen	Kalksteine	11600	422	Stadt Brückenau	Bayerische Stsb.	Hn. 61483.
423	—	—	5	—	eich. Kanthölzer	30	423	St. Vith	K. E.-D. Cöln	1,90 m lg.
424	—	—	8	—	Kanthölzer	179	424	Niedobschütz	K. E.-D. Kattowitz	0,70—1,70 m lg.
425	—	—	1	Sack	Kartoffeln	40	425	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
426	—	—	1	„	Kartoffeln	50	426	Herne	K. E.-D. Essen	
427	—	—	1	„	Kartoffeln	73	427	Kalisch	K. E.-D. Danzig	
428	—	—	2	„	Kartoffeln u. Möhren	85	428	Bonn	K. E.-D. Cöln	
429	—	—	1	Weidenkb.	neue eis. Ketten	99	429	Magdeburg H. B.	K. E.-D. Magdeburg	
430	—	—	1	—	Kettentriebrad, 26 cm ⌀	21	430	Plettenberg	K. E.-D. Elberfeld	Loch 10 cm ⌀.
431	—	—	1	—	Kindersportwagen	10	431	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
432	—	—	1	—	Kinderstuhl	9	432	Berlin Abg.	K. E.-D. Berlin	
433	—	—	1	Bund	eis. Klauen	24	433	Berlin H. u. L. Eilg.	„	18:15 cm.
434	—	—	1	Korb	Kleider	15	434	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
435	—	—	1	„	Kleider	18	435	Darmstadt	Direktion Mainz	Gepäck.
436	—	—	1	Sack	getr. Kleider usw.	17	436	Neumühl	K. E.-D. Essen	
437	—	—	1	„	Kleider, 1 Federbett	21	437	Duisburg	„	
438	—	—	1	„	Kleider u. Stiefel	15,5	438	Zehlend.=Wannsee	K. E.-D. Berlin	
439	—	—	1	Reisekoffer	Kleider, Wäsche	40	439	Berlin Pof.	„	Gepäck.
440	—	—	1	Reisekorb	Kleider, Wäsche	31	440	Berlin Ahg.	„	Marie Geschwender.
441	—	—	1	—	Kleiderrechen	—	441	Amsterdam D.L.	Niederländ. Stsb.	W. Nonk, Düsseldorf.
442	—	—	1	Sack	41 Kleiesäcke	29	442	Neubrandenburg	K. E.-D. Stettin	
443	—	—	1	Kiste	Klosetteile	39	443	Naumburg Hpt.	K. E.-D. Erfurt	
444	—	—	1	Ballen	Knopfbefestigungskarten	21	444	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
445	—	—	1	Bund	3 Körbe	17	445	Unna	„	
446	—	—	3	Körbe	leer	21	446	Heldrungen	K. E.-D. Erfurt	
447	—	—	1	Bund	10 graue Körbe (alt)	21	447	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
448	—	—	1	„	4 Körbe, 3 Deckel	8	448	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
449	—	—	1	Koffer	—	57	449	Cöln H. B.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
450	—	—	1	—	eis. Kohlenkarre	28	450	Leipzig Mg. Bf.	K. E.-D. Halle a. S.	
451	—	—	1	—	hölz. Kommode	54	451	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
452	—	—	2	Bund	2 Krankentragbäume, Decken	—	452	Coburg	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
453	—	—	1	—	buch. Küchenstuhl	5	453	Aachen	K. E.-D. Cöln	
454	—	—	1	—	Küchentisch, 1 m : 75 cm	21	454	Bochum N.	K. E.-D. Essen	
455	—	—	1	—	getr. Kuhhaut	14	455	Hamburg H. Süd	K. E.-D. Altona	
456	—	—	1	—	Kutschwagenfeder	15	456	Cottbus	K. E.-D. Halle a. S.	
457	—	—	1	Korb	2 Blechflaschen Lack	29,5	457	Ibbenbüren	K. E.-D. Münster	
458	—	—	1	—	eis. Ladebügel	22	458	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	$2^1/_2$ m lg.
459	—	—	2	—	eis. Lagerkasten	80	459	Bingerbrück	Direktion Mainz	
460	—	—	1	Sack	fester Leim	24	460	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
461	—	—	1	„	Leim in Tafeln	50	461	Leipzig Thür.	K. E.-D. Halle a. S.	
462	—	—	1	Bund	50 Stck. Leisteneisen	30	462	Metz	Reichsbahn	
463	—	—	2	—	Leiterwag. m. Deichseln	$13^1/_2$	463	Sebnitz	Sächsische Stsb.	
464	—	—	1	Ballen	Leitungsdraht	31	464	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	bez. Berlin Ahg. 19/5.
465	—	—	1	—	Leitungsrohr	15	465	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
466	—	—	1	Bund	2 Leitungsrohre	42	466	Villingen	Badische Stsb.	
467	—	—	1	Korbflasche	Likör-Essenz	15	467	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
468	—	—	1	Ballen	Linoleum	21	468	Prostken	K. E.-D. Königsb. i. Pr.	
469	—	—	1	„	Linoleum	34	469	Suhl	K. E.-D. Erfurt	
470	—	—	1	Paket	Lötzinn in Stangen	50	470	Neheim=Hüsten	K. E.-D. Cassel	
471	—	—	1	Ballen	Lumpen	95	471	Bentheim	Niederländische Stsb.	
472	—	—	1	Sack	Mais	24	472	Stockstadt a/Rh.	Direktion Mainz	
473	—	—	1	„	Majoran	20	473	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
474	—	—	1	„	Malzkaffee	51	474	St. Andreasberg	K. E.-D. Cassel	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
475	—	—	1	Bund	6 weis. Mangen —	13	475	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
476	—	—	1	Kiste	Margarine	19	476	Auma	K. E.-D. Erfurt	
477	—	—	1	—	alte landw. Masch. z. Wasch. v. Kart., Rüben	280	477	Königsberg i/Pr.	K. E.-D. Königsberg	A. Paschen, Cöthen.
478	—	—	1	—	Maschinenteil —	12	478	Rheydt	K. E.-D. Cöln	Kartoffel-Quetscher?
479	—	—	1	—	Maschinenteil —	20	479	Naunhofen	Bayerische Stsb.	mit 2 bewegl. Rollen.
480	—	—	1	—	Maschinenteil —	40	480	Cöln Bonntor	K. E.-D. Cöln	
481	—	—	1	—	messerart. Maschinenteil	54	481	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	3 m lg.; Pappschneider.
482	—	—	2	—	Maschinenteile —	60	482	Gummersbach	„	Magdeburg H.
483	—	—	1	Bund	weiße Medizinflaschen	14	483	Mgd.=Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
484	—	—	1	Sack	Mehlsäcke —	18	484	Augsburg	Bayerische Stsb.	
485	—	—	1	Tafel	Messingblech —	7,5	485	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
486	—	—	1	Bund	Messingrohre —	24	486	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	in Leinen.
487	—	—	1	Ballen	Messingrohre —	96	487	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
488	—	—	1	„	20 Messingstangen —	38	488	Bremen H. II	K. E.-D. Hannover	
489	—	—	1	Korb	Mineralwasser —	123	489	Siegburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
490	—	—	1	Bund	10 Müllschaufeln —	10	490	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
	—	—	1	„	12 Kohlenlöffel —					
491	—	—	1	Ballen	3 Stück Musseline —	13	491	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
492	—	—	1	„	braunes Oberleder —	16	492	Gera	K. E.-D. Erfurt	
493	—	—	2	Pakete	Ofenschieber —	10	493	Thorn H.	K. E.-D. Bromberg	
494	—	—	1	Paket	gelbes Packpapier —	19	494	Unna	K. E.-D. Elberfeld	Streckenfund.
495	—	—	1	Ballen	Papier —	7	495	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	Siegen 9/5.
496	—	—	1	in Leinen	Papierabfälle —	53	496	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	Düsseldorf=D.
497	—	—	3	Pakete	Pappe u. Papier —	27	497	Husum	K. E.-D. Altona	
498	—	—	1	Blechkanne	Petroleum —	22	498	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	Holzminden.
499	—	—	1	Faß	Petroleum —	160	499	Wietze=Steinförde	K. E.-D. Hannover	
500	—	—	1	Ballen	Pferdehaare —	52	500	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	
501	—	—	1	Korb	Pferdeschoner, eis. —	65	501	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
502	—	—	1	Bund	Pflugteile —	13	502	Lübeck	Lübeck-Büchener	pfeilartige Schare.
503	—	—	1	—	eis. Pflugteil mit Rolle	14	503	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
504	—	—	1	Sack	Polsternägel —	51	504	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
505	—	—	1	—	Pumpensaugerkorb	53	505	Haaren	K. E.-D. Cöln	ansch. von A. Döring in Sinn.
506	—	—	1	—	Pumpenschwengel	35	506	Diedenhofen	Reichsbahn	
507	—	—	1	Bund	26 Radnabenbänder	14	507	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
508	—	—	1	Korb	Raupenleim —	31	508	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	i. Blechbüchs.
509	—	—	1	Paket	1 Regenschirm, 1 Stock	—	509	Bienenmühle	Sächsische Stsb.	
510	—	—	1	Reisekorb	leer —	9	510	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
511	—	—	1	„	gefüllt —	11	511	Blankenburg	Halberst.-Blankbg. E.	
512	—	—	1	„	gefüllt —	57	512	Breslau H.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
513	—	—	1	—	weiße, neue, hölz. Riemscheibe	36	513	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	89cm Durchm., 20 cm breit.
514	—	—	1	Ballen	Rindshaut —	20	514	Bingerbrück	Direktion Mainz	
515	—	—	1	—	eis. Rohr —	24	515	Bröns	K. E.-D. Altona	
516	—	—	2	Stück	1 Rohr, 1 Scheibe —	31	516	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
517	—	—	1	Bund	5 eis. Rohre —	63	517	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
518	—	—	1	„	2 Rohre —	23	518	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
519	—	—	1	„	6 eis. Rohre —	30	519	Schwiebus	K. E.-D. Posen	
520	—	—	1	„	2 galv. Röhren —	18	520	Horb	Württemberg. Stsb.	
521	—	—	5	—	eis. Rohre —	56	521	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
522	—	—	1	Bund	2 Rohre, 1 Stg. Rundeis.	53	522	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
523	—	—	1	„	15 eis. Röhren —	28	523	Merklinde	K. E.-D. Essen	
524	—	—	2	—	eis. Röhren —	30	524	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
525	—	—	3	—	eis. Röhren —	66	525	„		
526	—	—	1	Bund	Rohrgewebe f. Maurer	13	526	Neustadt Rbg.	K. E.-D. Hannover	
527	—	—	1	Rohrplkff.	— —	24	527	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
528	—	—	1	—	neuer Rohrsessel —	3	528	Pforzheim	Württemberg. Stsb.	
529	—	—	2	Bund	4 Rohrstühle —	16	529	Boisheim	K. E.-D. Cöln	
530	—	—	1	Sack	Rübsamen —	9	530	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
531	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	22	531	Düsseldorf=Der.	„	
532	—	—	1	Stange	Rundeisen —	22	532	Naumburg Hpt.	K. E.-D. Erfurt	
533	—	—	1	Bund	4 Stg. Rundeisen —	4	533	Osnabrück B. B.	K. E.-D. Münster	
534	—	—	1	Stange	Rundeisen —	57	534	Plauen i/V. o. B.	Sächsische Stsb.	
535	—	—	1	Bund	8 Stg. Rundeisen —	57	535	Bremen H. I	K. E.-D. Hannover	
536	—	—	1	Stange	Rundstahl —	19	536	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
537	—	—	1	in Leinen	Stg. Rundstahl —	18,5	537	Stade	K. E.-D. Altona	
538	—	—	2	Bund	je 12 Stg. Rundstahl	102	538	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
539	—	—	1	Wagen	Sand —	12 500	539	„	„	Esn. 41 295.
540	—	—	1	Flasche in Korb	Säure —	37	540	Rheine	K. E.-D. Münster	
541	—	—	1	Ballen	eis. Scharnierbänder	16	541	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
542	—	—	1	Bund	19 eis. Schaufeln —	18,5	542	Bromberg	K. E.-D. Bromberg	
543	—	—	1	Sack	Schinken u. Wurst —	12,5	543	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
544	—	—	1	Schließkorb	— —	30	544	Essen H. B.	K. E.-D. Essen	Gepäck.
545	—	—	1	„	leer —	5	545	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
546	—	—	1	„	leer —	12	546	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
547	—	—	1	Pack	Schraubbolzen —	4	547	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
548	—	—	1	Paket	lederne Schuhsohlen	15	548	Cöln Eilg.	K. E.-D. Cöln	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
549	—	—	1	Tafel	Schwarzblech —	5	549	Mühlacker	Württemberg. Stsb.	
550	—	—	1	Bund	Seegras —	20	550	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
551	—	—	1	Ballen	Seilerwaren —	54	551	Viersen	K. E.-D. Cöln	
552	—	—	1	Bund	4 Sensen —	2,5	552	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
553	—	—	1	„	10 Spaten mit Stiel	25	553	Arnsberg	K. E.-D. Cassel	
554	—	—	1	„	7 Spaten mit Stiel —	13,5	554	Riesa	Sächsische Stsb.	
555	—	—	1	Ballen	ger. Speck und Fett	14	555	Greiffenberg i/Schl.	K. E.-D. Breslau	in Leinen.
556	—	—	1	Bund	3 Spitzhacken —	10	556	Werl	K. E.-D. Elberfeld	
557	—	—	1	„	Springfedern —	25	557	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
558	—	—	1	Ballen	Sprungfedern —	25	558	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
559	—	—	1	—	dunkelbraune Staffelei	4	559	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	
560	—	—	1	Bund	2 Stg. vierk. Stahl —	32	560	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
561	—	—	1	Stange	Stahl —	9,5	561	Münden i/Ha.	K. E.-D. Cassel	
562	—	—	1	Bund	3 Stg. Stahl —	33	562	Werdau	Sächsische Stsb.	1 Stg. Flachst. 2 „ Vierk.-St.
563	—	—	1	Stange	vierk. Stahl —	16	563	Tettnang	Württemberg. Stsb.	
564	—	—	4	Stangen	vierk. Stahl —	27,5	564	Strausberg	K. E.-D. Berlin	
565	—	—	1	Bund	10 Stg. Stahl —	59	565	Brilon Std.	K. E.-D. Cassel	
566	—	—	3	Stangen	Stahl —	22	566	Jülich	K. E.-D. Cöln	
567	—	—	1	Bund	3 Stg. achtk. Stahl —	52	567	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
568	—	—	1	Ballen	13 Stangen Zinn —	30	568	Berlin Ost	K. E.-D. Berlin	
569	—	—	1	Bund	8 Steinbolzen —	13	569	München Ost	Bayerische Stsb.	Steindiebel.
570	—	—	1	—	Welle mit 2 Stellringen	25	570	Gispersleben	K. E.-D. Erfurt	3,35 m : 35 mm.
571	—	—	1	Bund	2 Stühle mit durchlöcherten Brettsitzen	10	571	Bochum S.	K. E.-D. Essen	
572	—	—	1	„	2 Stühle —	9	572	Rosenheim	Bayerische Stsb.	
573	—	—	1	„	Stuhlrohr —	11	573	Herne	K. E.-D. Essen	
574	—	—	1	—	Tannenbrett, rot gestr.	16,5	574	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
575	—	—	1	—	Taubenkorb —	13	575	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
576	—	—	1	Faß	Teer —	95	576	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
577	—	—	1	Bund	40 eis. Töpfe —	42	577	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
578	—	—	1	—	Transmissionswelle —	69	578	Röthenbach L.	Bayerische Stsb.	neu.
579	—	—	1	Ballen	lein. Treibriemen —	21	579	Radolfzell	Badische Stsb.	
580	—	—	1	„	Tuchabfälle —	64	580	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
581	—	—	1	Bund	Türschlagleisteneisen	56	581	Königshütte O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
582	—	—	1	—	Verbindungsrohr —	74	582	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
583	—	—	1	Verschlag	leer —	35	583	„	„	für Maschine.
584	—	—	1	Ballen	Wachstuch —	30	584	Frankfurt a/M.-S.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
585	—	—	1	Rolle	Walzblei —	34,5	585	Soest	K. E.-D. Cassel	
586	—	—	1	Koffer	Wäsche —	8	586	Königswinter	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
587	—	—	1	Reisekorb	Wäsche —	37	587	Eil-A. Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
588	—	—	1	Korb	Wäsche, Bilder —	68	588	M.-Styrum	K. E.-D. Essen	
	—	—	1	Sack	Küchengeräte —					
589	—	—	1	Ballen	Wäsche, Betten —	52	589	Rheine	K. E.-D. Münster	Gepäck.
590	—	—	2	Waschkörb.	leer, neu —	4	590	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
591	—	—	1	Ballen	Wasserschlauch —	16	591	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	
592	—	—	1	Weidenkb.	leer, neu —	5	592	Soest	K. E.-D. Cassel	
593	—	—	1	Bund	l. Weidenkörbe —	29	593	Mannheim	Badische Stsb.	
594	—	—	1	—	eis. Welle —	16	594	Posen Gerberd.	K. E.-D. Posen	seit 27/3. 05.
595	—	—	1	—	eis. Welle, 5,80 m : 5 cm	90	595	Bamberg	Bayerische Stsb.	
596	—	—	1	Sack	Welschkorn —	25	596	Offenbach a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
597	—	—	1	Ballen	Werg —	33	597	Bebra	„	
598	—	—	1	Kiste	Werkzeug —	19	598	Kaiserslautern H.	Pfälzische E.	Gepäck.
	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	10				
599	—	—	1	Bund	6 Stb. Winkeleisen —	45	599	Röthenbach L.	Bayerische Stsb.	
600	—	—	1	Ballen	Wollgarn (weiß) —	60	600	Apolda	K. E.-D. Erfurt	
601	—	—	1	Bund	6 Zahnräder —	9,5	601	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	von Eberswalde (?)
602	—	—	1	—	Zahnradscheibe, 33 cm	8	602	Sagan	K. E.-D. Breslau	
603	—	—	1	—	Zange mit Kette —	40	603	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
604	—	—	1	Sack	Ziegenfelle —	10	604	Duisburg	K. E.-D. Essen	
605	—	—	9	—	Zinkbleche —	18	605	Siegmar	Sächsische Stsb.	
606	—	—	1	in Papier	2 Zinkplatten —	8	606	Mainz	Direktion Mainz	halbrund.
607	—	—	1	—	Zinkrohr —	24	607	Posen	K. E.-D. Posen	

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 45. | 10. Juni 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 17. d. M.

Haftung der Eisenbahnverwaltung für die durch Funkenflug verursachten Brandschäden außerhalb eines bestehenden Schuldverhältnisses.

Vom Regierungsrat Janzer in Karlsruhe.

Wenn durch Funkenflug vom Bahnkörper aus auf den angrenzenden fremden Grundstücken oder an fremden beweglichen Sachen Schaden verursacht wird, so liegt der Tatbestand eines vom Gesetz nicht gestatteten Eingriffs in fremdes Rechtsgebiet vor, der, je nachdem zu dieser objektiven Rechtswidrigkeit noch das subjektive Merkmal des Verschuldens tritt, verschieden zu beurteilen ist. Die maßgebenden gesetzlichen Bestimmungen sind die §§ 903 ff., 823 ff., 831, 31, 89 B. G.-B.

I. Objektive und subjektive Rechtswidrigkeit. Die Eisenbahn haftet für die durch Funkenflug verursachten Schäden und zwar einerlei, ob sie einem Grundstücksnachbarn oder einer anderen Person zugefügt wurden, jedenfalls dann, wenn die Verwaltung als solche (d. h. ihre willensbildenden Organe) ein Verschulden trifft, sei es, daß mangelhafte Unterweisung des Personals, Duldung fehlerhafter Einrichtungen, Unterlassung möglicher Schutzmaßregeln als Ursache erwiesen wird, sei es, daß die Verursachung durch das Eisenbahnpersonal und die damit verbundene Behauptung mangelnder Sorgfalt bei dessen Auswahl und Beaufsichtigung nicht widerlegt werden kann. Diese Haftungsgrundsätze des B. G.-B. fanden sich in ihren Hauptzügen schon im gemeinen wie im französisch-badischen Recht. Was im einzelnen Verschulden ist, welche Angestellten des großen Organismus einer Eisenbahnverwaltung willensbildende Vertreter nach § 31, 89 B. G.-B. sind und welche unter § 831 fallen, läßt sich bei der Vielgestaltigkeit des Eisenbahndienstes nicht in bestimmten kurzen Sätzen sagen. Namentlich über die Vertretereigenschaft im Sinne des § 31 B. G.-B. hat die Rechtsprechung noch nicht die nötige Klarheit gebracht. Dagegen ist eine andere, besonders wichtige Frage, ob nämlich schon in der Ausübung des Bahnbetriebs trotz Kenntnis der daraus sich ergebenden Gefährdungen eine schuldhafte Handlung zu erblicken sei, bis jetzt, soweit sich das übersehen läßt, im verneinenden Sinn entschieden worden. Wenn der Wortlaut des Gesetzes auch nicht mit zwingender Notwendigkeit zu diesem Schluß führt, so muß diese Ansicht als die richtige angesehen werden, weil sie allein der Vernunft entspricht und der Wortlaut des Gesetzes jedenfalls nicht entgegensteht.

II. Haftung bei nur objektiver Rechtswidrigkeit. Besondere Schwierigkeiten bietet die Haftungsfrage in den Fällen, in denen ein Verschulden der Eisenbahn im oben angenommenen Sinne nicht erwiesen ist.*)

Das allgemeine bürgerliche Recht kennt eine gesetzliche — außerhalb eines bestimmten Schuldverhältnisses eintretende — Schadenersatzpflicht wegen Rechtsverletzung nur, wenn den Handelnden ein Verschulden trifft. Hiervon gibt es einige teils im B. G.-B., teils in Sondergesetzen vorgesehene, hier nicht zutreffende und einer analogen Ausdehnung unzugängliche Ausnahmen. Es ist gegenüber abweichenden Ansichten insbesondere auch für das Gebiet des Nachbarrechts und der Lehre von den Einwirkungen (sogen. Immissionen) reichsgerichtlich anerkannter Grundsatz, daß rein objektiv rechtswidrige Eingriffe in fremdes Eigentum nur auf Grund des Verbietungsrechts eine Klage auf Unterlassung gewähren und eine Schadenersatzpflicht nicht begründen. Dieses auf § 906 B. G.-B. sich stützende Verbietungsrecht richtet sich aber nur gegen die Einwirkung, nicht gegen jede Handlung, die möglicherweise eine solche zur Folge haben kann, also nicht gegen den Bahnbetrieb selbst. Weitergehende Befugnisse gewährt dagegen § 907 B. G.-B., und sein Wortlaut legt den Gedanken, ihn auf den Bahnbetrieb anzuwenden, recht nahe. Gerade hinsichtlich des Funkenflugs ist es sehr zweifel-

*) Anm. d. Schriftleitung. Wir bemerken, daß die nachstehenden Ausführungen auf das Geltungsgebiet des preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 keinen Bezug haben, da die strengeren Bestimmungen über die Haftpflicht der Eisenbahnen für den durch ihren Betrieb angerichteten Schaden, welche § 25 dieses Gesetzes enthält, durch Art. 105 des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuch aufrecht erhalten worden sind.

haft, ob von der Eisenbahn mit Erfolg eingewendet werden könnte, daß diese Einwirkung nicht mit Sicherheit vorauszusehen sei, wie dies die genannte Gesetzesstelle zu ihrer Anwendbarkeit verlangt. Ebenso steht es mit den Erschütterungen, die vom Bahnbetrieb ausgehen. Bei Auslegung dieser Gesetzesstellen wird man sich freilich die Folgen vergegenwärtigen müssen! Sind sie anwendbar, so kann ein einzelner Grundbesitzer den internationalen Verkehr auf einer Hauptbahn zum Stehen bringen.

Stimmt man aber hinsichtlich der Tragweite des § 907 B. G.-B. der anderen Ansicht zu und hält man ferner den Eisenbahnbetrieb für eine an sich erlaubte Handlung, so ergibt sich die als sehr unbillig empfundene Folge, daß der Nachbar keinen Schadenersatzanspruch und nur das sehr unwirksame Verbietungsrecht aus § 906 B. G.-B. hat. Beide Ergebnisse sind nicht befriedigend. Also eine Lücke im Gesetz! Diesem Vorwurf könnte man für das Gebiet des Rechtsschutzes unbeweglicher Sachen mit Zubehör etwa mit folgender Erwägung begegnen wollen:

Die Materie des Nachbarrechts ist vom Reichsgesetzgeber nicht erschöpfend behandelt, sondern in vielen Beziehungen landesrechtlicher Regelung überlassen; zudem besteht aber daneben auch die Möglichkeit, im Enteignungsrecht für diese Beschränkung der Eigentumsbefugnisse eine Entschädigungspflicht auszusprechen. Sowohl der badische, als der preußische Gesetzgeber — wohl auch noch andere — haben auch in ihren Enteignungsgesetzen Bestimmungen, die vollkommen genügen würden, den Grundeigentümer schadlos zu halten und die Eisenbahn zu schützen. Der Grundeigentümer kann nach den angeführten neuen Rechten nicht nur zur Abtretung von Grundstücken und Grundstücksteilen, sondern auch zur Duldung von Eigentumsbeschränkungen, somit auch der vom Bahnbetrieb ausgehenden Einwirkungen gezwungen werden, wogegen er eine angemessene Entschädigung anzusprechen hat. Wo, wie in Baden, das frühere Recht eine solche zwangsweise Eigentumsbeschränkung nicht kannte, kann sie, soweit nicht etwa eine Ersitzung durch den enteignungsberechtigten Unternehmer schon stattgefunden hat, noch nachträglich durchgeführt werden, wie anderseits der noch nicht entschädigte Grundeigentümer vor eingetretener Verjährung noch nachträglich seine Ersatzforderung geltend machen könnte. Dem Eigentümer würden also seine Rechte aus §§ 906, 907 B. G.-B. verbleiben, die Eisenbahn aber hätte ein Mittel, sich gegen deren Ausübung zu wehren. Daß auch diese Lösung für beide Teile nicht praktisch ist, werden wir weiter unten sehen. Hier sei nur darauf hingewiesen, daß irgend ein versehentlich nicht enteigneter Nachbar nach wie vor imstande wäre, den Verkehr zu hemmen. Es wird nicht angehen, zu sagen: er habe zwar das Verbietungsrecht, seine Ausübung aber sei unzulässig, an ihre Stelle trete kraft Gesetzes ein Entschädigungsanspruch im Enteignungsverfahren, dessen Einleitung er nicht erzwingen könnte, da seinem Recht die Spitze abgebrochen wäre.

In ganz anderer Rechtslage ist derjenige, der nicht in seiner Eigenschaft als Grundeigentümer, sondern z. B. als Vorübergehender an seinen Kleidern einen Sachschaden aus den Fernwirkungen des Eisenbahnbetriebs erleidet. Er kann nicht auf dem Umwege über das Enteignungsrecht, das nur für Grundstücke gilt, zu einem besonderen Rechtstitel für seine Entschädigungsansprüche gelangen, er bleibt auf die Ansprüche aus §§ 823 ff. B. G.-B. beschränkt. Solche Schadenfälle sind freilich seltener und auch einzeln von geringerer finanzieller Bedeutung. Personenverletzungen regeln sich nach dem Haftpflichtgesetz.

Das Reichsgericht (vergl. die Entscheidungen vom 13. April und 11. Mai 1904 bei Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch., Jahrgänge 1904 und 1905) ist aber auch für das Gebiet der nachbarrechtlichen Einwirkung dem oben gekennzeichneten Gedankengang nicht gefolgt, sondern hat eine andere Rechtsanschauung aufgestellt. Es geht von der Ansicht aus, daß ein Verbietungsrecht des Eisenbahnnachbarn gegen die beim Eisenbahnbetrieb unvermeidlichen Einwirkungen überhaupt nicht besteht. Die wirksame Ausübung eines solchen Rechts führe zu einem vom Standpunkt des öffentlichen Interesses völlig unhaltbaren Zustand; es könne gegenüber dem öffentlich-rechtlichen Charakter der Staatsakte, durch welche ein Bahnbau durchgeführt oder vom Staate erlaubt werde, nicht durchgreifen. Es versage, aber als notwendiger, von Recht und Billigkeit geforderter Ausgleich entstehe der Anspruch auf Schadloshaltung in allen, auch den Schadenfällen, in denen ein Verschulden der Eisenbahn bei dem von ihr verursachten Schaden gar nicht in Frage komme. Dieser Gedanke liege, wenn auch unausgesprochen, im System unseres Privatrechts und finde eine Stütze in dem Verfassungsgrundsatz von der Unverletzlichkeit des Privateigentums.

Diese Entscheidungen sind in ihren Begründungen nicht einwandfrei. Sie nehmen ohne näheren Nachweis in rechtlicher Hinsicht, lediglich wegen des tatsächlich unhaltbaren Ergebnisses, an, daß ein Verbietungsrecht des Nachbarn überhaupt nicht bestehe, und machen damit zugleich die Frage überflüssig, ob nach dem ergänzenden Landesrecht nicht ein Rechtsbehelf gegen den befürchteten unannehmbaren Zustand gegeben sei, obwohl das preußische Recht (für das die Entscheidungen ergingen) wie auch neben anderen das badische in den Enteignungsgesetzen Anlaß zu einer Prüfung wohl geboten hätte.

Trotzdem sprechen gewichtige innere und äußere Gründe dafür, daß die Eisenbahn diese Entscheidungen für ihre Stellungnahme ausschlaggebend sein läßt. Vorweg muß zugestanden werden, daß sie die praktisch einfachste Lösung bieten. Der darin liegende Gedanke macht das langwierige nachträgliche Enteignungsverfahren für die bestehenden Verhältnisse überflüssig und vereinfacht auch bei Neuerwerbung von Grundstücken für Bahnzwecke die Verhandlungen mit den Eigentümern; denn sowohl für die freihändigen Käufe, als für das Entschädigungsverfahren bei der Enteignung scheidet die Eigentumsbeschränkung durch die Duldung von Einwirkungen vollständig aus. Ob die hierdurch vermiedene Entschädigungsfrage überhaupt befriedigend zu lösen wäre, darf wohl bezweifelt werden. Denn, in welcher Weise soll der durch eine mögliche Gefahr herbeigeführte Minderwert eines Grundstücks bemessen werden? Bei der vielseitigen und oft unberechenbaren Verwendbarkeit der Grundstücke — heute Acker, morgen oder erst in 50 Jahren Baugrund — müßte eine Abschätzung bald den einen, bald den anderen schwer benachteiligen, je nachdem veränderte Verhältnisse eine Erleichterung oder Erschwerung der Gefahr brächten. Es liegt zweifellos im Interesse sowohl der Eisenbahn als ihrer Nachbarn, daß die Eisenbahn schlechthin die Haftung für jeden einzelnen Schaden trägt, dagegen aber von der Leistung von Minderwertentschädigungen beim Geländeerwerb für Bahnzwecke befreit bleibt. Die Gesamtsumme solcher Minderwertentschädigungen an langen Strecken würde die Eisenbahn gegenüber der Seltenheit bedeutenderer Schadenfälle in ganz übermäßiger Weise belasten, während das auf den einzelnen Eigentümer fallende Treffnis oft genug nicht hinreichend wäre, auch nur einen einmaligen Schaden zu decken.

So entspricht die Entscheidung aber auch dem sozialen Zug in Gesetzgebung und Rechtsprechung. Sie legt dem Stärkeren eine Haftung auf, weil er sie leichter tragen kann, nicht weil er schuldhaft handelte. So unrichtig die Behauptung ist, der Gedanke einer Haftung ohne Verschulden liege als Grundsatz verborgen in unserem Privatrecht, so richtig ist es, daß in zahlreichen Fällen von dem strengen gegenteiligen Grundsatz aus Billigkeitsgründen gerade von den modernen Gesetzen Ausnahmen gemacht werden. Dies ist ganz besonders bei Großunternehmungen der Fall, bei denen neben dem schon erwähnten Grund der Schonung des Schwächeren auch der Umstand die Nichtberücksichtigung des Verschuldens nahe legt, weil zumeist von diesem höchstpersönlichen Moment nur durch Vermittlung einer sehr künstlichen Konstruktion gesprochen werden kann, oft auch ein wirklich Verantwortlicher gar nicht zu finden ist. Handelt es sich vollends um Unternehmungen mit besonderen Betriebsgefahren, so besteht eine

ganz besondere Neigung, eine Haftung auch ohne Verschulden aufzuerlegen. Geschähe dies nicht durch Gesetz, so wäre gewiß die nächste Folge, daß gerade für Eisenbahnen der Schuldbegriff eine besondere Verschärfung in der Rechtsprechung erführe.

So darf wohl nicht erwartet werden, daß sich gegen diese Rechtsprechung des Reichsgerichts eine sachliche Gegnerschaft anderer Gerichte erhebt. Daß das Reichsgericht selbst in absehbarer Zeit seine Ansicht einmal ändert, ist ebenfalls nicht zu erwarten, nachdem in kurzer Zeit zweimal derselbe Spruch erging. Beide Entscheidungen wiederholen überdies — mutatis mutandis — eine unter der Herrschaft des Gemeinen Rechts ergangene Entscheidung mit ähnlichen Gründen, und es wird auf die Stetigkeit der Rechtsprechung in dieser Frage besonderes Gewicht gelegt unter Berufung auf die Übereinstimmung mit der früheren Praxis des Rheinischen Rechts. Wegen Gleichheit des Grundes sind die Entscheidungen auch auf die übrigen Einwirkungen (besonders die Erschütterungen) anwendbar, so daß ihnen eine ganz allgemeine Bedeutung zukommt.

Diese neueren Entscheidungen sind ergangen gegen preußische Kleinbahnen*); es fragt sich daher, ob sie sich trotz ihrer mehrfachen Bezugnahmen auf ergänzend in Betracht kommende preußische Landesgesetze und die Konzessionen zur Übertragung auf außerpreußische Verhältnisse eignen. Dies kann man unbedenklich bejahen. Die Begründung stützt sich im wesentlichen nicht auf bestimmte gesetzliche Bestimmungen; die von Dernburg besonders warm empfohlene Auslegungsquelle, die Natur der Sache, wird namentlich stark benutzt. Das Hauptgewicht der Entscheidungen liegt daher keineswegs in der Lückenlosigkeit ihrer formellen Begründung, sondern in der Brauchbarkeit des Ergebnisses und in ihrer Übereinstimmung mit dem Imponderabile „Rechtsgefühl", Vorzüge, die den urteilenden Richter über formelle Bedenken hinwegschreiten lassen, namentlich dann, wenn der oberste Gerichtshof vorangegangen ist.

*) Anm. d. Schriftl. Diese unterliegen bekanntlich dem in voriger Anmerkung erwähnten preußischen Gesetz vom 3. November 1838 nicht.

Was also in einer anderen, z. B. der badischen Gesetzgebung der unmittelbaren Anwendbarkeit jener Entscheidungen im Wege stände, würde doch bei der vollständigen Gleichheit der tatsächlichen Verhältnisse ein gleiches Ergebnis nicht hindern können. Wenn z. B. die Entscheidungen darauf abheben, daß die Kleinbahn kraft ihrer Konzession die öffentlich-rechtliche Pflicht zum Fortbetrieb habe, sie somit durch die Zulassung des Verbietungsrechts in eine Pflichtenkonkurrenz versetzt würde, daß dies aber unmöglich dem Gesetz entsprechen könne, so darf derselbe Schluß auch für eine Staatsbahn ohne konzessionsmäßige Sonderbestimmung lediglich auf den Umstand gegründet werden, daß dem Zwang einer Konzession an Macht und Unwiderstehlichkeit der Zwang der öffentlichen Meinung und des gewaltigen staatlichen Interesses vollkommen gleichzusetzen ist.

Inwieweit sich das Reichsgericht diese Grundsätze auch bei den oben erwähnten anderen, nicht dem Nachbarrecht angehörigen Schadenfällen zu eigen machen wird, steht dahin; eine vollkommene Gleichheit besteht tatsächlich und rechtlich nicht, und es scheint ein Zweifel, ob eine Übertragung angeht, wohl berechtigt. Dagegen ist die Frage für die nachbarrechtliche Einwirkungslehre gelöst auch für außerpreußische Rechtsgebiete.

Elektrische Winddruck-Meldevorrichtung.

In der Zeitschrift „The Electrician" vom 7. April d. J. findet sich die gedrängte Beschreibung einer elektrischen Meldevorrichtung, welche man auf dem Eisenbahnviadukt bei Leven (England) anläßlich eines seinerzeit vielbesprochenen schweren Unfalles eingerichtet hat, der darin bestand, daß ein ganzer Zug durch einen außerordentlich heftigen Orkan vom Viadukt in die Tiefe geweht wurde.

Das wesentlichste des durch die nebenstehende schematische Zeichnung näher erläuterten elektrischen Teiles der obgedachten Meldeeinrichtung sind zwei Wecker w_1 und w_2, die sich in den am Anfang und Ende des Viaduktes vorhandenen Wärterhäusern befinden. Sie läuten, sobald auf der Zwischenstrecke ein Sturm herrscht, der das Betreten des Viaduktes durch Personen oder dessen Befahren durch Züge nach den gemachten leidigen Erfahrungen als gefährlich und unstatthaft erscheinen läßt. Längs des Viaduktes hat man zwei Stromleitungen l_1 und l_2 hergestellt, welche in den vorerwähnten Wärterhäusern mit je einem Relais r_1 und r_2 sowie mit einer kräftigen Batterie B_1 und B_2 zu einem einzigen Schließungskreis verbunden sind, der jedoch während der gewöhnlichen, in der Zeichnung ersichtlich gemachten Ruhelage der Einrichtung stromlos bleibt, weil die mit dem gleichnamigen Pol an l_1 gelegten, also einander entgegengeschalteten gleich starken Batterien B_1 und B_2 nicht wirksam werden können. An den Arbeitskontakt der beiden Relais schließt sich ein gewöhnlicher Ortsstromkreis, in welchen der Wecker w_1 bezw. w_2 und eine Ortsbatterie b_1 bezw. b_2 eingeschaltet sind. Es schweigen sonach die Wecker stets so lange, als die Relaisanker abgerissen bleiben, wogegen sie läuten, sobald die letzteren von den Relais-Elektromagneten angezogen werden.

Auf dem Viadakt befinden sich an mehreren besonders bedrohten und den Stürmen am meisten preisgegebenen Stellen Tastervorrichtungen, denen die Aufgabe zufällt, die Tätigkeit der beiden Warnungswecker zu steuern. Jede solche Tastervorrichtung besteht aus einer Tafel t_1, t_2, t_3, welche mittels leicht beweglicher Gelenke auf einem eisernen Rahmengestell G_1, G_2, G_3 hängt und durch Federn f_1, f_2 f_3 und Gegenfedern v_1, v_2, v_3 in der senkrechten Lage festgehalten wird. Diese Klemmfedern lassen sich leicht und genau für einen bestimmten Druck einstellen, und ihre Spannung, die während der Sturmperioden vom Telegraphenmeister regelmäßig nachzuprüfen ist, wird stets derart geregelt, daß sie nur durch einen Winddruck von 160 kg auf 1 qm überwunden werden kann, in welchem Falle die betreffende Windfangtafel im Sinne des eingezeichneten Pfeiles aus der senkrechten Lage gebracht wird, wobei sie im Ausweichen einen der parallel in den Schließungskreis l_1, l_2 zugeschalteten Kontakte c_1, c_2, c_3 tätig macht. Infolge der auf diese Weise zustande kommenden leitenden Verbindung zwischen l_1 und l_2 entstehen zwei getrennte Stromkreise, in denen einerseits die Batterie B_1, anderseits B_2 unbehindert wirksam werden und die zugehörigen Relais erregen, so daß die Warnungswecker zu läuten beginnen. Dieser Darlegung der grundsätzlichen Anordnung ist nur noch hinzuzufügen, daß jeder der beiden Warnungswecker mit einer selbsttätigen Schreibvorrichtung und einer Uhr derart in Verbindung gebracht ist, daß die bleibenden Zeichen, welche auf einem stetig ablaufenden Papierstreifen niedergeschrieben werden, genau ersehen lassen, zu welchem Zeitpunkte (Tag, Stunde und Minute) eine Weckerauslösung erfolgte, wie lange sie andauerte und wie oft sie sich wiederholte.

Wie man sieht, läßt die geschilderte Winddruck-Meldevorrichtung, was ihre Einfachheit und die sich hieraus ergebenden Betriebsvorteile anbelangt, nichts zu wünschen übrig, und es wird ihr auch, wie englische Tagesblätter vielfach mit auffälligem Eifer berichteten, von den beteiligten Amtsstellen volles Vertrauen entgegengebracht. Bei näherer Prüfung läßt sich jedoch unschwer erkennen, daß sie selbst bei vorzüglicher Ausführung und Betriebsfähigkeit ihren Zweck nur teilweise zu

erfüllen vermag. Fällt der Zeitpunkt, in dem durch die Warnungswecker Gefahr gemeldet wird, mit demjenigen zusammen, in welchem sich Züge dem Viadukt nähern, so können die letzteren allerdings durch den betreffenden Bahnwärter benachrichtigt und aufgehalten werden; diese immerhin wertvolle Möglichkeit gewährleistet die Einrichtung für alle Fälle, allein sie schließt dabei keineswegs aus, daß Züge, welche bei schweigenden Weckern auf den Viadukt gelangen, erst dort von der gefährlichen Sturmwelle ereilt werden. Als einwandfreie Sicherung kann demnach die Meldevorrichtung, die wohl überhaupt in erster Linie eine Art Beruhigungsmittel für die Reisenden darstellen soll, keineswegs gelten. Dagegen erscheint es nicht ausgeschlossen, daß durch die selbsttätigen Aufschreibungen und deren strenge, gewissenhafte Vergleichung mit den jeweilig herrschenden, für die Witterung maßgebenden Umständen nach mehrjährigen Beobachtungen Anhaltspunkte hinsichtlich der Bedingungen und Anzeichen für die gefährlichen Windstürme gewonnen werden können, welche sich in der Form von Vorherbestimmungen zur Sicherung des auf dem Viadukt abzuwickelnden Zugverkehrs nutzbringend verwerten lassen.

L. K.

„Automobilabenteuer eines Berliner Professors."

Unter diesem Stichwort berichteten jüngst die Tageszeitungen über ein Mißgeschick, das dem Geheimen Medizinalrat Professor Dr. H. in Berlin auf der Rückkehr von einer nach Triest unternommenen Automobilfahrt zugestoßen sein soll. Professor Dr. H. habe nämlich sein Fahrzeug in München als Frachtgut nach Ochsenfurt aufgegeben, um es von da nach Berlin weiter spedieren zu lassen. In Ochsenfurt habe nun ein eifriger Bahnbediensteter gefunden, daß sich im Behälter des Kraftwagens noch etwa 15 kg Benzin befunden haben. Da die Verfrachtung von Benzin dem Tarife für feuergefährliche Güter unterliege, so hätte die Aufgabe besonders vermerkt werden müssen, damit derartige Gegenstände nicht in Wagen, die unmittelbar hinter der Lokomotive laufen, verladen würden. Gebührenhinterziehung werde aber mit dem zwölffachen Betrage der Fracht bestraft, in welchem Falle auch die Emballage mit zu berechnen sei. Der Stationsbeamte in Ochsenfurt habe daher eine Strafe von 21 500 ℳ. auf das Fahrzeug gelegt. Professor Dr. H. habe zwar gegen Ausstellung eines Reverses das Automobil ausgehändigt erhalten, erhebe aber gegen die Strafe den Einwand, daß das Gesamtgewicht des Automobils unmöglich als Emballage in Anrechnung gebracht werden dürfe und höchstens der zwölffache Betrag für die vorgefundenen 15 kg Benzin, von deren Vorhandensein er übrigens gar keine Kenntnis gehabt haben will, angerechnet werden könne. Auf den Ausgang dieses seltsamen Rechtsstreites — so schließen die Tagesblätter ihre Berichte — sei man namentlich in den Kreisen der Automobilisten sehr gespannt.

Zu dieser Sache schreibt uns ein Rechtskundiger:

„Für den Betroffenen mag der Fall ja „seltsam" und namentlich hinsichtlich seines Ausganges „spannend" sein, für den Sachkundigen ist er es aber wohl nicht. Daß es für feuergefährliche Gegenstände nicht einen „besonderen Tarif" gibt und daß hier nicht die „Gebührenhinterziehung" der Grund der Erhebung einer Strafe — genau gesprochen, eines Frachtzuschlags — war, brauchen wir nicht weiter zu erörtern, ebensowenig, daß hier die Strafe nicht im Zwölffachen der Fracht bestehen könne; die letztere müßte sonst nach einem einfachen Rechenexempel für das Fahrzeug in der Strecke München-Ochsenfurt (256 km) nicht weniger als rund 1791 ℳ. betragen haben, was wohl auch dem harmlosen Zeitungsleser zu hoch erschienen sein mag. Die Rechtslage ist vielmehr einfach die: Benzin gehört wegen seiner Feuergefährlichkeit zu den Gütern, die nach der Ziffer XXI der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung nur unter den dort näher angegebenen Bedingungen zur Beförderung auf den Eisenbahnen zugelassen sind. Wenn nun solche in der Anlage B genannte Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Inhaltsangabe oder unter Außerachtlassung der hierfür angeordneten Sicherheitsvorschriften zur Beförderung aufgegeben werden, so ist nach § 53 Abs. 7 und 8 E.-V.-O. an die Eisenbahn ein „Frachtzuschlag" zu zahlen, der 12 ℳ. für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandstückes beträgt. Das Versandstück ist aber hier das Automobil, mit dem der Benzinbehälter zu einem einheitlichen Ganzen verbunden ist. Der Fall liegt nicht anders, als wenn z. B. in einem 50 kg schweren Koffer Effekten sich geladene Revolverpatronen oder ein Paket Zündhölzer verpackt vorfinden. Das „ganze Versandstück" ist in diesem letzteren Falle eben auch der ganze Koffer und nicht etwa das Paket Patronen oder Zündhölzer. Es mag sein, daß in solchen Fällen der Frachtzuschlag oder, was er rechtlich ist, die Konventionalstrafe im Vergleiche zu dem geringen Gewichte des verbotswidrig aufgegebenen Gegenstandes manchmal sehr hoch erscheint, aber das Gesetz wollte eben mit Rücksicht auf die große Gefährlichkeit, die in solchen Fällen mit der Beförderung derartiger Güter verbunden ist, und die unter Umständen sehr schweren Folgen, die sich hierbei ergeben können, harte Strafen festsetzen. Man denke z. B. nur, daß im vorliegenden Falle der Benzinbehälter des Kraftwagens explodiert wäre und dieser Vorgang in einem durch die Unkenntnis des Bahnpersonals über den Inhalt des Behälters hervorgerufenen unrichtigen Umgehen mit dem Fahrzeuge seinen Grund gehabt hätte. Die Ansicht, daß nur das Gewicht des verbotswidrigen Teiles des Frachtstückes, also hier nur das Gewicht des Benzins, der Berechnung des Frachtzuschlags zugrunde zu legen sei, wird zwar auch von Eger (Komm. z. E.-V.-O., 2. Aufl., S. 270) vertreten, sie steht aber mit dem klaren Wortlaute des Gesetzes und der bestimmten Absicht des Gesetzgebers im Widerspruche und wird durchweg von der Literatur als unrichtig abgelehnt; wir möchten in dieser Hinsicht namentlich auf die Ausführungen in der Ztschr. f. d. internat. Eisenbahntransport Jahrg. 10 S. 184 verweisen. Ob der Aufgeber davon Kenntnis hatte, daß sich im Behälter noch Benzin befinde, ist ebenso gleichgültig, wie der Umstand, ob ihm die Bestimmungen der Eisenbahn-Verkehrsordnung bekannt waren oder nicht; denn ein Verschulden ist nach übereinstimmender Lehre und Rechtsprechung nicht Voraussetzung für die Verpflichtung zur Entrichtung des Frachtzuschlags (vergl. Staub, Komm. z. H.-G.-B., 7. Aufl. S. 1512 Anm. 15; Urteil des O.-L.-G. Naumburg in dieser Zeitung Jahrg. 1904 S. 432; Eger, E.-V.-O. 2. Aufl. S. 270 und den Aufsatz in dieser Zeitung Jahrg. 1899 S. 1226). Für den Automobilfahrer wird sich also in solchem Falle nur ein Recht ergeben, und dieses Recht heißt, so hart es erscheinen mag: zahlen!"

Dies der Rechtsstandpunkt. Inwieweit etwa Billigkeitsrücksichten zu einer Milderung des Zuschlags führen möchten, ist eine andere Frage.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Wegeschranken.** Während die Schranken der verkehrsreichen Wegeübergänge in der Regel so angeordnet sind, daß der Wärter die Schranken beider Bahnseiten von seinem Standorte aus zu bedienen vermag, befinden sich an den weniger benutzten Übergängen vielfach noch Schrankenanlagen, deren Bedienung ein Überschreiten der Gleise erforderlich macht. Um den hiermit verbundenen Gefahren möglichst vorzubeugen, sind neue Schrankenanlagen in der Regel so auszuführen, daß ihre Bedienung von derjenigen Bahnseite aus erfolgt, an der sich der Aufenthaltsraum des Wärters befindet. Der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten hat nun angeordnet, daß nach diesem Grundsatze auch die bestehenden Schranken, wie dies von einzelnen Eisenbahndirektionen in anzuerkennender Weise bereits geschieht, nach und nach abgeändert werden, soweit dies die für die laufende Unterhaltung zur Verfügung stehenden Mittel gestatten. Auf Schranken, die gewöhnlich geschlossen gehalten werden, finden diese Bestimmungen keine Anwendung.

— **Bezirkseisenbahnrat Magdeburg.** Infolge des Übergangs der Bahnstrecken Hildesheim-Goslar und Hildesheim-Braunschweig aus dem Bezirke der Eisenbahndirektion Hannover in denjenigen der Eisenbahndirektion Magdeburg, welcher mit dem 1. April d. J. vollzogen ist, wird durch einen gemeinsamen Erlaß der preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten, der Landwirtschaft, Domänen und Forsten und für Handel und Gewerbe der Handelskammer zu Hildesheim eine Vertretung auch im Bezirkseisenbahnrat Magdeburg eingeräumt. Es ist demnach von ihr für den Rest der Wahlzeit 1904/06 die Wahl eines Mitgliedes und eines stellvertretenden Mitgliedes vorzunehmen.

— **Wagengestellung für den Kohlen-, Koks- und Brikettversand im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des Ruhrbezirks sind vom 16. bis 31. Mai d. J. in 14 Arbeitstagen 286 491 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 464 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 247 556 und auf den Arbeitstag 19 043 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Mai d. J. auf den Arbeitstag 1421 und im ganzen 38 935 Wagen zu 10 t oder 15,7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn vom 16. bis 31. Mai d. J. 38 249 Wagen gegen 33 626, in Oberschlesien 74 292 Wagen gegen 72 040 und in den drei Bezirken zusammen 399 032 Wagen zu 10 t gegen 353 222 und war demnach im Saarbezirk 4623 Wagen oder 13,7 %, in Oberschlesien 2252 Wagen oder 3,1 % und in den drei Bezirken zusammen 45 810 Wagen zu 10 t oder 13 % höher als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Im ganzen Monat Mai stellt sich der Versand von Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn im Ruhrbezirk auf 547 163 Wagen gegen 462 231, im Saarbezirk auf 72 692 Wagen gegen 60 982, in Oberschlesien auf 147 766 Wagen gegen 134 428 und in den drei Bezirken zusammen auf 767 621 Wagen zu 10 t gegen 657 641 und war demnach im Ruhrbezirk 84 932 Wagen oder 18,4 %, im Saarbezirk 11 710 Wagen oder 19,2 %, in Oberschlesien 13 338 Wagen oder 9,9 % und in den drei Bezirken zusammen 109 980 Wagen zu 10 t oder 16,7 % höher als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Die Gesamtförderung bezw. der Gesamtversand an Kohlen und Koks in den verflossenen fünf Monaten des laufenden Jahres beträgt im Ruhrbezirk 2 066 700 Wagen gegen 2 349 327, im Saarbezirk 340 418 Wagen gegen 315 356, in Oberschlesien 808 836 Wagen gegen 700 099 und in den drei Bezirken zusammen 3 215 954 Wagen zu 10 t gegen 3 364 782 und ist demnach im Ruhrbezirk 282 627 Wagen oder 12 % geringer, im Saarbezirk 25 062 Wagen oder 7,9 % höher, in Oberschlesien 108 737 Wagen oder 15,5 % höher und in den drei Bezirken zusammen 148 828 Wagen zu 10 t oder 4,4 % geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 20. Mai d. J. und betrug 20 651 Wagen gegen 19 718 am 19. Mai im Jahre zuvor.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 16. bis 31. Mai d. J. 61 792 Wagen zu 10 t gegen 51 233 in der gleichen Zeit des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 3 gegen 57 sowie von anderen Gütern 60 gegen 18 Wagen zu 10 t.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 16. bis 31. Mai d. J. 56 314 offene Wagen gegen 54 219 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 2095 oder 3,9 % offene Wagen mehr gestellt und beladen abgefahren.

Wie aus obiger Zusammenstellung ersichtlich, hat die Wagengestellung für Kohlen, Koks und Briketts im Ruhrkohlenbezirk im Monat Mai d. J. die außerordentliche, noch nie dagewesene Höhe von 547 163 Wagen zu 10 t erreicht und hiermit die in dem gleichen Monat des Vorjahres um 84 932 Wagen oder 18,4 % und die bisher höchste Leistung im Ruhrbezirk mit 513 893 Wagen im Monat März d. J. noch um 33 270 Wagen oder 6,5 % überstiegen. Außerdem wurden im Monat Mai d. J. noch 109 022 offene Wagen für andere Güter sowie 74 170 bedeckte und Spezialwagen gestellt, so daß sich die Gesamtwagengestellung in diesem Monat auf 730 355 oder arbeitstäglich 27 050 Wagen beläuft.

— **Arbeiterausschüsse.** Bei Beratung des Eisenbahnetats in der württembergischen Abgeordnetenkammer erklärte der Präsident der Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Staatsrat v. Balz, die Eisenbahnverwaltung habe keinerlei grundsätzliche Bedenken gegen den Wunsch auf Errichtung von Arbeiterausschüssen für die Arbeiter im Betriebs- und Bahnunterhaltungsdienst. Bei Behandlung von Eingaben um Bildung solcher Ausschüsse werde geprüft werden, auf welchen Stationen das Arbeiterpersonal so zahlreich sei, daß es sich lohne, einen Arbeiterausschuß zu bilden. Etwas schwieriger und zweifelhafter liege die Sache bezüglich des Wunsches, daß die Arbeiterausschüsse durch Abgeordnete sich alljährlich zu einer Versammlung zusammenfinden, um gemeinsame Angelegenheiten zur Sprache zu bringen. Er sei nicht in der Lage, heute eine Auskunft zu geben, wie sich die Verwaltung zu diesem Wunsch zu stellen haben werde. Wenn besondere Schwierigkeiten nicht vorliegen, so wisse er nicht, ob es nicht auch im Interesse der Verwaltung liege, gewisse allgemeine Angelegenheiten mit den Arbeitern zusammen zur Sprache zu bringen, also unter Zuziehung eines Beamten der Eisenbahnverwaltung, der den Vorsitz zu führen hätte. Eine förmliche Zusage möchte er jetzt nicht geben. Im allgemeinen möchte er übrigens versichern, daß selbstverständlich auch jetzt schon die Verwaltung nichts versäumt habe, nach den Verhältnissen dieser Arbeiter zu sehen, ihre Löhne in entsprechender Weise festzusetzen, für entsprechende Ruhezeiten zu sorgen.

— **Badische Staatsbahnen.** Wie die Köln. Ztg. meldet, ist an Stelle des zum Direktor im Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten ernannten Oberregierungsrats Schulz Regierungsrat Herrmann, bisher Mitglied der preußisch-hessischen Eisenbahndirektion Mainz, in das Kollegium der Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen berufen und gleichzeitig zum Vorstand der Verkehrsabteilung ernannt worden. Herrmann steht erst im 37. Lebensjahre, gilt aber als ein hervorragender Fachmann in verkehrspolitischen Fragen. Im Jahre 1895 hatte er die Referendarprüfung bestanden und trat als Hilfsarbeiter bei der Generaldirektion der Eisenbahnen ein, wo er vor fünf Jahren zum Regierungsrat ernannt wurde.

— **Einwirkung des Bergarbeiterstreiks auf den Kohlenabsatz und die Eisenindustrie.** Hierüber teilte in der Essener Generalversammlung des Vereins für die bergbaulichen Interessen des Oberbergamtsbezirks Dortmund der Vorsitzende, Geh. Bergrat Koebler, folgendes mit:

Der Absatz des Kohlensyndikats wurde infolge des großen Streiks in den ersten beiden Monaten lahmgelegt, und auch die lebhafte Steigerung, die man nach dem Streik erwartete, ist nicht eingetreten. Die in früheren Jahren vom Berichter angestellte Vergleichung des ersten Drittels des laufenden Jahres mit der gleichen Periode des Vorjahres ist daher diesmal nicht zulässig. In den drei Monaten März, April, Mai geben die Wagengestellungsziffern eine Vergleichsmöglichkeit über die Entwicklung des Absatzes. Für diese drei Monate erreichte die Gestellung von Wagen für die Abfuhr von Kohlen, Koks und Briketts im Ruhrbezirk die Höhe von mehr als 1 500 000, während im selben Zeitraum die Staatsbahnen an der Saar etwa 208 000 und in Oberschlesien 450 000 Wagen stellten. Gegen die entsprechende Zeit des Vorjahres hat der Saarbezirk die größte Zunahme zu verzeichnen, nämlich 9,6 %; hingegen stellte sich der Versand im Ruhrbezirk nur um 6,7 % und in Oberschlesien nur um 6,4 % höher. Der durch den Ausstand im Ruhrbezirk der Staatsbahnverwaltung entstandene Ausfall an Einnahmen ist durch den Transport der aus anderen Bezirken und seewärts eingegangenen Kohlen nicht ausgeglichen worden. In den ersten drei Monaten 1905 zeigt sich demnach ein Rückgang gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres. Bis Ende April ist dieser Rückgang aber im Güterverkehr wie im Gesamtverkehr nahezu vollständig ausgeglichen; es steht somit zu hoffen, daß der Ausstand einen nachteiligen Einfluß auf die Eisenbahneinnahmen nicht haben wird. Der Eisenindustrie hat der Ausstand eine empfindliche Einbuße der Produktion in den beiden ersten Monaten nicht gebracht. Der Gesamtbetrag ist nahezu dem des Vorjahres gleich, und in Thomas-Roheisen ist sogar eine geringe Mehrleistung zu verzeichnen. In bezug auf die Ausfuhr an Roheisen sind für die vier ersten Monate die Ziffern weitaus größer als im Vorjahre, dagegen ist die Einfuhr beträchtlich geringer, ein Beweis der Fähigkeit der heimischen Eisenindustrie, den Markt des Reiches in dieser Hinsicht genügend zu versorgen. Einen wesentlichen Anhalt für die voraussichtliche Entwicklung der wirtschaftlichen Lage bildet die Konferenz, die die Eisenbahnverwaltung mit den Vertretern der westlichen Bergwerksbezirke abhält und die den Bedarf an Eisenbahnwagen festsetzt. Man hat diesmal eine Bedarfssteigerung von 4 % für den Steinkohlentransport veranschlagt. Der Gesamtabsatz für 1905 wird nach der Schätzung des Vorsitzenden des Vereins jenen von 1904 nur wenig überschreiten. Voraussichtlich wird sich für die Herbstmonate eine erhebliche Gestellungsziffer ergeben. Für Koks stellt sich die Schätzung höher, nämlich auf 8 %, weil die Eisenindustrie einen erheblich höheren Bedarf zeigt und die lothringischen Hütten eine vermehrte Lagerung vornehmen. Noch höher stellt sich die Ziffer für Briketts, es wurde daher eine Steigerung des Bedarfs gegen das Vorjahr um 10 % angenommen. Für die Absatzverhältnisse des Bezirkes dürfte auch die Vereinigung der Häfen von Duisburg und Ruhrort von größerer Bedeutung werden.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung ist verliehen: dem Regierungsassessor Pütter die Stelle eines Mitgliedes der Eisenbahndirektion in Münster i/W. und dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Czygan die Stelle des Vorstandes der Eisenbahn-Betriebsinspektion 1 in Osnabrück. — Ernannt ist der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Paul Effenberger in Danzig zum Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor.

— Zur Beschäftigung sind überwiesen: der Regierungsbaumeister des Hochbaufachs Freise der Eisenbahndirektion in Magdeburg und der Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Offenberg der Eisenbahndirektion in Essen a/Ruhr. — Dem Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Hugo Schneiders in Posen ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Staatsdienste erteilt. — Dem Großherzoglich hessischen Regierungsassessor Martin Schmidt, Vorstand der Eisenbahn-Verkehrsinspektion in Dessau, ist der Charakter als Regierungsrat verliehen.

Bei der sächsischen Staatsbahnverwaltung sind versetzt: die juristischen Hilfsarbeiter, Finanzassessoren Dr. jur. Freiherr v. Brandenstein von der Betriebsdirektion Dresden-Neustadt (und Altstadt) und Dr. jur. Domsch von der Betriebsdirektion Leipzig I (und II) zur Generaldirektion, Hoffmann von der Generaldirektion zur Betriebsdirektion Leipzig I (und II), Dr. jur. Immisch von der Generaldirektion zur Betriebsdirektion Chemnitz und Ritterstädt von der Betriebsdirektion Chemnitz zur Betriebsdirektion Dresden-Neustadt (und Altstadt). — Ernannt ist der außeretatsmäßige Regierungsbaumeister Becker für das Baubureau Döbeln.

Österreich.

— **Ausbau der Bahn von Friedberg nach Aspang.** In der Sitzung des niederösterreichischen Landtags vom 5. d. M. wurde ein Dringlichkeitsantrag betreffend den Ausbau dieser Bahn gestellt. Der Antragsteller erklärte, die Eisenbahn Wien-Aspang sei zur Verstaatlichung reif. Wenn man sie aber jetzt schon verstaatlichen wollte, so würde dies nur zu einem höheren Zinsfuß möglich sein. Wenn man dagegen damit warte bis zum Jahre 1907, so könne man die Verstaatlichung zu günstigeren Bedingungen durchführen. Es wäre aber verfehlt, wenn man auch den Bau der Verbindungsbahn nach Friedberg aufschieben wollte.

Die in Bau begriffene Strecke Hartberg-Friedberg dürfte bald vollendet sein, und sei es daher an der Zeit, den Bau der 21 km langen Teilstrecke Friedberg-Aspang in Angriff zu nehmen. Der Landtag beschloß, die Regierung aufzufordern, diesen Bau derart vorzubereiten, daß er bis Ende November 1907, wo die Aspangbahn zur Einlösung kommt, vollendet sei.

— **Die Einnahmen der österreichischen Privatbahnen** stellten sich im Mai d. J. nach den vorliegenden vorläufigen Ausweisen wie folgt:

	1905	gegen 1904
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	7 281 700 Kr.	— 44 570 Kr.
Südbahn	9 780 028 „	— 163 215 „
Staatseisenbahngesellschaft	5 115 030 „	— 145 798 „
Österreichische Nordwestbahn:		
garantierte Linie	2 018 845 „	— 65 589 „
Ergänzungsnetz	1 267 808 „	+ 7 480 „
Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn	668 982 „	— 40 615 „
Aussig-Teplitzer E. altes Netz	1 286 956 „	+ 102 107 „
Buschtêhrader Bahn Lit. A.	616 497 „	+ 11 800 „
„ „ Lit. B.	1 156 117 „	+ 32 400 „
Böhmische Nordbahn	866 083 „	+ 1 937 „

— **Kaiser Ferdinands-Nordbahn.** In der ordentlichen Generalversammlung teilte der Vorsitzende zunächst mit, daß Sektionschef v. Hardt nach der Versetzung in den Ruhestand auch der lange Jahre bekleideten Stelle eines landesfürstlichen Kommissärs der Nordbahn enthoben worden ist. Der Präsident hob hervor, daß Sektionschef v. Hardt bei strenger Wahrung der Amtspflichten stets sein Interesse am Bestande und Gedeihen des gesellschaftlichen Unternehmens an den Tag gelegt und dies auch beim Ausscheiden betätigt habe, indem er in hochherzigster Weise einen Betrag von 3000 Kr. mit der Widmung übermittelt habe, die Zinsen zu Weihnachten jedes Jahres zur Verabreichung passender Geschenke an die tüchtigsten und bravsten Zöglinge des gesellschaftlichen Kinderasyls zu verwenden. Das bezeichnete Kapital werde einem eigenen, mit dem Namen des Gebers gekennzeichneten, in den Büchern besonders erscheinenden Fonds zugeführt. Dem Sektionschef v. Hardt wurde durch Erheben von den Sitzen der Dank ausgesprochen.

Den ersten Punkt der Tagesordnung bildete der Jahresbericht. Danach hat der Verkehr des Hauptbahnnetzes im abgelaufenen Geschäftsjahre in allen seinen Zweigen einen namhaften Aufschwung genommen. Der Personen- und Gepäckverkehr ist um 4,76 %, der Eilgutverkehr um 1,71 % und der Frachtenverkehr um 5,54 % gestiegen. Die Mehreinnahme im Personenverkehr gehe mit einer Steigerung der Personenkilometer um 2,5 % und der Anzahl der beförderten Personen um 2,83 % Hand in Hand, und daraus darf geschlossen werden, daß die Fahrkartensteuer ihre ungünstige Einwirkung auf die Entwicklung dieses Verkehrszweiges erschöpft habe und daß nunmehr wieder mit der in früheren Jahren beobachteten stetigen Zunahme gerechnet werden könne. Die gesamten eigentlichen Betriebsausgaben des Hauptbahnnetzes erhöhten sich um 1 199 493 Kr. oder um 2,58 %. Angesichts der Steigerung der Nutzleistung im Personen- und Güterverkehr und der dadurch hervorgerufenen um 2,33 % erhöhten Leistung an Rohtonnenkilometern sei diese Zunahme als mäßig zu bezeichnen, wobei noch ins Gewicht falle, daß sie zum weitaus überwiegenden Teile mit rund 937 000 Kr. durch höhere Personalkosten entstanden ist, während sich die sachlichen Auslagen des Bahnbetriebes nur um rund 262 000 Kr. vermehrt haben. Das Verhältnis der eigentlichen Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen ergab sich mit 51,54 %, also um etwas günstiger als im Vorjahre, wo es 52,6 % betrug. Dem Pensionsfonds ist infolge des mit 1. Januar 1893 in Kraft getretenen neuen Pensionsstatuts im Gegenstandsjahre eine Summe von 2 292 603 Kronen zuzuweisen, die sich aus dem den Einlagen der Bediensteten gleichkommenden Beitrage von 897 433 Kr. und einem außerordentlichen Beitrage von 1 395 170 Kr. zusammensetzt und wodurch die Betriebsrechnung des Hauptbahnnetzes eine Mehrbelastung von 120 195 Kr. gegenüber dem Vorjahre erfuhr. Auf eine ganze Aktie entfallen von der von der ersten Instanz für das Berichtsjahr vorgeschriebenen Erwerbsteuer samt Zuschlägen 112 Kr., ferner als Anteil des Staates am Reingewinn des Hauptbahnnetzes 23 Kr., zusammen 136 Kr., während den Aktionären 283 Kr. verbleiben. Die Gesellschaft hat also, abgesehen von ihren sonstigen öffentlichen Abgaben (Realsteuern, Gebühren usw.), 32,5 % ihres Gesamterträgnisses für öffentliche Zwecke abgestattet.

In der Debatte zum Geschäftsbericht dankte zunächst ein Aktionär der Verwaltung, daß seiner im Vorjahre gegebenen Anregung, die Gehaltsklassen der unteren Bediensteten zu erweitern, Rechnung getragen wurde, und ersucht, die Gepäckträger mit festen Bezügen anzustellen sowie die Lage der Weichenwächter zu verbessern; er empfiehlt schließlich sämtliche Arbeiter dem Wohlwollen der Direktion. Der Generaldirektor verspricht, die Anregungen des Aktionärs nach Tunlichkeit in Erwägung zu ziehen. Ein anderer Aktionär brachte die in einem Wiener Blatte gegen zwei Oberbeamte der Gesellschaft erhobenen Angriffe, die er schon in der vorjährigen Versammlung ausführlich erörtert hatte, neuerlich zur Sprache und empfahl das Betreten des Klageweges gegen die Angriffe der betreffenden Zeitung. Der Generaldirektor erwiderte, daß die angegriffenen Funktionäre bei der Verwaltung und der Generaldirektion genügend Schutz gegen Angriffe finden. Der Präsident schloß sich in seiner kurzen Erwiderung den Ausführungen des Generaldirektors an, indem er betonte, daß die berührte Angelegenheit die Verwaltung sehr beschäftige und daß die übrigens Beamte in hervorragenden Stellungen unvermeidlichen Angriffen ausgesetzt seien. Auf eine Anfrage teilte der Generaldirektor mit, daß die Absicht bestehe, einen kleinen Teil der Prioritätsanleihe vom Jahre 1902 auszugeben. Der Betrag werde aber so gering sein, daß den Aktionären kein Bezugsrecht angeboten werden wird.

Der Antrag der Verwaltung, von dem Reingewinn von 15 596 544 Kr. eine Superdividende von 167,50 Kr. für die ganze Aktie zu verteilen und 3 115 919 Kr. auf neue Rechnung vorzutragen, wurde einstimmig angenommen.

— **Erste ungarisch-galizische Eisenbahn in Liquidation.** Die Liquidatoren sind nunmehr ernannt. Die Eintragung der Liquidationsfirma ist beantragt. Gleichzeitig wird der Aufruf an die Gläubiger der Gesellschaft, ihre Forderungen binnen bestimmter Frist anzumelden, verlautbart. Nach dem Stande des Liquidationsvermögens werden für jede Aktie mit Coupon vom 1. Juli d. J. ein Nennbetrag von 403,08 Kr. in 4 prozentiger Kronenrente mit Coupon vom 1. März 1906 und ein Barbetrag von etwas über 12 Kr. ausgefolgt werden.

— **Wiener Stadtbahn.** Der von der österreichischen Staatsbahnverwaltung geführte Betrieb der Wiener Stadtbahn lieferte im Jahre 1904 laut der von der Staatsbahndirektion Wien aufgestellten Betriebsrechnung Einnahmen im Betrage von 5 158 040 Kr., dagegen betrugen die Betriebsausgaben 5 928 982 Kr. Der sonach sich ergebende Betriebsabgang von 770 942 Kr. (gegen 546 996 Kr. im Jahre 1903) ist vorbehaltlich etwaiger Richtigstellung auf Grund der noch durchzuführenden Prüfung der Betriebsrechnung von den beitragleistenden drei Kurien, und zwar vom Staate mit 657 159 Kr., vom Lande Niederösterreich mit 38 547 Kr. und von der Gemeinde Wien mit 75 237 Kr. zu tragen. Die Ergebnisse des Betriebes wurden auch im Berichtsjahre durch den Wettbewerb der städtischen Straßenbahnen empfindlich beeinträchtigt. Die Anzahl der

Reisenden auf der Wiener Stadtbahn betrug im Berichtsjahre 29953067 gegen 32012240 Reisende im Jahre 1903. Die höchste Tagesfrequenz wurde am 25. Mai mit 255622 Personen erreicht.

— **Bahn niederer Ordnung Mattuglie - Abbazia - Lovrana mit einer Abzweigung in der Richtung gegen Fiume.** Die Sicherstellung dieser Bahn soll den Gegenstand der Beschlußfassung des Istrianer Landtages bilden. Nach dem Antrage des Landesausschusses wird das Land Istrien die Garantie für die zu Lasten der Bahn Mattuglie-Abbazia-Lovrana im Betrage von 1000000 Kr. auszugebenden Prioritätsobligationen sowie desgleichen für die behufs Herstellung der Zweiglinie nach Cantrida mit dem Betrage von 750000 Kr. auszugebenden Schuldverschreibungen übernehmen. Die Bahn soll schmalspurig ausgeführt werden. Gegen die Wahl der Schmalspur wendet sich eine in der „Zeit" veröffentlichte Zuschrift. Es wird darin ausgeführt, daß eine Bahnverbindung des Bahnhofes Mattuglie mit Lovrana nur im direkten Anschluß an das Hauptnetz der Südbahn durchgeführt werden dürfe. Nur durch einen solchen würde sich der internationale Fremdenzufluß zur österreichischen Riviera steigern und in Verbindung mit der Ausgestaltung Lovranas zu einem Seehafen sowohl der inländische Personenverkehr nach Dalmatien, als auch der internationale Verkehr von Lovrana über die österreichische Riviera nach Ägypten und Indien sich leiten lassen. Für den Lokalverkehr aber sei eine elektrische Straßenbahn zwischen Abbazia und Lovrana vollkommen ausreichend. Bei Ausführung einer Schmalspurbahn werden natürlich auch die Hoffnungen auf Ausgestaltung Lovranas zu einem Seehafen hinfällig.

— **Kundmachung von Verkehrsstörungen.** Nach einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs ist die Eisenbahn nicht verpflichtet, die jeweils auf einer in ihrem Betriebe stehenden Seitenlinie eingetretene Verkehrsstörung auf sämtlichen Stationen ihres Bahnnetzes kundzumachen. Die Unterlassung der Verlautbarung in den Stationen ziehe daher auch nicht eine Ersatzpflicht der Eisenbahn für den den Reisenden aus der Unkenntnis einer solchen Verkehrsstörung entstandenen Schaden nach sich. — Nach derselben Entscheidung kann für die von den Personenkassen auf Anfragen der Reisenden über Verkehrsstörungen erteilten Auskünfte eine Haftung der Eisenbahn weder aus den Bestimmungen der Betriebsordnung, noch aus jenen des Betriebsreglements abgeleitet werden.

— **Zentralinspektor Paul.** Dieser Tage ist der Zentralinspektor a. D. P a u l der österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft gestorben. Paul stand seit der Beendigung der technischen Studien (1855) bis 1904 in den Diensten der Gesellschaft.

Er war an der Verfassung der Pläne zahlreicher hervorragender Bauten beteiligt, wie der Wiener Maschinenfabrik, dem Grenzbahnhofgebäude in Bodenbach, der Zinshäuser des Pensionsinstituts und des Zentralbahnhofs in Wien. Ferner verfaßte er die Pläne für die Bahnhofgebäude in Kolin und Preßburg sowie für die Maschinenwerkstätte in Bubna. Der Plan für das große Aufnahmegebäude am Westbahnhof in Budapest ist ebenfalls sein Werk. Weiter war ihm die Verfassung der Pläne für die großen Wohnhäuser des Pensionsinstituts und für das Direktionsgebäude der Gesellschaft in Budapest übertragen. Die gesamten Hochbauten bei dem Bau der Linien der Waagtalbahn und der Mährischen Transversalbahnen wurden nach von ihm verfaßten Entwürfen ausgeführt.

Zentralinspektor Paul hat ferner für Nebenbahnen die von der österreichischen und ungarischen Regierung als mustergültig anerkannten Hochbaunormalien entworfen, die in der Folge nicht nur auf den Nebenbahnen der Gesellschaft, sondern auch bei anderen Bahnverwaltungen zur Anwendung gelangten.

Ungarn.

— **Tarifarische Wünsche der ungarischen Malzfabriken.** Der Verein der ungarischen Malzfabrikanten hielt am 21. Mai d. J. in Preßburg eine Versammlung, in welcher auf Anregung der Preßburger Handels- und Gewerbekammer jene Wünsche in bezug auf die Ausfuhrtarife zusammengefaßt wurden, deren Durchführung geeignet erscheine, die Lage der ungarischen Malzindustrie zu verbessern.

— **Abschriften von Frachtbriefduplikaten und Aufgabescheinen.** In der neuen Dienstanweisung für die Güterbeförderung auf den ungarischen Staatsbahnen, welche am 1. d. M. in Kraft getreten ist, ist u. a. ausgesprochen, daß Abschriften der Frachtbriefduplikate und Aufgabescheine nicht ausgefolgt werden dürfen, wenn der Absender die Ausfolgung des Frachtbriefduplikats oder des Aufgabescheins auf dem Frachtbriefe nicht verlangt hat. Wenn dagegen der Absender nach seiner Angabe das ihm ausgefolgte Frachtbriefduplikat oder den Aufgabeschein verloren hat, so dürfen Abschriften der Aufnahmebescheinigungen auf Grund der Genehmigung der zuständigen Betriebsleitung ausgestellt, jedoch ausschließlich nur jener Person ausgefolgt werden, welche laut Frachtbrief als Absender der betreffenden Sendung erscheint. Nötigenfalls muß — sobald der Absender der Aufgabestation unbekannt ist — der Nachweis der Identität gefordert werden, und zwar sowohl bei der Entgegennahme des bezüglichen Ansuchens, als auch insbesondere bei der Ausfolgung der Abschrift der Aufnahmebescheinigung.

Übrige europäische Länder.

— **Eine Unfallverhütungs-Verordnung in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Gauthier, hat unter dem 12. Mai d. J. ein Rundschreiben an die Eisenbahngesellschaften gerichtet, welches darauf hinweist, daß ein Soldat durch einen Brückenpfeiler verletzt worden ist, indem er sich aus der Wagentür hinauslehnte. Danach hat das Komitee für den technischen Betrieb der Eisenbahnen die Notwendigkeit erklärt, jede Wagentür mit der Aufschrift zu versehen: „Es ist gefährlich, sich hinauszulehnen." Der Minister legt den größten Wert auf schleunige Ausführung.

— **Die beiden Gürtelbahnen von Paris** waren finanziell in einer bedenklichen Lage, die sich indes, wie das „Journal des Transports" ausführt, im Laufe der letzten Jahre gebessert hat. Während der Betrieb für 1901 einen Ausgabenüberschuß von fast 1000000 Fr. aufwies, wird für 1904 ein Einnahmeüberschuß von etwa 800000 Fr. berechnet.

— **Freifahrtkarten in Frankreich.** In verschiedenen Departements hatten jüngst die Generalräte den Wunsch ausgesprochen, daß ihren Mitgliedern sowie den Mitgliedern der Arrondissementsräte in der Ausübung ihres Mandats freie Eisenbahnfahrt gewährt werde. Der Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten hat jedoch diesen Anspruch abgelehnt. Die Eisenbahngesellschaften hätten erklärt, daraus erwüchse ihnen nicht nur ein Einnahmenausfall, sondern es würde auch ein Präzedenzfall geschaffen, wonach bald andere Kategorien von mit öffentlichen Funktionen betrauten Reisenden für sich Nutzen ziehen möchten.

— **Tessiner Eisenbahnen und Verbindung Gotthard-Simplon.** Von Locarno am nördlichen Ende des Langen Sees (Lago Maggiore) wird, wie man der Neuen Zürcher Ztg. aus Tessin berichtet, bereits lebbaft an der Bahn in das Tal M a g g i a gearbeitet, welche bis B i g n a s c o geführt werden soll, wo die prächtige Hochgebirgsszenerie beginnt mit den wasserdurchrauschten Tälern von Campo-Bosco, Bavona und Lavizzera. Sodann soll in nächster Zeit mit dem Bau einer elektrischen Bahn ins M i s o x t a l, von Bellinzona aus, begonnen werden. Von L o c a r n o ist zu dem eine herrliche Aussicht bietenden Kloster M a d o n n a d e l S a s s o eine Drahtseilbahn im Bau begriffen. Die Verbindung der Gotthardbahn mit der Simplonlinie wird gegenwärtig durch einen A u t o m o b i l v e r k e h r L o c a r n o - P a l l a n z a - G r a v e l l o n a bewerkstelligt. Locarno befindet sich eisenbahnlich heute in einer Sackgasse, aus der die Stadt durch die Fortsetzung der Gotthardbahn über Brissago nach Pallanza mit Anschluß an die Simplonlinie in Gravellona am zweckmäßigsten erlöst werden könnte. Wie der „Bund" schreibt, hat der italienische Eisenbahnrat bereits den Plan einer solchen elektrischen Bahn über Intra und Pallanza längs dem Ufer des Langen Sees genehmigt. Ferner wird noch ein Plan für eine elektrische Bahn von Locarno durch das Centovalli nach Domodossola erörtert. Bisher gibt es noch nicht einmal eine durchgehende Postverbindung Locarno-Domodossola.

— **Schmalspurbahn Sitten-Saanen.** Der Große Rat des Kantons Wallis hat die Konzession für diese 48,3 km lange Bahn erteilt, welche 6000000 Fr. kosten und sich vor Saanen mit der Berner Oberlandbahn vereinigen soll. Durch diese Linie würde Sitten im Rhônetal mit Bern über Saanen-Zweisimmen und mit Freiburg über Bulle direkt verbunden.

Fremde Weltteile.

— **Die behufs Vergrößerung der Transportfähigkeit der Sibirischen Bahn** in Angriff genommenen Arbeiten schreiten rasch vorwärts. Im Laufe der letzten Monate sind auf dem vierten Teile der ganzen sibirischen Hauptbahn eine große Anzahl neuer Ausweichstellen angelegt worden. Nachdem die

Arbeiten auf der übrigen Strecke der Hauptbahn gleichfalls beendet sind, sollen die Ausweichstellen miteinander verbunden werden und auf solche Weise das zweite Gleis darstellen. In der Abfertigung von Militärzügen entsteht schon jetzt kein Aufenthalt mehr, und es ist sogar möglich geworden, auf Verlangen der Verwaltung Privatgüter mit den notwendigsten Bedarfsartikeln nach den großen sibirischen Städten zu senden. Für die Beförderung dieser sogen. notwendigsten Bedarfsartikel ist übrigens im Einvernehmen zwischen dem Kriegsministerium und dem Ministerium der Verkehrsanstalten mit Rücksicht darauf, daß die Militärzüge überlastet sind, eine dahingehende Anordnung getroffen worden, daß an Stelle der früher ausgestellten Zertifikate des Militärressorts, auf die eine beliebig große Menge Güter nach dem fernen Osten befördert worden sind, eine Beschränkung eingeführt worden ist. Zertifikate werden nämlich künftig nur für Mengen unter 10 Pud (= 163,8 Kilogramm) erteilt werden, ferner für Güter, die zusammen mit Truppenteilen auf Anordnung des Militärressorts befördert werden, und endlich für Güter, die auf Grundlage eines Übereinkommens zwischen dem Generalstabe und der Eisenbahnverwaltung rasch zu befördern sind.

Ob dadurch dem Unwesen gesteuert werden wird, muß abgewartet werden. Im großen und ganzen sind diejenigen, die die Bestimmungen zu umgehen ein Interesse haben, bislang erfinderischer gewesen, als die Organe der Verwaltung, die Ordnung zu schaffen bemüht gewesen sind. Aber die Möglichkeit, auf dem Wasserwege jetzt Privatgüter in beliebiger Menge fortschaffen zu können, wird voraussichtlich der Eisenbahnverwaltung zu Hilfe kommen. In dieser Beziehung teilen die Petersburger Zeitungen mit, daß jetzt schon der Verkehr auf den sibirischen Wasserwegen des Systems Ob-Jenissei begonnen hat und daß bis zum Herbst eine Menge von etwa 1 000 000 Pud Privatgüter nach Krassnojarsk befördert sein wird. Somit kann man hoffen, daß Sibirien im nächsten Winter keinen Mangel an den notwendigsten Bedarfsartikeln, wie z. B. Petroleum, Zucker, Salz, Lichte usw., leiden wird, wie das im vorigen Winter der Fall war.

— **Betriebsergebnisse der amerikanischen Eisenbahnen im Jahre 1903/04.** Das Bundesverkehrsamt (Interstate Commerce Commission) der Vereinigten Staaten veröffentlicht alljährlich Berichte über die Einnahmen und Dividenden der amerikanischen Eisenbahnen. Soeben ist der Bericht über das Fiskaljahr 1903/04, welches in Amerika bekanntlich vom 1. Juli bis 30. Juni des nächstfolgenden Jahres geht, erschienen. In Betrieb waren 209 002 (englische) Meilen, und die Jahres-Roheinnahme stellte sich auf durchschnittlich 9410 D. für die Meile. Davon entfallen 6592 D. auf den Güterverkehr, 2581 D. auf den Personenverkehr und 237 D. auf sonstige Betriebseinkünfte. Im Jahre 1902/03 in der entsprechenden Zeit waren 205 134 Meilen Bahn im Betriebe gewesen und hatte sich die Roheinnahme auf 9258 D. belaufen, wovon 6539 D. auf den Güterverkehr, 2492 D. auf den Personenverkehr und 227 D. auf sonstige Betriebseinkünfte entfielen. Es stellten sich also im Vergleiche mit den Ergebnissen des am 30. Juni 1903 beendeten Jahres die Roheinnahmen des Berichtsjahres höher, trotzdem das letztere mehrere für den Bahnverkehr ungünstige Ereignisse zu verzeichnen hatte.

Diese ungünstigen Umstände machten sich aber nur in einer Erhöhung der Betriebsunkosten geltend, welche sich in dem mit 30. Juni 1903 beendeten Betriebsjahre auf 6125 D. für die Meile, im Berichtsjahre jedoch auf 6375 D. belief. Während also im ersteren Jahre das Reineinkommen 3133 D. für die Meile ergab, bezifferte es sich im letzten Jahre nur auf 3035 D. für die Meile.

In der Gesamtsumme belief sich im Jahre 1. Juli 1902 bis 30. Juni 1903 die Roheinnahme auf 1 900 846 907 D. und die Reineinnahme auf 640 644 138 D., die Roheinnahme vom 1. Juli 1903 bis 30. Juni 1904 auf 1 966 633 821 D. und die Reineinnahme auf 634 250 873 D., so daß also das Reinerträgnis im letzten Jahre trotz der größeren Fahrstrecke und trotz der größeren Meileneinnahme hinter dem des vorangegangenen Jahres zurückbleibt.

Von der Roheinnahme des letzten Jahres entfallen 1 377 684 976 D. auf den Güterverkehr und 539 428 374 D. auf den Personenverkehr, während sich die Gesamtheit der Betriebsunkosten auf 1 332 382 948 D. belief. Was nun die Zahlung von Dividenden betrifft, so läßt sich eine genaue Aufstellung nicht bieten, weil zahlreiche Bahngesellschaften den Betrieb verpachtet haben. Den Pachtschilling verteilen sie unter ihre Aktionäre, die hierdurch eine feststehende, keinerlei Schwankungen unterworfene Verzinsung erhalten, deren Höhe wie überhaupt die Höhe des Pachtschillings nicht durchweg bekannt sind; es lassen sich alsdann genauere statistische Ziffern nicht aufstellen. Nach einer ungefähren Schätzung wurden von diesen „Subsidiär“-Gesellschaften mindestens 34 000 000 D. im letzten Betriebsjahre verteilt. Von den eigentlichen Betriebsgesellschaften wurde insgesamt ein Betrag von 184 450 606 D. an Dividenden, d. i. ein Mehr von 23 594 139 D. im Vergleiche zum Vorjahre, bezahlt. Es ergibt sich also die interessante Zusammenstellung: im Fiskaljahre 1902/03 kleinere Bahnstrecken, kleinere Roheinnahmen, nichtsdestoweniger größere Reineinnahme und doch wieder geringere Verzinsung als im Jahre 1903/04.

Die verhältnismäßig geringe Höhe der Dividenden erklärt sich daraus, daß fast alle Gesellschaften fest verzinsliche (meistens 6 %, auch 7 %) Vorzugsaktien ausgegeben haben, deren Zinsen in erster Linie zur Auszahlung gelangen, und daß die schwankende Dividende nur auf die sogen. Stammaktien entfällt, die immer in weit geringerer Höhe ausgegeben werden, als die Vorzugsaktien, weil sie schwerer einen Käufer finden und überdies meist mit Agioverlust abgegeben werden müssen. Im allgemeinen stellt der Bericht ein zufriedenstellendes Ergebnis für das letzte Jahr 1903/04 fest.

— **Klage über schlechte Schienen in Amerika.** Die ganz ungewöhnliche Häufigkeit von Schienenbrüchen, die sich auf den verschiedenen Eisenbahnstrecken in den Vereinigten Staaten im Laufe des letzten Winters sehr unangenehm bemerkbar machten, hat die Aufmerksamkeit nicht allein der Fachkreise, sondern auch des großen Publikums erregt; man war sofort bereit, die Schuld hierfür den Eisenbahngesellschaften aufzubürden, umsomehr, als man ohnedies in den letzten Jahren Ursache zu haben vermeint, mit der Verwaltung verschiedener Strecken nicht zufrieden zu sein. Die „Railroad and Engineering Review“ beschäftigt sich gleichfalls mit dieser befremdenden Tatsache und sagt hierüber ungefähr folgendes: Auf verschiedenen Bahnen ist während des Winters eine ungewöhnlich große Anzahl von Schienen gebrochen. Besonders auf drei verschiedenen Bahnen nahmen diese Schienenbrüche während des Januar und Februar, überhaupt zu der Zeit, zu der das Erdreich fest gefroren war, einen geradezu beängstigenden Umfang an. Auf einer dieser Bahnen war das tägliche Bersten von Schienen so stark, daß besondere Wärter angestellt werden mußten, um längs des Gleises zu patrouillieren, und nur durch große Wachsamkeit und unter Aufwendung großer Kosten war es der Leitung möglich, sich das Gefühl zu verschaffen, für die Verkehrssicherheit in ausreichendem Maße gesorgt zu haben. (Bekanntlich kennt man in den Vereinigten Staaten den „Bahnwärter“ nicht, und die Bahnstrecke ist, obgleich sie für Fußgänger frei ist und besonders stark von den „Tramps“ benutzt wird, doch ohne Überwachung. Nur soweit die Bahnstrecke mitten durch eine Stadt gelegt ist, findet eine Beaufsichtigung besonders stark belebter Kreuzungspunkte der Bahn mit den städtischen Straßen statt.) Es zeigte sich nun, daß sich diese Brüche fast ausnahmslos bei neuen Schienen, die während des letzten Sommers oder Herbstes gelegt worden waren, und hier wieder nur bei schweren Schienen im Gewichte von 80—100 Pfund auf das Yard (rund 0,914 m) ereigneten. Natürlich hatte die Störung ihre Ursache in der Beschaffenheit des Metalls, und es wurden die Walzwerke wegen dieser offenbaren Mängel zur Rede gestellt. Schon seit einigen Jahren verschlechterte sich zusehends die Beschaffenheit des Schienenstahles, verschlechterte sich fast in demselben Maße, in dem der Preis für Schienen in die Höhe ging. Bereits vor 5 Jahren wurde die Frage der Beschaffenheit der Schienen in der Railway Engineering & Maintenance of Way Association, einer Vereinigung von Eisenbahnfachleuten, namentlich Ingenieuren, auf dem Kongreß in Chicago angeregt, jedoch ohne Erfolg; die Schienen wurden immer schlechter und immer teurer, so daß heute der Preis 28 D. (rund 118 ℳ) für die Tonne Stahlschienen beträgt und dennoch viele Schienen fast unbrauchbar sind. Man hatte im Laufe der letzten Zeit, besonders in den letzten zwei Jahren, verschiedene Mittel in Vorschlag gebracht. Der eine Vorschlag ging dahin, daß das Metall bei niedrigerer Temperatur gewalzt werden soll, der andere, daß behufs Härtung mehr Kohlenstoff zugesetzt werden müsse. Es wurde auch das eine wie das andere versucht, ohne daß sich das Schienenmaterial wesentlich gebessert hätte. Nun steht man aber vor einem Rätsel: man weiß nicht, warum gerade die Schienen bei gewissen Bahnen einen so starken Prozentsatz an Bruch ergaben, während doch dieselben Walzwerke auch an andere Bahnen lieferten, wo weit weniger Brüche festzustellen sind. Man weiß nicht, warum gerade die im Sommer und Herbst 1904 gelegten Schienen so ausnehmend schlecht sind, warum meistenteils die schweren Schienen springen, und weshalb gerade bei Frostwetter, wenn die Erde gefroren ist. Die obengenannte Zeitschrift meint, daß die jetzt beliebte außergewöhnlich starke Vermehrung des Kohlenstoffgehaltes die Störungen nicht beseitigen werde, daß vielmehr die Brüchigkeit der Schienen auf fehlerhaftes Walzen des Metalls oder auf Walzen bei ungeeigneter Temperatur zurückzuführen sei.

— **Neue Bahnbauten in den Vereinigten Staaten von Amerika.** Die Baltimore- und Ohiobahn folgt westlich von Cumberland dem rechten Ufer des Potomac River. Nun wird am anderen Ufer dieses Flusses zwischen Cumberland, wo die Western Virginia Central und Pittsburg Railroad mündet, und

Big Pool, wo die Western Maryland Railroad mündet, eine zweite Linie angelegt, die die Verlängerung dieser letzteren bilden wird. Obwohl diese 96 km lange Linie etwa 13 km kürzer als die Baltimore- und Ohiobahn sein wird, erfordert sie doch durch das unebene Gelände und wegen des am linken Ufer des Potomac befindlichen Kanals zahlreiche Kunstbauten, unter denen sich fünf sehr lange Tunnel, neun Brücken über den Potomac, sieben Brücken über den Kanal und drei andere über die Eisenbahn befinden. Die Linie ist vorläufig eingleisig, wird aber im Hinblick auf eine spätere Gleisverdoppelung angelegt.

Allgemeines.

— Die Postmotorwagen auf der Strecke Tölz-Lenggries. Zu einer Probefahrt mit den Postmotorwagen, die seit 1. d. M. zwischen Tölz und Lenggries den täglichen Postverkehr übernommen haben, hatte für den 31. Mai der Staatsminister für Verkehrsangelegenheiten, v. Frauendorfer, mehrere höhere Beamte und Techniker seines Geschäftskreises und der Generaldirektion sowie die Vertreter der Presse eingeladen. Ein Sonderzug führte gegen 10 Uhr vormittags die etwa 30 köpfige Schar der Geladenen direkt nach Tölz, wo am Bahnhof die beiden großen Personenmotorwagen festlich geschmückt bereit standen. Sie wurden sofort bestiegen und die Fahrt ging ohne Aufenthalt auf der Straße am rechten Ufer der Isar nach der Endstation Lenggries. Die 10 km lange Strecke wurde, einem Bericht der Münchener Allg. Ztg. zufolge, trotz der häufigen Gefälle und Steigungen auf dieser Straße in 38 Minuten zurückgelegt. Überall auf dem Wege begrüßten die Anwohner aufs freudigste die neuen, schmucken Postwagen, die ihrer Gegend eine Verkehrserleichterung bringen werden, wie sie noch nirgends in Europa zu finden ist. In Lenggries waren zum festlichen Empfange die Häuser mit Fahnen geschmückt, und die Gemeindebehörden erwarteten an der Spitze der in langen Reihen aufgestellten Schuljugend die Gäste. Nach kurzem Aufenthalt kehrten dann die Wagen auf der Straße links der Isar nach Tölz zurück. Auch zu einem kurzen Abstecher auf dem einen der Motorwagen nach dem idyllisch gelegenen Zollhause und zu einer Besichtigung des Lastmotorwagens, der ebenfalls auf der genannten Strecke verkehren wird, reichte noch die Zeit.

Der Eindruck, den alle Fahrtteilnehmer von dem neuen Verkehrsmittel empfanden, war entschieden der günstigste. Die trotz ihrer kräftigen, vertrauenerweckenden Bauart höchst gefällig wirkenden, blau und gelb angestrichenen Omnibusse bewegen sich auf den durchaus nicht ebenen und an scharfen Krümmungen reichen Straßen mit der größten Leichtigkeit und Sicherheit. Sie sind mit vierzylindrigen Daimlerschen Benzinmotoren, die 800 Umdrehungen in der Minute machen und 9 PS entwickeln, versehen. Mit magneto-elektrischer Abreißzündung ausgestattet, haben sie vier Geschwindigkeitsstellungen und einen Rückwärtsgang. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 18,5 km; auch bei Steigungen bis zu 14 $\frac{0}{0}$ können sie noch 5,5 km leisten. Vier starke Stahlgußräderpaare, von denen die Hinterräder mit doppelter, die Vorderräder mit einfacher Vollgummibereifung versehen sind, tragen das Ganze; drei Bremsen und die selbsttätige Schneckenlenkung sorgen für die Sicherheit und Beweglichkeit der Führung. Die Wagen haben 17 Sitzplätze, außerdem gewährt die hintere Plattform noch Platz für vier Personen. Unter dem Führersitz ist ein verschließbarer Postkasten angebracht, und auf dem Verdeck ist Raum für Gepäck bis zu 300 kg. Außerdem ist der Wagen für den Winterbetrieb mit Warmwasserheizung, die durch das von den Arbeitszylindern kommende Kühlwasser gespeist wird, und mit einer Vorrichtung für Azetylenbeleuchtung versehen. Also alles, was das moderne Verkehrsbedürfnis erfordert, ist vorhanden.

Das bayerische Verkehrsministerium hat mit dieser Einrichtung zum erstenmal in Deutschland, ja in Europa einen Schritt getan, der sicher überall rasche Nachahmung finden wird und eine völlige Umwandlung des ganzen ländlichen Postverkehrs in Aussicht stellt. Die neuen Postmotorwagen sollen auf der Strecke Tölz-Lenggries sechsmal täglich hin und zurück verkehren, so daß im ganzen täglich zwölf Fahrten gemacht werden. Bei dem billigen Preise von 50 ₰ für die Fahrt wird nicht nur die anwohnende Bevölkerung, sondern wohl auch die Schar der Vergnügungsreisenden, die jenen schönen Erdenwinkel an der Isar aufsuchen wollen, das Nützliche und Angenehme dieser neuen Einrichtung bald verspüren und sicher häufigen Gebrauch davon machen. Für die Erschließung des Inneren unseres Vaterlandes dürfte also wohl der neue Postmotorwagen, der hier läuft, vorbildlich wirken — dank der einsichtigen Initiative des neuen bayerischen Verkehrsministers.

— Die elektrische Lokomotive hat durch eine neue Erfindung von Hallberg eine neue Gestalt gewonnen, die im „Elektrotechnischen Anzeiger“ beschrieben wird. Die Hallbergsche Lokomotive erhält aus einer besonderen Leitung elektrischen Wechselstrom unter hoher Spannung und formt ihn in Drehstrom unter starker Herabsetzung der Spannung um. Der so erzielte Drehstrom treibt die Motoren. Die Lokomotive ist ausgerüstet mit einer Dynamomaschine für Gleichstrom, die als Erreger für die zweite Maschine zur Erzeugung des Drehstroms dient. Auch eine kleine Batterie von Akkumulatoren steht zum Anlassen des Drehstromerzeugers zur Verfügung. Die Motoren sind unmittelbar auf die Radachsen aufgesetzt, ihre Geschwindigkeit wird durch Veränderung in der Erregung des Stromerzeugers geregelt. Außerdem kann, falls diese Regelung nicht ausreicht, auch die Frequenz des Drehstroms geändert werden, beispielsweise durch Umschaltung von 50 auf 25 Perioden in der Sekunde. Am besten dürfte die Lokomotive bei hoher Spannung in der Fahrleitung, etwa einer solchen von 20 000 Volt, sich bewähren. Wenn in unmittelbarer Nähe von Städten eine so hohe Spannung nicht verwandt werden kann, so kann die Erzeugung von niedrig gespanntem Drehstrom aus der Wechselstromleitung durch eine besondere Unterstation vorgenommen werden. Die Lokomotive nimmt den Drehstrom von zwei Zuführungsschienen auf. Soll eine Bahn nach dem neuen elektrischen System zur Verbindung zwischen zwei Städten verwandt werden, so ermöglicht eine passende Wahl der Frequenz des Drehstroms eine Verringerung der Fahrgeschwindigkeit in der näheren Umgebung der Städte und eine Steigerung auf der freien Strecke. Die Fachleute sehen den Hauptvorzug der Hallbergschen Lokomotive in einer großen Einfachheit der Konstruktion.

Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.

In der unter Vorsitz des Geh. Baurats Diesel abgehaltenen Maisitzung des Vereins sprach der Regierungsbaumeister und Eisenbahndirektor a. D. Carl Plock über die Erdölindustrie Deutschlands. Er hob hervor, daß die Energieschätze, die die Erde an Erdöl birgt, nicht gebührend gewürdigt seien. Es folgte eine Beschreibung der heutigen Erdölvorkommen der Welt und ein anschauliches Bild über die Entstehung der Erdöle und ihre heute noch ständig vor sich gehende Neubildung. Dabei wurde hervorgehoben, daß unsere geologische Landesanstalt sich in anerkennenswerter Weise die Aufgabe gestellt habe, die Erdölunternehmungen durch fachmännischen Rat in jeder Richtung zu unterstützen. Dann wurde der großen Fortschritte der Bohrtechnik gedacht, namentlich der Schnellschlagbohrungen und der rotierenden Bohrungen mit Diamantkrone, die wesentlich deutsche Erfindungen seien.

Bezüglich der Entstehung der Erdöle kam der Redner zu dem Schluß, daß die heute gewonnenen Erdöle sich auf sekundärer Lagerstätte befänden, daß sie als Destillationsprodukte der Residua der Fauna und Flora auf dem Boden ehemaliger Salzmeere anzusprechen seien, daß diese Destillation unter dem Einfluß des Erddruckes und der Erdwärme in etwa 10—15 000 m unter der Erdoberfläche vor sich gehe und daß die Gase von dort in die oberen Erdschichten durch Spalten gelangten, welche durch große geologische Störungen bei Zusammenziehen der Erdoberfläche entstanden sind. In der Tertiärformation fänden die bereits kondensierten und mit Salzwasser aufsteigenden Erdöle in einzelnen Sandsteinschichten mit kalkhaltigem Bindemittel Gelegenheit, das kalkhaltige Bindemittel aufzulösen, hinwegzuführen und in dem verbleibenden porösen Sande das Öl abzulagern. Überlagernde Tone verhinderten sodann das Aufsteigen in noch höhere Schichten. Die Ablagerungen der Erdöle in diesen Schichten seien in Wietze-Steinförde in zwei Horizonten: bei 200 und 400 m Teufe, im Elsaß in vier Horizonten und in Pennsylvania in drei Horizonten bekannt. Je tiefer diese Ölvorkommen liegen, desto gehaltreicher an Benzin und Petroleum seien diese.

Nach Beschreibung der einzelnen deutschen Funde besonders im Elsaß und in Wietze-Steinförde wurde mitgeteilt, daß die Jahreserzeugung dieser beiden Mittelpunkte der deutschen Erdölindustrie im Jahre 1903 auf 63 000 t und 1904 sich auf rund 90 000 t im Werte von rund 6 000 000 ℳ stelle, während der Wert der daraus gewonnenen Erzeugnisse sich auf rund 12 000 000 ℳ belaufe. Deutschland decke durch diese Erzeugnisse nur $^1/_5$ seines Bedarfes an Schmieröl und kaum $^1/_{100}$ seines Bedarfes an Leuchtpetroleum. Der Rest würde aus dem Auslande bezogen.

Unter Hinweis auf die Schädigungen, welche die deutsche Erdölindustrie durch die Herabsetzung der Zölle in den neuen Handelsverträgen erleide, verlangte der Vortragende einen Zusammenschluß der deutschen Erdölproduzenten zu einer Betriebs- und Verkaufsgemeinschaft, eine Herabsetzung der den Grundbesitzern in der Provinz Hannover für ihre Ölgerechtsame zu zahlenden schweren Lasten sowie Herabminderung der Betriebskosten.

Nach Beschreibung der in den Ölraffinerien vor sich gehenden Gewinnung der Einzelerzeugnisse aus dem Erdöl, namentlich Benzin, Petroleum, helles Maschinenschmieröl, Vaselinöl, Paraffin und Asphalt, wurden dann in eingehender Weise die Aussichten erörtert, den Absatz aller dieser Erzeugnisse zu steigern; hierzu käme in erster Linie in Frage die Verwendung der Erdöle auf Lokomotiven und in Schiffskesseln, deren einzelne Bauarten an der Hand von Zeichnungen näher erläutert wurden. Dann regte der Vortragende an, die Erdölfeuerung auf Lokomotiven zeitweilig in trocknen Monaten vorzunehmen, um den großen Waldbränden, die durch Auswerfen der brennenden Kohlenstücke stattfinden, vorzubeugen.

Redner gedachte ferner der an vielen Orten des In- und Auslandes mit großem Erfolg gemachten Versuche, durch Besprengen der Straßen mit Erdölrückständen den Staub zu beseitigen und zugleich eine feste Straßendecke zu erzielen, und forderte zum Schlusse die Handelswelt und die Regierung auf, gegen die Gemeingefährlichkeit des Standard Oil-Trustes, der vollständig Herr des Absatzes in Deutschland zu werden suche, energisch Front zu machen, obgleich anerkannt wurde, daß dieser immerhin das großartigste Handelsgebilde der Welt sei, welches die Geschichte des Handels und des Gewerbes aufzuweisen vermöge.

Im Anschluß an den Vortrag gab der Geh. Regierungsrat Professor Dr. Reuleaux eine anziehende Schilderung der Technik des Spinnens und der Seilfabrikation von den ersten Anfängen der Seilerei bis zur kunstvollen Herstellung der großen stählernen Tragseile unserer Drahtseilbahnen.

Bücherschau.

— **Über die Untersuchung und das Weichmachen des Kesselspeisewassers.** Von Edmund Wehrenfennig, Oberinspektor der österr. Nordwestbahn in Wien, unter Mitwirkung des Ing.-Chem. Fritz Wehrenfennig. Zweite, gänzlich umgearbeitete Auflage.

Die Schäden, die aus der Verwendung harter, Kesselstein bildender Speisewasser erwachsen, lassen sich in Zahlen zwar kaum bemessen, müssen aber als außerordentlich große bezeichnet werden. Vornehmlich im Eisenbahnbetriebe sind sie bedeutend, da die Lokomotivkessel in sehr geringem, mit Rohren und Bolzen durchzogenem Raume eine sehr große Menge Wasser verdampfen, dessen Kesselstein bildende Rückstände auch entsprechend große und schädliche sind. Der durch die verminderte Verdampfungsfähigkeit unmittelbar und mittelbar verursachte Mehrverbrauch von Kohlen, die häufigere und längere Außerdienststellung, die stark erhöhten Ausbesserungskosten, die durch leckende und verbrannte Rohre und Feuerkisten verursachten Betriebsstörungen stellen Nachteile dar, die sicher auf Millionen geschätzt werden können. Unter diesen Umständen ist die Vermeidung harten Speisewassers im Eisenbahnbetriebe von besonderer Wichtigkeit. Die Beschaffung guten, naturweichen Wassers ist aber in vielen Fällen unmöglich oder nur mit unverhältnismäßigen Kosten ausführbar, und es bleibt dann die künstliche, auf chemischem Wege zu bewirkende Enthärtung das einzige Mittel, jenen Nachteilen zu begegnen. Erst im Laufe der letzten 30 bis 40 Jahre hat sich die Herstellung von Anlagen, um jene Enthärtung in größerem Maße und zugleich mit der nötigen Ökonomie zur Ausführung zu bringen, entwickelt. Der Verfasser des vorliegenden Werkes hat hierzu nicht unerheblich beigetragen. Verschiedene wertvolle Neuerungen und Verbesserungen sind ihm zu verdanken, und langjährige Erfahrungen lassen ihn zu einer umfassenden Darstellung des gesamten Stoffes als besonders geeignet erscheinen. Das jetzige Werk wird als zweite Auflage seiner schon im Jahre 1893 im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens" über den gleichen Gegenstand erschienenen Abhandlung bezeichnet, übertrifft jene aber an Umfang und Reichhaltigkeit des Inhalts so bedeutend, daß es wohl richtiger als eine neue und selbständige Arbeit zu betrachten wäre. Der Verfasser nennt es eine Aufgabe seiner Schrift, den Dampfkesselinteressenten den nötigen Einblick in die bei der Wasserreinigung behufs Kesselsteinverhütung auftretenden inneren Vorgänge und in die dabei zu treffenden Maßnahmen zu verschaffen, sie auch zu eigener Wasseruntersuchung und zur Herstellung entsprechender Reinigungsanlagen zu befähigen. Jenen Einblick wird das Buch den Interessenten, auch den nicht besonders vorgebildeten, wohl mehr oder weniger verschaffen, obschon zu diesem Zwecke die Darstellung an vielen Stellen klarer und deutlicher hätte sein mögen; im übrigen aber dürfte dies zu eigener praktischer Betätigung kaum genügen. Auch hier hat sich, wie ja das Werk des Verfassers am besten erkennen läßt, eine besondere Wissenschaft herausgebildet. Oberflächlich betrachtet, erscheint die zu erfüllende Aufgabe zwar ziemlich einfach, indem sie in den meisten Fällen auf eine regelmäßige, in bestimmten Verhältnissen zu bewirkende Beimischung von Kalk und Soda hinausläuft; im einzelnen aber ergibt sich, chemisch sowohl wie mechanisch, eine solche Fülle von Fragen und Anforderungen, daß hier ohne eingehenderes Studium und größere Erfahrungen nicht auszukommen ist. Es wird deshalb immer solcher Personen (Spezialisten) bedürfen, die auf diesem Gebiete theoretisch und praktisch bewandert sind. Zur Heranbildung solcher wird das Wehrenfennigsche Buch gewiß das seinige beitragen. Bei den größeren Eisenbahnverwaltungen dürften sich einzelne Maschinentechniker leicht die besonderen Kenntnisse und die nötige Übung aneignen. Für die Privatindustrie erscheinen die Organe der Dampfkesseluntersuchung vorzugsweise dazu geeignet. Auch ist schon von einigen vertrauenswürdigen Fabriken die Herstellung betreffender Anlagen zu einem besonderen Zweige ihrer Tätigkeit gemacht worden. Die die Grundlage jeder Anlage bildende chemische Wasseruntersuchung wird durch den vom Verfasser angegebenen Reisekasten mit allen für gewöhnliche Fälle ausreichenden Reagentien und Geräten wesentlich erleichtert werden. Die Zeiten, in denen noch Geheimmittel gegen Kesselstein eine Rolle spielten, sind jedenfalls vorüber. Die Bekämpfung des Kesselsteins ist Aufgabe einer wissenschaftlichen und praktischen Spezialtechnik geworden, zu deren hervorragenden Vertretern der Verfasser zu rechnen ist. W . . . .

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die voraussichtlich im August d. J. zur Eröffnung gelangende 17,557 km lange Strecke Neuhammer a. Qu.-Sagan der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung von Strecken.

Eisenbahndirektionsbezirk Breslau. Die Reststrecke Schmiedeberg i. Riesengebirge-Landeshut i. Schles. der Nebenbahn Hirschberg i. Schles.-Landeshut i. Schles. ist am 5. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 43 — Inser.-Nr. 1454 — d. Ztg.)

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 10. Juni d. J. wird der 4,0 km von Hasperde und 3,3 km von Hameln an der Strecke Hannover-Altenbeken neu hergestellte Personenhaltepunkt Rohrsen (Hameln) eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 43 — Inser.-Nr. 1456 — d. Ztg.)

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Am 1. Juni d. J. ist die an der Strecke Kattowitz-Dzieditz gelegene Haltestelle Kostuchna für den unbeschränkten Personen-, Gepäck- und Viehverkehr sowie für den Stückgut- und Wagenladungsverkehr mit Ausnahme derjenigen Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist, eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: Tichau-Kostuchna 6,820 km, Emanuelsegen Personenbahnhof-Kostuchna 3,120 km, Emanuelsegen Güterbahnhof-Kostuchna 5,520 km, Idaweiche-Kostuchna 7,760 km und Schoppinitz R. O. U. E.-Kostuchna 14,661 km.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Danzig. Die an der Nebenbahnstrecke Gramenz-Pollnow zwischen den Stationen Bublitz und Drawehn gelegene Haltestelle Oberfier — gegenwärtig nur dem Güterverkehr dienend — wird am 15. Juni d. J. auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 144 vom 24. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereins-

reiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend die Drucksachen des Vereinsreiseverkehrs vom 1. Juni 1905 (abgesandt am 24. Mai d. J.).

Nr. I 147 vom 1. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend den Vereinsreiseverkehr (abgesandt am 5. Juni d. J.).

Nr. I 149 vom 27. Mai d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der schwedischen Staatsbahnen auf Änderung der Festsetzungen in Ziffer 5 (6) der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ (abgesandt am 2. Juni d. J.).

Nr. I 150 vom 29. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Änderung der Fahrscheinverzeichnisse (abgesandt am 6. Juni d. J.).

Nr. II 104 vom 30. Mai d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend das technische Fachblatt des Vereins (abgesandt am 5. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Änderung von Stationsnamen.

Süddeutsch-österreichisch-russischer Grenzverkehr.

Tarif Teil II, Heft 1, gültig vom 1. November 1903.
Tarif Teil II, Heft 2, gültig vom 1. Oktober 1901.
(Änderungen von Stationsbezeichnungen.)

In den in rubro bezeichneten Tarifen sind folgende Änderungen durchzuführen:

Die Bezeichnung der Station Waldhof des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Mainz ist auf Mannheim-Waldhof;

die Bezeichnung Worms Station des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Mainz auf Worms Hauptbahnhof;

die Bezeichnung der Station Neckarau der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen auf Mannheim-Neckarau;

die Bezeichnung der Station Neustadt an der Aisch der Kgl. bayerischen Staatseisenbahnen auf Neustadt an der Aisch Bahnhof;

die Bezeichnung der Station Laupheim der Kgl. württembergischen Staatseisenbahnen auf Laupheim Hauptbahnhof abzuändern.

Desgleichen ist die jeweils vorkommende Bezeichnung „Zentralbahnhof“ auf „Hauptbahnhof“ abzuändern.

Wien, am 5. Juni 1905. (1497)
K. k. österr. Staatsbahnen,
auch namens der beteiligten Verwaltungen.

2. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1905 wird der an der Strecke Königsberg - Prostken zwischen Wöterkeim und Korschen gelegene Bahnhof Wormen, für den bisher gewisse Beschränkungen im Güterverkehr (Abfertigung durch Korschen, Ausschluß der Nachnahmebelastung, Frankaturzwang usw.) bestanden, für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet. Ausgeschlossen ist indessen nach wie vor die Abfertigung von Gegenständen, welche nur mit besonderen Hilfsmitteln (Kran etc.), und von Fahrzeugen, welche nicht durch die Seitentüren verladen bezw. entladen werden können sowie die Abfertigung von Vieh — nicht in Käfigen.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg i/Pr., 27. Mai 1905. (1498)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

3. Güterverkehr.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland;
Tarifheft 2.

Mit Gültigkeit vom 1. August d. J. ab werden die Teilfrachtsätze b für den Schnittpunkt I der Ausnahmetarife Nr. 6 A und 6 B α (Getreide etc.) — auf Seite 48 bis 61 des Tarifhefts 2 — aufgehoben.

An deren Stelle treten erhöhte Teilfrachtsätze mit dem genannten Zeitpunkt in Kraft. Die Erhöhungen betragen bis 45 Cts. für 100 kg.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Eisenbahndirektion.

Breslau, den 7. Juni 1905. (1499)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Am 10. Juni 1905 werden im Berlin-Stettin-sächsischen Verbands-Güterverkehr die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 c für Pflastersteine zur Herstellung von Reihenpflaster aufgehoben. An ihre Stelle treten für den Verkehr zwischen den in diesem Ausnahmetarife genannten Stationen durchweg die nach den Tarifentfernungen sich ergebenden Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe. Gleichzeitig wird Spandau als Empfangsstation in den Ausnahmetarif aufgenommen.

Dresden, am 8. Juni 1905. (1500)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Für gebrannte Mauer- und Dachsteine, wie im Spezialtarif III genannt, die in der Zeit vom 10. Juni bis 31. Dezember 1905 in Wagenladungen von Stationen der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn nach Leipzig Bayer. Bf., Leipzig Dresdener Bf. und Plagwitz-Lindenau sächs. St. B. oder nach Leipzig Berl. Bf., Leipzig Magd. Bf., Leipzig Thür. Bf., Leutzsch, Plagwitz-Lindenau Pr. St. B., Schönefeld und Wahren aufgegeben und nachweislich für Zwecke der Königl. preußischen Staatsbahnen verwendet worden sind, gewährt die unterzeichnete Generaldirektion eine Rückvergütung: a) bei Sendungen nach Leipzig Bayer. Bf., Leipzig Dresdener Bf. und Plagwitz-Lindenau S. St. B. in Höhe des Unterschiedes zwischen dem Frachtanteile der sächsischen Staatsbahn aus der bei der Abfertigung zu berechnenden Fracht und der um 30 % gekürzten Fracht von Wuitz-Mumsdorf nach den genannten Stationen, b) bei Sendungen nach Leipzig Berl. Bf., Leipzig Magd. Bf., Leipzig Thür. Bf., Leutzsch, Plagwitz-Lindenau Pr. St. B., Schönefeld und Wahren, die mangels direkter Frachtsätze in Wuitz-Mumsdorf umbehandelt werden müssen, in Höhe von 30 % des Anteils der S. St. B. aus der Fracht von Wuitz-Mumsdorf nach den genannten Stationen. Nähere Auskunft über den Betrag der Ermäßigung wird von dem Verkehrsbureau der sächsischen Staatsbahnen in Dresden-A., Wiener Straße 4 II, erteilt. Zur Erlangung der Rückvergütung ist binnen drei Monaten nach Ablauf des Monats, in dem die Sendung aufgegeben wurde, der Original- oder Duplikatfrachtbrief bei der Gera-Meuselwitz-Wuitzer Eisenbahn oder der unterzeichneten Generaldirektion einzureichen. Die Verwendung der Sendung zu dem angegebenen Zweck ist zu bescheinigen.

Dresden, den 8. Juni 1905. (1501)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 2.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt an Stelle des Anhanges vom 1. November 1903 nebst Nachtrag I—III ein neuer Anhang in Kraft. Der Tarif enthält direkte Frachtsätze für Schnittholz von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen nach Stationen der preußischen Staatseisenbahnen (Direktionsbezirke Cassel, Cöln, Elberfeld, Erfurt, Essen, Frankfurt a/M., Halle a/S., Hannover, Münster), der Braunschweigischen Landeseisenbahngesellschaft, der Eisern-Siegener Eisenbahn, der sächsischen Staatseisenbahnen und der Westfälischen Landeseisenbahn. Soweit durch den neuen Tarif Frachterhöhungen (Verkehr mit Eitorf) bezw. Verkehrsbeschränkungen (Verkehr mit Sonneberg) eintreten, gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis Ende Juli 1905. Abzüge des Anhanges sind zum Preise von 25 ₰ oder 30 h bei den Verwaltungen der Endbahnen zu haben.

Breslau, den 7. Juni 1905. (1502)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 2.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt zum Tarifheft 2 des norddeutschen Güterverkehrs mit Galizien und der Bukowina der Nachtrag II in Kraft. Der Nachtrag enthält u. a. neu einbezogene Stationen, teilweise geänderte Frachtsätze nach Canth, Herrnprotsch, Saarau, Schmolz, Steinau a/O., Striegau, Aufhebung der Frachtsätze im Verkehre mit Charlottenbrunn und Sonneberg sowie Berichtigungen. Die Frachtsätze nach Charlottenbrunn und Sonneberg gelten noch bis Ende Juli d. J. Abzüge des Nachtrags sind zum Preise von 20 ₰ oder 24 h bei den beteiligten Verwaltungen zu haben.

Breslau, den 7. Juni 1905. (1503)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.

Mit dem 1. Juli d. J. werden die Stationen Radautz, Sereth und Suczawa der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 43 (Eier) einbezogen. Die Höhe der betreffenden Frachtsätze ist auf den beteiligten Stationen zu erfahren.

Breslau, den 5. Juni 1905. (1504)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
Verkehr mit Norddeutschland.

Die Station Hannover-Möhringsberg des Direktionsbezirks Hannover wird in demselben Umfange wie die Station Hannover Nordbahnhof in den Tarif einbezogen. Ferner finden vom 1. Juli d. J. ab die Stationen Botosani der Rumänischen Staatsbahnen in dem Ausnahmetarif Nr. 79 A und B (Bleiglätte und Eisenvitriol) und Schwientochlowitz des Direktionsbezirks Kattowitz in dem Ausnahmetarif Nr. 79 B (Eisenvitriol) Aufnahme.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Dienststellen, die Verkehrsbureaus der Königlichen Eisenbahndirektionen und die Auskunftsstellen.

Breslau, den 6. Juni 1905. (1505)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif, Gruppe I.

Mit Gültigkeit vom 10. Juni d. J. werden die Stationen Antonienhütte, Lublinitz, Poremba und Zabrze C. A. in den Ausnahmetarif 5f (für Steine) Abteilung B des Gruppentarifs I als Empfangsstationen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Güterabfertigungsstellen Auskunft.

Kattowitz, den 8. Juni 1905. (1506)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutscher Güterverkehr mit Galizien und der Bukowina.
Heft 1.

Mit dem 1. Juli d. J. wird die Station Bolechów der k. k. österreichischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 33 (Petroleumnaphtha usw.) einbezogen. Auf Seite 14 des Nachtrags XVII ist nachzutragen:

Bis zum Schnittpunkt von	Schnittafel Ia	IIa	IIIa	IVa	Va
	für 100 kg in Pfennigen				
Bolechów . .	110	240	227	—	131

Breslau, den 5. Juni 1905. (1507)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher und norddeutsch-bayerischer Seehafenausfuhrtarif.

Tönning wird zum 15. Juni mit direkten Sätzen in obige Tarife aufgenommen. Die Tarifstationen geben Auskunft.

Hannover, den 31. Mai 1905. (1508)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Verbandsgüterverkehr.

In Ausführung der Bekanntmachung Königlicher Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. vom 11. v. M. werden zum 1. Juli 1905 gültige Nachträge zu den Tarifheften 1, 2 und 3 herausgegeben, die weiterhin anderweite, teilweise ermäßigte Sätze für einige württembergische Stationen enthalten. Die Nachträge können voraussichtlich vom 10. d. M. ab auf den Stationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 4. Juni 1905. (1509)
Königliche Eisenbahndirektion.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Teil II, Heft 1 vom 1. April 1902. Einführung von Frachtsätzen für Transporte von Baumwollabfällen von Belfort nach Reichenberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, werden für die Beförderung von Baumwollabfällen, gekämmte oder nicht gekämmte, verpackte, bei Aufgabe als Frachtgut folgende Frachtsätze berechnet:

Von	nach	bei Frachtzahlung für mindestens 5000 kg	10 000 kg
		für jeden Frachtbrief und Wagen — Franken für 1000 kg	
Belfort	Reichenberg A. T. E. und S. N. D. V. B.	60,40	54,70

Wien, am 6. Juni 1905. (1510)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-französischer Eisenbahnverband.

Änderung der Instradierung auf deutschem Gebiete.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 treten in den nachbezeichneten Ausnahmetarifen folgende Änderungen hinsichtlich der Leitung der Sendungen ein:

1. Ausnahmetarife für die Beförderung von Pferden vom 1. Oktober 1898:
   Die Instradierung ist sowohl im Tarif für den Verkehr mit Österreich, als auch im Tarif für den Verkehr mit Ungarn von Passau-Crailsheim-Mühlacker-Maxau-Lauterburg-Amanweiler und von Passau-Aschaffenburg-Mainz-Alzey-Kaiserslautern-Saargemünd-Amanweiler in „Passau-Schnelldorf-Mühlacker-Pforzheim-Röschwoog-Amanweiler" abzuändern;
2. Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der k. k. österr. Staatsbahnen und der priv. österr.-ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter vom 1. Mai 1893:
   Die auf Seite 8 des Tarifes für den Verkehr nach Amanweiler transit vorgesehenen Routen treten außer Kraft und erfolgt die Beförderung
   a) von Budweis ausschließlich über „Eger-Schnelldorf-Mühlacker-Pforzheim-Röschwoog",
   b) von Mauerkirchen ausschließlich über „Simbach-Neuulm-Mühlacker-Pforzheim-Röschwoog",
   c) von Penzing, St. Pölten, Wien K. E. B. und St. Marx bei Wien ausschließlich über „(Wien-) Passau-Schnelldorf-Mühlacker-Pforzheim-Röschwoog";
3. Ausnahmetarif für die Beförderung von Schafen und Borstenvieh von Stationen der Königl. ungarischen Staatseisenbahnen und von Szombathely, Station der k. k. priv. Südbahngesellschaft (ungar. Linien), nach Delle transit, Avricourt transit und Amanweiler transit mit der Bestimmung nach Paris und weiter vom 1. Mai 1893:
   Die Instradierung nach Amanweiler transit ist auf Seite 7 des Tarifes sowie auf Seite 2 des Nachtrages III hierzu ab Passau durchweg in „Passau-Schnelldorf-Mühlacker-Pforzheim-Röschwoog" abzuändern.

Wien, am 5. Juni 1905. (1511)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Vermischte Bekanntmachungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Zwei stehende Dreizylinder-Dreifachexpansions-Dampfmaschinen von 300 bis 400 PS mit Kondensator, direkt gekuppelt, mit je 2 Gleichstromdynamos für Dreileitersystem von 2 × 120 Volt sind zu verkaufen. Die Dampfmaschinen sind 1895 von der elsässischen Maschinenfabrik Grafenstaden erbaut und in gutem Zustande; Dynamos von Siemens & Halske für 1000 Ampere.

Angebote sind spätestens bis 1. Juli, vormittags 10 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen, anher zu richten.

Die Bedingungen und die Maschinen können bei uns eingesehen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Karlsruhe, den 5. Juni 1905. (1512)
Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte.

5. Offene Stellen.

Bauingenieur gesucht.

Wir suchen einen gewandten, gebildeten Bauingenieur für dauernde Beschäftigung im pensionsberechtigten Beamtenverhältnis für Streckenunterhaltung, Vorarbeiten und Betrieb.

Bewerber mit Hochschulbildung werden bevorzugt.

Verlangt wird auch einige Gewandtheit in statischen Untersuchungen, Entwürfen und Berechnungen von Eisenbahn- und Straßenbrücken und Oberbaukonstruktionen.

Meldungen mit Gehaltsansprüchen an die unterzeichnete Direktion erbeten; Persönliche Vorstellung nach vorheriger Aufforderung erwünscht. Eintritt kann sofort erfolgen. Einjährige Probedienstzeit (1513)

Direktion
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.
Glanz.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 46. 17. Juni 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 17 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Der elektrische Betrieb auf der Eisenbahn Liverpool-Southport-Crossens.

Die 37,8 km lange zweigleisige Hauptbahnstrecke Liverpool-Southport-Crossens, auf der im Frühjahr 1904 an Stelle des Dampfbetriebes der elektrische Betrieb eingeführt worden ist, gehört der Lancashire & Yorkshire-Eisenbahngesellschaft. Diese Bahngesellschaft hat in der Nähe der Städte Manchester und Liverpool einen bedeutenden Personenverkehr, teils Fernverkehr, teils Vorortverkehr, zu bewältigen. Die elektrisch betriebene Strecke (Abb. 1) ist ein Teil der Küstenlinie Liverpool-Preston, die in der Nähe von Liverpool dichtbevölkerte Gegenden durchzieht, deren Bewohner rege Verkehrsbeziehungen mit Liverpool haben. Im ganzen handelt es sich auf der Bahnstrecke um sogenannten „residential traffic", d. h. es fahren zu bestimmten Tageszeiten (8 bis 10 Uhr morgens und 5 bis 7 Uhr abends) vorwiegend Leute, die in Liverpool beschäftigt sind, aber außerhalb in kleineren Orten wohnen. Zu diesen Tageszeiten findet daher regelmäßig ein Anschwellen des Verkehrs statt, der zu den übrigen Tagesstunden schwächer ist. Eine Ausnahme bildet der Sonnabend, an dem viele Geschäfte um 1 Uhr schließen, so daß ein Teil des Abendverkehrs in die frühen Nachmittagstunden fällt. Außer diesem „residential traffic" hat die Strecke im Sommer an Wochentagen einen regen Ausflugverkehr mit dem an der irischen See belegenen Seebadeort Southport. An Sonntagen ist der Verkehr schwächer als an Wochentagen, wie auf allen englischen Eisenbahnen. Der Güterverkehr ist an allen Tagen gering. Die von der Bahn durchzogene Gegend ist flach, die Streckenverhältnisse sind daher günstig. Mit Ausnahme einer kurzen Steigung von 1:85 und einer Krümmung von 160 m Halbmesser kommen keine starken Steigungen und scharfen Bögen vor. Im Gegensatz zu anderen englischen Bahnen führen dagegen viele Straßen und Wege in Schienenhöhe über die Gleise. Zwischen Liverpool und Southport (Kilometer 29,8) liegen 14 Zwischenstationen, von denen die auf dem südlichen Streckenabschnitt befindlichen durchschnittlich nur 1,6 km voneinander entfernt sind, während die Stationen des nördlichen Streckenabschnitts, wie auch die drei Zwischenstationen zwischen Southport und Crossens (Kilometer 37,8) etwas näher aneinander liegen. Die von der Bahn durchschnittene Gegend ist sehr entwicklungsfähig, da gute Bauplätze in großer Zahl vorhanden sind, weshalb in den letzten Jahren auch elektrische Straßenbahnen in sie eingedrungen sind. Der Eisenbahngesellschaft mußte daran liegen, diesen Straßenbahnverkehr nicht zu sehr aufkommen zu lassen, sondern selber die weitere Aufschließung der in der Nähe der Bahn belegenen Gegenden in der Hand zu behalten. Zu dem Zweck schien die Einführung des elektrischen Betriebes geboten, für den die Verhältnisse auch ungemein günstig lagen (reger Personenverkehr, wenig Güterverkehr, geringer Stationsabstand, günstige Streckenverhältnisse).

Für die Zugförderung ist die Betriebsweise mit Gleichstrom einem dritten Schienenstrange für jedes Gleis zur Hinleitung und einem vierten Schienenstrange zur Rückleitung des Stromes gewählt. Zur Erzeugung der Elektrizität ist etwa in der Mitte der Strecke bei der Station Formby ein eigenes Kraftwerk gebaut, auf dem dreiphasiger Wechselstrom von 7500 Volt Spannung hergestellt wird. Der hochgespannte Wechselstrom wird durch Kabel nach vier Umformerstationen geleitet, von denen eine im Kraftwerk liegt, die übrigen drei so über die Strecke verteilt sind, daß sie an der verkehrsreichsten Stelle (bei Liverpool) dichter zusammenliegen, als an den übrigen Abschnitten. Die Entfernungen der Umformerstationen von Liverpool sind: Sandhills 3,3 km, Seaforth 6 km, Formby (Kraftwerk) 16,5 km, Birkdale 26 km. Auf den Umformerstationen wird der hochgespannte Wechselstrom durch Umformer und Stromwender in Gleichstrom von 650 Volt Spannung umgewandelt und als solcher dem als Zuleitung dienenden dritten Schienenstrange zugeführt, von dem er durch die Gleitschuhe der Fahrzeuge abgenommen und mit 600 Volt Spannung deren Elektromotoren zugeführt wird. Die Rückleitung des Stromes geschieht durch

die Räder der Fahrzeuge und die Fahrschienen nach dem mitten im Gleise liegenden, mit den Fahrschienen durch Kupferseile verbundenen vierten Schienenstrange. Der Zuleitungs-

Abb. 1.

strang liegt außerhalb des Gleises, 490 mm von der Innenkante der nächsten Fahrschiene und 76 mm über Schienenoberkante. Der Oberbau der Strecke ist der übliche englische Stuhlschienenoberbau mit Doppelkopfschienen in eisernen Stühlen

Abb. 2.

auf hölzernen Querschwellen, Holzkeilen zur Schienenbefestigung in den Stühlen, Flachlaschen an den Stößen. Die Zu- und Rückleitungen sind aus Breitfußschienen von hoher Leitungsfähigkeit zusammengesetzt, man hat dafür weiche Stahlschienen mit nicht mehr als dem $7^1/_4$ fachen Widerstande von reinem Kupfer gewählt. Die Zuleitung wird alle 3 m durch einen auf der Querschwelle befestigten Isolator unterstützt. Um später bei einem etwaigen Zusammenschluß elektrisch betriebener Bahnstrecken verschiedener Eisenbahngesellschaften keine Schwierigkeiten mit dem Übergang der Fahrzeuge zu haben, ist von einer Anzahl englischer Eisenbahngesellschaften im März 1903 eine Normallage für derartige Stromzuführungsschienen vereinbart worden. Danach sollen, wie auf der Strecke Liverpool - Southport - Crossens ausgeführt, die Zuleitungen in der Regel zwischen den Gleisen einer zweigleisigen Strecke und 3 Fuß $11\frac{1}{2}$ Zoll (1,207 m) von der Mitte des zugehörigen Gleises, 76 mm über Schienenoberkante liegen. Die Rückleitung ruht ohne Isolierung mit Holzklötzen auf den Querschwellen (Abb. 2). An den Stößen sind die Schienenenden jeder Leitung durch Kupferseile leitend miteinander verbunden. Die Herstellung einer besonderen Rückleitung unter Mitwirkung der Fahrschienen an Stelle der Herrichtung der Fahrgleise als Rückleitung wird damit begründet, daß man wegen des großen Leitungsquerschnittes (3 Schienenquerschnitte) trotz fehlender Isolierung nur geringe Verluste zu befürchten habe und bei der Gleisunterhaltung unabhängiger vom Zugverkehr sei, da die Enden der Fahrschienen nicht leitend miteinander verbunden zu sein brauchten. Die Zuleitung ist auf 25 Zwischenpunkten (Stationen, Signalbuden) unterbrochen und mit ihren Enden durch Kabel an Ausschalter angeschlossen, so daß die einzelnen Abschnitte durch Betätigung der zugehörigen Ausschalter stromlos gemacht werden können. Die Zuleitung und Rückleitung sind auf Längen von 90 m mit dichten Stößen verlegt, alle 90 m sind bewegliche Stöße vorgesehen. Auf den Planübergängen sind an Stelle des dritten Schienenstranges Leitungskabel unterirdisch verlegt, um die durch eine Berührung der Zuleitung entstehenden Gefahren zu vermeiden. Aus demselben Grunde sind an anderen Stellen, an denen die Zuleitungen dem Publikum leicht zugänglich sind, Schutzbretter angebracht.

Die Züge sind meistens aus zwei Beiwagen I. Klasse in der Mitte und je einem Triebwagen III. Klasse an jedem Ende zusammengesetzt (Abb. 3). Die Wagen laufen auf zwei vierrädrigen Drehgestellen von 2,44 m Radstand und 12,35 m Entfernung; ein Triebwagen ist mit vier Elektromotoren von 150 PS ausgerüstet, die mittels eines einfachen Vorgeleges auf die Triebachsen wirken; ein Zug verfügt daher über acht Motoren von 1200 PS. Der Strom wird durch zwei an jeder Seite des Triebwagens an einem Längsbalken befestigte Gleitschuhe abgenommen (Abb. 4). Die Länge der Wagen ist 18,3 m, die Breite 3,05 m, die Höhe 3,86 m über Schienenoberkante. Die Triebwagen haben an einem Ende eine Führer- und eine Gepäckabteilung mit jalousieartigen Türen, die um eine wagerechte Welle hochgewunden werden, aber ziemlich schwer zu handhaben sind. Die Wände und der Fußboden der Führerabteilung sind mit dem gegen Feuer widerstandsfähigen Stoff Uralit ausgelegt. Mit demselben Stoff und dünnen Stahlplatten sind auch die Wagenfußböden über den Elektromotoren bedeckt. Jeder Wagen hat zwei gemeinsame Räume für Reisende, mit Quersitzen zu beiden Seiten eines Ganges und einigen Langsitzen an den Enden, um hier etwas mehr Platz für ein- und aussteigende Reisende zu schaffen. Die Wagen III. Klasse haben an einer Seite des Ganges zwei Plätze, an der anderen Seite drei Plätze auf jeder Bank, im ganzen 69 Sitzplätze; die Wagen I. Klasse zwei Plätze auf jeder Seite des Ganges, im ganzen 66 Sitzplätze. Ein Zug hat daher Sitzplätze für $2 \cdot (69 + 66) = 270$ Personen. Die Sitze I. Klasse sind mit geblümtem Tuchstoff, die III. Klasse mit Rohrgeflecht (rattan) überzogen. Es sind große Fenster angeordnet, die eine gute Aussicht auf die durchfahrene Gegend gestatten. Die Lüftung fand ursprünglich nur durch Luftklappen in dem Dachaufsatz statt, was sich aber als ungenügend herausgestellt hat, da die Wagen im Sommer zu heiß waren; neuerdings werden daher die Fenster zweiteilig

eingerichtet, mit einem oberen drehbaren Teil zur Lüftung. Die Wagen I. Klasse sind mit poliertem Mahagoniholz, die III. Klasse mit poliertem Eichenholz getäfelt, in der I. Klasse liegt ein Teppich auf Korkunterlage. Die Stoßvorrichtungen liegen bei den Wagen I. Klasse an beiden Enden, bei den Wagen III. Klasse (Triebwagen) nur an dem von der Führerabteilung abgewandten Ende in der Mitte, während das andere Ende der Wagen III. Klasse Seitenpuffer hat. Die Wagen sind an den Enden durch Türen zugänglich, die in einem Plattformanbau liegen, der so schmal ist, daß die offenstehenden Türen nicht über die Wagenwände hinausreichen. Alle Wagen werden elektrisch erleuchtet und geheizt. Das Eigengewicht eines Triebwagens ist 44,7 t, das eines Beiwagens 26,4 t, so daß ein leerer Zug $2 . (44{,}7 + 26{,}4) = 142{,}2$ t wiegt. Die Zuglänge ist 75,8 m. Durch den ganzen Zug geht eine Klingelleitung, mit der unter Benutzung eines Schlüssels dem Führer von jeder Plattform aus das Abfahrtsignal gegeben werden kann. Alle Züge sind mit Feuerlöscheinrichtungen ausgerüstet.

Eine neue bemerkenswerte Schaltungsart wird bei der Steuerung der Züge angewandt: die sogen. Zweifachschaltung (dual control). Jeder Triebwagen ist mit zwei Hauptschaltern ausgerüstet: einem für die eigenen Elektromotoren, einem zweiten für die Elektromotoren des Triebwagens am anderen Ende des Zuges, mit denen er durch drei Kabel verbunden ist. Die beiden Hauptschalter liegen in demselben Gehäuse und sind mechanisch gekuppelt, so daß sie mit einer gemeinsamen Kurbel betätigt werden können. Ein Zug von vier Wagen kann bei dieser Betriebsart jederzeit in zwei selbständige Einheiten von je zwei Wagen aufgelöst werden. Die Züge werden mit einer Saugluftbremse mit elektrisch gesteuerten Ventilen an den Bremszylindern gebremst, so daß die Bremsen schnell gelöst werden können, um das Anfahren zu beschleunigen. An Stelle der Lokomotivpfeife wird ein Horn zur Signalgebung benutzt. Zum Reinigen der Wagen dient eine Sauglufteinrichtung von der in Nr. 62 Jahrg. 1903 beschriebenen, auf anderen englischen Bahnen angewendeten Art.

Die zur Einführung des elektrischen Betriebs erforderlichen Arbeiten und Lieferungen sind nach Anleitung des Betriebsdirektors J. A. F. Aspinall und der übrigen Techniker der Lancashire & Yorkshire-Bahngesellschaft größtenteils von der Firma Dick, Kerr & Co. zu Preston in der kurzen Zeit von 12 Monaten ausgeführt worden. Im ganzen waren 75,6 km Gleise unter Aufrechterhaltung des Betriebs auszurüsten.

Abb. 3.

Vor der Einführung des elektrischen Betriebs fuhren zwischen Liverpool und Hall Road (Kilometer 11,3) in jeder Richtung in 24 Stunden 74 Züge; 36 davon wurden bis Southport (Kilometer 29,8) und weiter durchgeführt. Nach der Einführung des elektrischen Betriebs fuhren stattdessen zunächst 119 elektrische Züge bis Hall Road, von denen 65 bis Southport und Crossens durchgeführt wurden. Später ist die Zugzahl vergrößert worden, so daß zur Zeit 130 elektrische Züge verkehren, von denen 55 in Hall Road endigen. Von den 130 Zügen sind 20 Schnellzüge, die etwa alle Stunde von Liverpool nach Southport oder darüber hinaus nach Crossens fahren. Die Tabellen auf S. 696 enthalten eine Gegenüberstellung des Zugverkehrs in der Richtung Liverpool-Southport unmittelbar vor und nach der Einführung des elektrischen Betriebs.

Vor der Einführung des elektrischen Betriebs wurden in 24 Stunden in beiden Richtungen 3050 Zugkm gefahren, unmittelbar nachher 5150 Zugkm. Die größte Geschwindigkeit der elektrischen Züge ist im regelmäßigen Betrieb 93 km/Std., bei den Probefahrten hat man 104,5 km/Std. erreicht. Beim Anfahren werden durchschnittlich 2400 Ampère Strom, während der Fahrt 600 Ampère verbraucht. Die kleinste Zugfolge ist 5 Minuten, die meisten Züge fahren in 10 Minuten Abstand; der Aufenthalt auf den Stationen ist durchschnittlich nur 15 Sekunden. Um ein möglichst ungehindertes Ein- und Aussteigen der Reisenden zu erreichen, hat die Bahnverwaltung versucht, das Publikum zum Ein- und Aussteigen in der Fahrrichtung zu veranlassen (Abb. 5). Zu dem Zweck wurden in der ersten Zeit nach der Eröffnung des elektrischen Betriebs zahllose Zettel mit entsprechenden Abbildungen und Anweisungen auf den Bahnhöfen und in den Zügen verteilt.

Abb. 4.

Der Güterverkehr ist, wie erwähnt, nur gering, und seine Regelung bot daher keine wesentlichen Schwierigkeiten. Teils werden Güterzüge mit Dampflokomotiven auf der elektrisch betriebenen Strecke gefahren (2 bis 3 in jeder Richtung in 24 Stunden), die Stückgüter, Rohgüter, Ziegel usw. befördern und meistens nachts verkehren, teils werden Güter in einem mit Elektrizität angetriebenen Güter-Motorwagen befördert. Um nämlich den Aufenthalt der elektrischen Personenzüge auf den Stationen tunlichst zu beschränken (auf 15 Sekunden durchschnittlich), war es nötig, sie von der Beförderung des größeren Reisegepäcks und der Güter (Pakete, Postsachen, dem Verderben ausgesetzte Waren usw.) zu befreien, die beim Dampfbetrieb mit Personenzügen befördert zu werden pflegen und auf den

Bezeichnung der Strecke	Anzahl der mit Dampf beförderten Züge in 24 Stunden	Anzahl der mit Elektrizität beförderten Züge in 24 Stunden	Vermehrung der Zugzahl
Liverpool-Southport . . .	36	65	29 = 80 %
„ -Hall Road . . .	38	54	16 = 42 %

Bezeichnung der Züge	Fahrzeit bei Dampfbetrieb	Fahrzeit bei elektrischem Betrieb	Verkürzung der Fahrzeit
	Minuten	Minuten	Minuten
Personenzug Liverpool-Southport	54	37	17
Personenzug Liverpool-Hall Road	25	17	8
Schnellzug Liverpool-Southport	25	25	—

Stationen einen durch das Aufnehmen und Absetzen der Reisenden nicht bedingten verlängerten Aufenthalt verursachen. Zur Beförderung dieser Gepäckstücke und Güter pendelt daher ein elektrischer Güter-Motorwagen zwischen den Endstationen hin und her, der auf den einzelnen Zwischenstationen nach Bedarf hält. Der Güter-Motorwagen hat eine Führerabteilung, dahinter eine Personenabteilung für Reisende, die sich nicht von ihrem Gepäck trennen wollen, ferner eine Güterabteilung für Gepäck, Pakete, Postsachen usw. Bei der Beförderung der von Lokomotiven gezogenen gewöhnlichen Güterzüge hat sich eine Störung ergeben, die in der Bauart der englischen Güterwagen begründet ist: die Vorsteckbolzen der Hebel der Bremsen hängen bisweilen herunter, berühren die neben dem Fahrgleise liegende Stromzuführung, verursachen Kurzschlüsse und brennen ab. Den im Güterdienst beschäftigten Leuten mußte daher wiederholt eingeschärft werden, die Vorsteckbolzen nicht herunterhängen zu lassen, sondern in die Löcher des Führungsbogens des Bremshebels einzustecken.

Wagen III. Klasse.

Vorderende — Hinterende — Aussteigen — Einsteigen

Wagen I. Klasse.

Vorderende — Hinterende — Aussteigen — Zugrichtung. — Einsteigen

Abb. 5.

Über die wirtschaftlichen Ergebnisse des elektrischen Betriebs, der sich technisch — abgesehen von einigen Betriebsstörungen infolge mangelhafter Fundierung des Kraftwerks — vollkommen bewährt hat, liegen keine näheren Angaben vor. Es steht nur fest, daß seine Einführung einen bedeutenden Verkehrsaufschwung herbeigeführt und die Einnahmen aus dem Personenverkehr beträchtlich gesteigert hat. Die wirtschaftlichen Ergebnisse würden daher auch nicht allein danach beurteilt werden können, ob die Betriebskosten für die Einheit (Personenkilometer) etwa gefallen oder gestiegen sind, es ist vielmehr zu beachten, daß elektrische Straßenbahnen als Wettbewerber auftreten und der Eisenbahn im Falle der Beibehaltung des Dampfbetriebs Verkehr entzogen haben würden. Wenn dem wirksam vorgebeugt worden ist und an Stelle der befürchteten Verkehrsverminderung eine Verkehrsvermehrung eingetreten ist, kann die Einführung des elektrischen Betriebs trotz höherer Betriebskosten wirtschaftlich richtig gewesen sein. Eine andere Frage ist, ob die Wahl der Betriebsart: „Gleichstrom mit drittem und viertem Schienenstrange" eine glückliche gewesen ist. Seit der Eröffnung des elektrischen Betriebs sind mehrere Unglücksfälle durch Berührung der Stromzuführungsschienen herbeigeführt worden. Diese Tatsache scheint neben Erwägungen wirtschaftlicher Natur das bisher ziemlich unbegrenzte Vertrauen zu dem Betrieb mit Gleichstrom und Schienenleitungen in England nunmehr etwas erschüttert zu haben, denn die London, Brighton &South Coast-Bahngesellschaft hat auf Veranlassung des auch in Deutschland bekannten Elektrotechnikers Philip Dawson für den elektrischen Betrieb auf der Londoner Bahnstrecke Battersea Park-Peckham Rye eine Betriebsart mit Wechselstrom und Oberleitung nach dem Vorbilde der Spindlersfelder Linie bei Berlin in Aussicht genommen.

London. F r a h m.

Eine Eisenbahn-Versuchsabteilung.

Vom Regierungsbaumeister G. Dinglinger, Charlottenburg.

Beim Rückblick auf die Entwicklung unserer Eisenbahnen finden wir, daß das Angebot unserer schnell fortschreitenden Industrie und die aus dem Betriebe der Eisenbahn hervorgehenden Anregungen die Einführung zahlreicher Neuerungen veranlaßt haben. Nun bedeutet aber nicht jede Neuerung gleichzeitig eine Verbesserung; selbst der erfahrenste Fachmann vermag ihren Wert nicht immer von vornherein zu beurteilen. In vielen Fällen muß erst der Versuch entscheiden, ob mit der Neuerung ein Fortschritt verbunden ist. Ohne Versuch kein Fortschritt. So lange die Bahnverwaltungen nicht aufhören, sachgemäße Versuche zu machen, wird ihnen aber auch der Fortschritt gesichert sein.

Bei einer Vereinigung mehrerer Verwaltungen ist es nun nicht erforderlich, daß eine jede die Versuche anstellt, vielmehr könnten große Summen erspart werden, wenn sie nur an so vielen Stellen durchgeführt werden, wie zur Beurteilung der Ergebnisse unbedingt erforderlich sind. Je größer der Betrieb ist, umsomehr verlohnt es sich, eine Z e n t r a l s t e l l e zu schaffen, die den Umfang der Versuche zu bestimmen hat und gegebenenfalls selbst imstande ist, Versuche anzustellen, die nur an einer einzelnen Stelle ausgeführt zu werden brauchten.

Zu diesen Versuchen gehören in allererster Linie die Fahrten, welche den Wert einer Lokomotive und den Vergleich zweier Lokomotiven verschiedener Bauart ergeben sollen.

Wie viel besser können derartige V e r s u c h s f a h r t e n von einer mit allen erforderlichen Apparaten ausgerüsteten Stelle

von erfahrenen und mit der Ausführung solcher Versuche bewanderten Mannschaften ausgeführt werden, als wenn sie bald hier, bald dort angestellt werden. Wie viel schneller kann sich die Verwaltung bei der Wahl zwischen zwei verschiedenen Bauarten für eine von ihnen entscheiden, um die Zahl der bestehenden Lokomotivgattungen, der Normalteile und Reservestücke auf das Mindestmaß zu beschränken! In gleicher Weise würden auch wissenschaftliche Versuche, welche mit Personen- und Güterwagen verschiedener Bauart zur Feststellung der Eigenbewegungen und des Eigenwiderstandes angestellt werden, die Wahl zwischen zwei Systemen erheblich erleichtern und auch Anregungen zu weiteren Verbesserungen geben.

Ohne Frage wäre es wünschenswert, wenn diese Versuchsfahrten auf einer eigens hierzu gebauten und nur für diesen Zweck benutzten Strecke vorgenommen werden könnten. Würde z. B. die nachstehend dargestellte Versuchsstrecke ausgeführt, welche in Anlehnung an eine zweigleisige Hauptbahn gedacht ist, so ständen neben einer unendlich langen ebenen Strecke alle wichtigen Steigungen und Krümmungen zur Verfügung. Erschiene diese Anlage zu kostspielig, so könnten unter Fortfall der beiden Diagonalen die Steigungen in eine Längsseite gelegt werden. Auch das Verwaltungsgebäude in Verbindung mit einer kleinen Werkstatt unmittelbar an die Versuchsstrecke zu legen, kann unter gewissen Verhältnissen zweckmäßig sein. Indes „Unendliches umfaßt der weite Wunsch, nur Endliches gewährt das enge Leben“, sagt schon Raupach, und die meisten Verwaltungen müssen es sich versagen, eine unendliche Strecke nur für Versuche einzurichten; sie sind froh, wenn sie Versuchsfahrten auf einer geeigneten verkehrsarmen endlichen Strecke ausführen können.

Eine Strecke von genügender Länge, um auf ihr Dauerversuche zu machen, steht aber selbst großen Eisenbahnverwaltungen in der Regel nicht zur Verfügung. Demgegenüber hätte das Vorhandensein einer besonderen Versuchsstrecke noch den Vorteil, daß auf dieser gleichzeitig das Verhalten des Oberbaues beobachtet werden könnte. Das Verlegen könnte zu beliebiger Zeit geschehen, ohne daß Rücksichten auf den Betrieb genommen werden müßten. Verschiedene Gleisarten, Schienenstöße, Bettungsmaterial, auch Signal- und Stellwerksanlagen könnten dort erprobt werden; sind doch gerade bei Signaländerungen Versuche im Betriebe sehr erschwert, da ein unbedingt sicheres Wirken die Vorbedingung ist.

Außer der Versuchsstrecke müßten der obenerwähnten Zentralstelle Wagen mit den für die Messungen erforderlichen Apparaten, ein gutes technisches Bureau zur Ausarbeitung der Versuchsergebnisse und womöglich auch ein eigener Lokomotivprüfstand zugeteilt werden.

Um für eine Lokomotive die Leistung, die Ruhe des Ganges, das Einstellen in Kurven, den Luftwiderstand zu bestimmen, ist es unbedingt erforderlich, die Lokomotive auf der Strecke zu beobachten; desgleichen können zwei verschiedene Bauarten nur auf der Strecke miteinander verglichen werden. Anders beim Vergleich aller übrigen Einzelheiten und bei der Beurteilung der Verbrennungsverhältnisse einer Lokomotive. Hier genügt die Beobachtung auf einem Versuchsstande, wie ihn die Pennsylvania-Eisenbahn in der Weltausstellung in St. Louis angelegt hat. (Den Bau eines ähnlichen Lokomotivprüfstandes hat Preußen für das laufende Etatsjahr vorgesehen.) Um die Wirtschaftlichkeit festzustellen, ist sogar für manche Beobachtungen und Messungen der Versuch an der festen Lokomotive dem auf der Strecke vorzuziehen.*) So können Steuerungen verschiedener Bauart, verschiedene Schieberarten, Kesselspeisepumpen, Schmiervorrichtungen, Schmiermaterialien, Blasrohreinrichtungen, Dampfüberhitzung schon aus dem Grunde besser miteinander verglichen werden, weil die Beobachter von der Strecke unabhängig sind und ihre ganze Aufmerksamkeit auf die Einzelheiten richten können. Dann darf der Umstand nicht zu gering eingeschätzt werden, daß zwei Versuche im geschlossenen Raume tatsächlich unter denselben Bedingungen angestellt werden können, was auf der Strecke wegen der verschiedenen Witterungs- und Windverhältnisse so gut wie ausgeschlossen ist.

In Amerika haben bereits vor längerer Zeit einzelne Staaten Versuchsstationen für Lehrzwecke an ihren höheren Lehranstalten errichtet, die den Eisenbahngesellschaften wichtige, durch wissenschaftliche Versuche erzielte Ergebnisse übermittelt haben. Eigene theoretische Forschung erschien früher den Eisenbahnverwaltungen überflüssig. In den letzten Jahren hat sich dies vollständig geändert. Unter Aufwendung ganz erheblicher Kosten haben die großen Gesellschaften Zentralstellen mit allen erforderlichen Apparaten ausgerüstet, um selbst alle diejenigen Versuche anzustellen, die für sie von Wichtigkeit sind, ohne sich etwa zu diesem Zwecke an eine andere Stelle wenden zu müssen, die hauptsächlich für Lehrzwecke bestimmt ist. Schwerlich würden sich die amerikanischen Bahngesellschaften, denen es ausschließlich auf die Erzielung eines guten Verdienstes ankommt, zu der Errichtung von Versuchsabteilungen verstanden haben, wenn sie nicht der festen Überzeugung wären, daß sie sich sehr gut bezahlt machten.

Bei den bedeutendsten amerikanischen Bahnen, z. B. bei der Pennsylvania Railroad, der Illinois Central und der Chicago, Milwaukee and St. Paul, sind die Versuchsabteilungen zweckmäßigerweise mit dem technischen Bureau verbunden, welches im Einvernehmen mit den Lokomotivbauanstalten die für die Beschaffung erforderlichen Zeichnungen aufstellt. Hier in den Versuchsabteilungen laufen die Meldungen über alle sich im Betriebe ergebenden Mängel ein, über deren Abstellung gemeinsam mit den Betriebsbeamten befunden wird.

Mit der Beschaffung der Betriebsmittel, der Verteilung auf die einzelnen Distrikte, der Kontrolle des Reparaturstandes und der Ausmusterung haben die Versuchsabteilungen nichts zu tun; diese Aufgaben sind zugleich mit der Bauüberwachung in den

*) Vergl. Z. d. V. d. I. 1904, S. 321 ff. und Eisenbahntechnische Zeitschrift, 1905, S. 355.

Privatfabriken einer besonderen Abteilung unterstellt, die in der Regel ihren Sitz in der Generaldirektion hat.

Diese Trennung der Abteilungen in Versuchsabteilung und Beschaffungsabteilung hat sich außerordentlich gut bewährt, da sie Klarheit und Übersichtlichkeit in den Arbeiten im Gefolge hat.

In Preußen hat die Militärverwaltung, welche sich viel früher als die Eisenbahnverwaltung einer einheitlichen Leitung erfreute, frühzeitig den Wert der Versuchsabteilungen erkannt; so blickt die Artillerieprüfungskommission bereits auf eine lange, erfolgsame Wirksamkeit zurück; auch bei der Militäreisenbahn hat sich die Einführung einer besonderen Versuchsabteilung bestens bewährt.

Würden sich in gleicher Weise mehrere Eisenbahnverwaltungen vereinigen, um alle Versuche, welche die Betriebsmittel, die Sicherungsanlagen und den Oberbau betreffen, einer Zentralstelle zu übertragen, so würde ihnen ein wirtschaftlicher Vorteil nicht nur durch die infolge Fortfallens vieler Versuche eintretende Ersparnis erwachsen, sondern auch durch Entlastung der einzelnen Dienststellen von den oft lästigen Versuchen. Außerdem hätten die Verwaltungen die Gewähr, vor einem Stillstand oder Rückgang ihrer technischen Einrichtungen bewahrt zu sein.

Nun soll damit nicht gesagt sein, daß mit der Errichtung einer Versuchsabteilung jeder Versuch in den einzelnen Betrieben ausgeschlossen sei. Das darf schon aus dem Grunde nicht der Fall sein, weil jede Gegend ihre Besonderheiten hat. Aber alle Neueinführungen, alle Fragen allgemeiner Natur müßten der Zentralstelle überwiesen werden. Die Ergebnisse würden von Zeit zu Zeit bekannt gemacht, wodurch die Verwaltungen ein schätzbares Material an die Hand bekämen.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Nachweisung der Betriebsunfälle.** Im Monat April d. J. sind auf deutschen Eisenbahnen — ausschließlich der bayerischen und der Bahnen mit weniger als 50 km Betriebslänge — 11 Entgleisungen auf freier Bahn (davon 6 bei Personenzügen), 12 Entgleisungen in Stationen (davon 3 bei Personenzügen), 2 Zusammenstöße auf freier Bahn (davon 1 bei Personenzügen), 8 Zusammenstöße in Stationen vorgekommen. Dabei wurden 2 Reisende und 6 Bahnbedienstete getötet, 47 Reisende, 12 Bahnbedienstete und 2 fremde Personen verletzt.

— **Bezirkseisenbahnrat Hannover.** Auf der Tagesordnung der 48. Vollsitzung des am 28. d. M. in Münster für die Eisenbahndirektionsbezirke Hannover und Münster zusammentretenden Bezirkseisenbahnrats stehen außer den geschäftlichen Angelegenheiten: 1. Frachtermäßigung für Kohlen und Koks zum Hochofen- und Walzwerkbetrieb nach dem Osnabrücker Bezirk. Der Antragsteller Geheimerat Dr.-Ing. Haarmann ersucht den Bezirkseisenbahnrat, zu befürworten, daß für die Hochofen-, Bessemer-, Martin- und Walz- und Hammerwerkindustrie auch des Osnabrücker Bezirks die volle Frachtermäßigung auf Koks und Kohlen gewährt werde, die am 15. d. M. für das Gebiet der Lahn, Dill und Sieg in Kraft getreten ist. 2. Frachtermäßigung für Eisenvitriol. Die Antragsteller Kommerzienrat Kamp-Leer und Dr. Beumer-Düsseldorf bitten den Bezirkseisenbahnrat, sich dafür auszusprechen, daß für Eisenvitriol ein Ausnahmetarif zu den Sätzen des Spezialtarifs III von allen inländischen Produktionsorten nach dem In- und Auslande eingeführt wird. 3. Fahrplananträge.

— **Annahmeschluß für Frachtstückgüter.** Wie die Königliche Eisenbahndirektion Berlin der Berliner Handelskammer mitteilt, wird vom 10. Juli d. J. ab auf sämtlichen Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen sowie auf den Stationen Adlershof-Glienicke, Cöpenick, Erkner, Fürstenwalde, Königswusterhausen, Lichtenberg-Friedrichsfelde, Nauen, Niederschöneweide-Johannisthal, Oranienburg, Pankow-Schönhausen, Potsdam, Rummelsburg (Rangierbahnhof), Spandau, Steglitz und Tegel die Annahme von Frachtstückgut um 6 Uhr nachmittags geschlossen.

Die Königliche Eisenbahndirektion hatte diese Angelegenheit zum Gegenstande einer Besprechung gemacht, die am 27. Mai d. J. mit Vertretern der Handelskammern Berlin und Potsdam, der Ältesten der Berliner Kaufmannschaft und einer größeren Anzahl von Verkehrsinteressenten abgehalten wurde. Die Berliner Handelskammer sprach sich bei dieser Gelegenheit gegen die geplante Maßnahme aus, da sie eine Verkürzung der Annahmezeit nicht mit den Bedürfnissen des Berliner Verkehrs vereinbar hielt, insbesondere auch nicht mit den Verhältnissen der Berliner Kleinindustrie, die vielfach genötigt ist, die bis zum Schluß der Werkstätten hergestellten Waren mit eigenem Personal noch an demselben Abend aus den Arbeitsräumen zu entfernen und der Eisenbahn zu übergeben. Die Eisenbahnverwaltung hat jedoch mit Rücksicht auf die von der Einrichtung erhofften Vorteile den geäußerten Bedenken kein ausschlaggebendes Gewicht beigemessen. Sie erwartet von der Früherlegung des Annahmeschlusses vor allem größere Zuverlässigkeit und auch eine Beschleunigung der Beförderung der Frachtstückgüter.

Von der anfänglich in Aussicht genommenen Maßregel, die Annahmeluken pünktlich um 7 Uhr zu schließen, ist infolge des einstimmigen Widerspruchs der Verkehrsinteressenten Abstand genommen worden. Die bis 6 Uhr nachmittags an den Güterschuppen angefahrenen Stückgüter werden daher noch sämtlich abgenommen werden. Für Eilgüter bleibt die bisherige Annahmezeit unverändert.

Da anzunehmen ist, daß sich nach Inkrafttreten der neuen Bestimmung kurz vor 6 Uhr, wie jetzt um 7 Uhr, eine größere Anzahl von Auflieferern auf den Bahnhöfen einfinden wird, kann denjenigen Verfrachtern, denen an schneller und pünktlicher Abfertigung gelegen ist, nur dringend empfohlen werden, ihre Sendungen nicht erst in der letzten Stunde, sondern, soweit irgend möglich, schon im Laufe des Tages der Eisenbahn zuzuführen.

— **Übergangsverkehr nach Rußland über Herby.** Nachdem die Gleisanlagen für einen Anschluß der Station Preußisch-Herby an die Station Russisch-Herby von der preuß. Staatsbahn hergestellt worden sind, ist am 9. d. M. laut Schles. Ztg der Güterverkehr nach Rußland auf der Strecke Herby-Czenstochau eröffnet worden. Zur Überführung der Güter nach Rußland bedarf es zunächst noch eines schriftlichen Antrags, da die Station für den öffentlichen Verkehr noch nicht eröffnet worden ist. Der Güterverkehr erfolgt zunächst einseitig, preußischerseits nach Rußland; russischerseits ist die Anlage des Anschlußgleises noch nicht erfolgt.

— **Beschaffung frostfreier Lagerräume auf den Stationen.** Wie wir dem Jahresberichte der Handelskammer zu Posen für 1904 entnehmen, hatte sich diese Handelskammer im Hinblick auf die für frostempfindliche Güter während der Wintermonate bestehende Gefahr an die Eisenbahndirektion Posen mit der Bitte gewendet, dafür zu sorgen, daß auf allen Stationen für solche Güter frostfreie Lagerräume geschaffen werden, und zwar insbesondere auf den Umladestationen, wo die Güter oft längere Zeit lagern müssen. Auf diesen Antrag ist ihr jedoch der folgende Bescheid zugegangen: „Für die von Ihnen gewünschte Beschaffung frostfreier Lagerräume auf allen Stationen vermögen wir ein Bedürfnis umsoweniger anzuerkennen, als der damit verbundene erhebliche Kostenaufwand in keinem Verhältnis steht zu dem aus dieser Einrichtung zu erwartenden Nutzen. Im allgemeinen erleiden die Güter auf den Umladestellen in unserem Bezirk nur ein kurzes Stilllager, während die längere Lagerung auf den Güterböden der Empfangsstationen häufig durch die Interessenten selbst verursacht wird, die die Abholung ohne Not verzögern. Für schleunige Avisierung der frostempfindlichen Güter haben wir gleichfalls Sorge getragen."

— **Ergebnisse der Wagengestellung für Kohlen, Koks, Briketts und Preßsteine im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 16. bis 31. Mai d. J. in 14 Arbeitstagen 54 922 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 3923 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 49 257 und auf den Arbeitstag 3789 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 16. bis 31. Mai d. J. auf den Arbeitstag 134 und im ganzen 5665 Wagen oder 11,5 % mehr zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Ergebnisse der Wagengestellung und des Kohlen-, Koks- und Brikettversandes im Ruhrkohlenrevier.** Von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des Ruhrbezirks sind vom 1. bis 7. d. M. in 5 Arbeitstagen 101 343 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 269 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 100 625 und auf den Arbeitstag 18 295 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 5½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 7. d. M. auf den Arbeitstag 1974 und im ganzen 718 Wagen oder 0,7 % mehr gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 6. d. M. und betrug 19 638 Wagen gegen 19 018 am 4. Juni 1904.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 19 962 Wagen zu 10 t gegen 18 205 Wagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 16 gegen 7 sowie von anderen Gütern 33 gegen 3 Wagen.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 7. d. M. 20 436 offene Wagen gegen 23 121 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 2685 oder 11,6 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— **Eisern-Siegener Eisenbahn.** Nach dem Geschäftsbericht für 1904 betrug die Zahl der beförderten Personen 98 271 (gegen 99 202 im Jahre 1903) und die Menge der beförderten Güter 588 016 (655 916) t. Die Einnahmen bezifferten sich aus dem Personenverkehr auf 12 692 (12 824) ℳ. und aus dem Güterverkehr auf 356 676 (394 567) ℳ. Nach Hinzurechnung verschiedener anderer Einnahmen ergab sich eine Betriebseinnahme von 411 010 (455 682) ℳ., während die Betriebsausgaben 285 430 (242 884) ℳ. betrugen. Nach Abzug der Steuern und Aufwendungen für Wohlfahrtszwecke sowie sämtlicher Unkosten wird eine Dividende von 12 % (wie im Vorjahre) auf 600 000 ℳ. Grundkapital verteilt.

— **Lübeck-Büchener Eisenbahn.** In der am 25. Mai d. J. in Lübeck abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre wurde die Bilanz und Gewinnverteilung genehmigt und der Direktion sowie dem Ausschusse Entlastung erteilt. Die turnusmäßig ausscheidenden sechs Ausschußmitglieder wurden wiedergewählt.

— **Bekanntgabe von Betriebsunfällen.** Die Generaldirektion der bayerischen Staatseisenbahnen gibt ihren sämtlichen Dienststellen in einer Zusammenstellung die im ersten Vierteljahre 1905 durch eigenes Verschulden oder durch Unvorsichtigkeit vorgekommenen Tötungen und schwereren Verletzungen des Personals als Mahnung zur Vorsicht bekannt. Nach dieser Übersicht haben sich innerhalb dieses Zeitraumes 25 derartige Fälle ereignet, und zwar wurden hierbei 5 Personen getötet, 12 tödlich und 8 größtenteils schwer verletzt.

— **Eröffnung von Lokalbahnen in Bayern.** In den ersten Tagen dieses Monats wurden die beiden Lokalbahnen der bayerischen Staatsbahnverwaltung Mertingen - Wertingen und Konzell - Miltach für den Personen- und Güterverkehr in Betrieb genommen.

Die erstere Lokalbahn ist 17 km lang, und es wird durch sie ein gut bevölkerter, fruchtbarer Landstrich des Kreises Schwaben in den unmittelbaren Bahnverkehr einbezogen. Außer der Station Mertingen, wo sich die Betriebsleitung befindet, liegen an dieser Lokalbahn noch die vier Haltestellen Lauterbach, Buttenwiesen, Frauenstetten und Wertingen und die beiden Halteplätze Mertingen Ort und Vorderried. Die Gesamtbaukosten beliefen sich auf 1 030 000 ℳ. = 60 600 ℳ. für 1 km Bahnlänge, wovon der Staat 953 400 ℳ. aufgebracht und der Rest von den Interessenten beschafft wurde. Da auf einen Einnahmeüberschuß von ungefähr 12 500 ℳ. gerechnet werden kann, wird sich das vom Staate aufgewendete Baukapital mit etwa 1,3 % verzinsen.

Die andere Lokalbahn, Konzell-Miltach, bildet das Bindeglied zwischen den beiden schon länger bestehenden Lokalbahnen Straubing-Konzell und Cham-Kötzting-Lam und soll durch sie hauptsächlich die Erleichterung des Verkehrs der Gegend um Cham und Kötzting mit der industriereichen und regen Handel treibenden niederbayerischen Stadt Straubing bezweckt werden. Die Länge dieser neueröffneten mittleren Teilstrecke beträgt 15 km. Außer den beiden Endhaltestellen Konzell und Miltach liegen an dieser Linie noch die drei weiteren Haltestellen Streiferau, Rattenberg i/Wald und Altrondsberg und die beiden Halteplätze Untervierau und Oberndorf bei Miltach. Die Gesamtbaukosten beliefen sich, da die Kunstbauten einen bedeutenden Kostenaufwand erforderten, auf 1 461 000 ℳ. = 96 300 ℳ. für 1 km Bahnlänge, und es wird daher das vom Staate aufgewendete Baukapital von 1 354 000 ℳ., bei einem voraussichtlichen Einnahmeüberschuß von nur etwa 11 600 ℳ., sich nur mit ungefähr 1 % verzinsen.

— **Betriebsunfall auf der Station Durlach.** Am 2. d. M. ereignete sich auf der Station Durlach ein Betriebsunfall, der bedauerlicherweise ein Menschenleben vernichtete. Der um 10 Uhr abends fällige Güterzug Nr. 6180 von Heidelberg, der die Station planmäßig ohne Halt zu durchfahren hat, wurde in die Station eingelassen, während der um ¼ Stunde verspätete Personenzug Nr. 1240 von Pforzheim in der Richtung nach Karlsruhe ausfuhr. Infolge Überfahrens des auf Halt stehenden Ausfahrtsignals fuhr der Güterzug dem auf dem Nachbargleis ausfahrenden Personenzug bei der Einmündung der beiden Gleise in die Flanke und erfaßte die beiden letzten unbesetzten Wagen jenes. Infolge des Aufstoßes stürzte die Lokomotive des Güterzugs um, etwa 20 der folgenden Güterwagen entgleisten und schoben sich zum Teil ineinander, außerdem wurden drei Wagen des Personenzugs beschädigt. Von den Reisenden des letzteren erlitt einer je einen Ober- und Unterschenkelbruch, ein zweiter trug eine Kopfverletzung davon, außerdem wurde der begleitende Wagenwärter verletzt. Von dem Güterzugpersonal wurde der Heizer getötet, der Lokomotivführer verwundet. Letzterer scheint außer Lebensgefahr zu sein.

Die Untersuchung über die Ursachen des Unglücksfalls ist noch nicht abgeschlossen. Nach den vorläufigen Feststellungen hat das Personal des Güterzugs die Haltstellung des für diesen gültigen Ausfahrtsignals nicht beachtet. Verwirrend mag dabei der Umstand gewirkt haben, daß der Güterzug wegen der Verspätung des Personenzugs ausnahmsweise auf ein anderes Gleis eingelassen worden ist.

Der Unfall hatte eine mehrstündige Unterbrechung des Betriebs zur Folge. Nach Freimachung des einen Gleises wurde der Betrieb während eines weiteren Tages eingleisig durchgeführt.

— **Personalnachrichten.** Bei der preußisch - hessischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsassessor Lüdicke, bisher in Essen a/R., in den Bezirk der Eisenbahndirektion in Königsberg i/Pr. versetzt. — Der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Arthur Exner aus Wättrisch (Reg.-Bez. Breslau) ist zum Regierungsbaumeister ernannt. — Zur Beschäftigung sind überwiesen: die Regierungsbaumeister des Eisenbahnbaufachs Dietz der Eisenbahndirektion in Altona, Klammt der Eisenbahndirektion in Cassel und Hammann der Eisenbahndirektion in Posen sowie die Regierungsbaumeister des Maschinenbaufachs Schievelbusch der Eisenbahndirektion in Berlin und Fabian der Eisenbahndirektion in Kattowitz. — Der Eisenbahn-Hauptkassenrendant, Rechnungsrat Schwarznecker in Danzig ist gestorben.

Bei der badischen Staatsbahnverwaltung ist der Regierungsrat Max Herrmann, badisches Mitglied der preußischen und hessischen Eisenbahndirektion in Mainz, unter Verleihung des Titels Oberregierungsrat zum Vorstand der Verkehrsabteilung der Generaldirektion ernannt.

Österreich.

— **Gesetzvorlagen über Lokalbahnen.** Der Eisenbahnausschuß des österreichischen Abgeordnetenhauses hat soeben mehrere Berichte über Gesetzentwürfe erstattet, welche Zugeständnisse und Begünstigungen für den Bau von neuen Lokalbahnen betreffen. Der Ausschuß beantragt vorerst für sieben Lokalbahnen eine Beihilfe von zusammen 3 680 000 Kr. Durch diese Beihilfen soll der Restbetrag sichergestellt werden, der noch für den Bau folgender Linien aufzubringen ist: Lokalbahn Wien-Hainburg-Preßburg, Freiland-Türnitz-Türnitz, Retz-Drosendorf, Libochowitz - Jenschowitz, Kanitz - Eibenschitz-Oslawan, Tarnow-Szezumi, Agonitz-Klaus-Steyrling. Diese Bahnen umfassen ein Netz von 215 km. Von dem Anlagekapital von 27 260 000 Kr. sind durch die beteiligten Landesvertretungen und Interessenten bereits 23 580 000 Kr. sichergestellt, während für den unbedeckt bleibenden Rest die Staatsbeihilfe platzgreifen soll. Ferner soll die Regierung 318 000 Kr. Stammaktien der Lokalbahn Przeworsk-Bachorz übernehmen, da eine Überschreitung des veranschlagten Anlagekapitals eingetreten ist. Die Regierungsvorlage betreffend die Herstellung einer Lokalbahn von Krems nach Grein hat der Eisenbahnausschuß insofern einer Abänderung unterzogen, als er vorschlägt, daß die Reinerträgnisgarantie des Staats für jenen Betrag gewährt werden soll, der zur Beschaffung von 15 300 000 Kronen in barem erforderlich ist. Der Regierungsentwurf hatte nur einen Betrag von 14 600 000 Kr. für die Reinerträgnisgarantie zugrunde legen wollen. Schließlich empfiehlt der Ausschuß, auch die Regierungsvorlage über die Erhöhung der Staats-

garantie für die Lokalbahn Trient-Malè dahin abzuändern, daß die Staatsgarantie für einen Höchstbetrag von 5 190 000 Kr. in barem in Anspruch genommen werden kann.

In parlamentarischen Kreisen verlautet, daß eine neue Lokalbahnvorlage vorbereitet wird, welche dem Reichsrat nach seinem Wiederzusammentritt unterbreitet werden soll. Durch die Vorlage soll den Wünschen verschiedener Länder nach neuen Lokalbahnen entsprochen werden. In den parlamentarischen Körperschaften und im Schoße der Parteien sind hauptsächlich in Galizien, in Tirol und Steiermark neue Lokalbahnen verlangt worden. Besonders zahlreich sind die Wünsche der Interessenten in Tirol.

— **Staatseisenbahnrat.** Am 9. d. M. ist der Staatseisenbahnrat zu seiner regelmäßigen Frühjahrssitzung zusammengetreten. Der Leiter des Eisenbahnministeriums, Geheimerat Wrba, begrüßte die Mitglieder des Staatseisenbahnrats bei der Wiederaufnahme ihrer Tätigkeit auf das herzlichste und gab der zuversichtlichen Erwartung Ausdruck, daß die Mitglieder des Staatseisenbahnrats die reiche Unterstützung, welche sein Amtsvorgänger durch so viele Jahre aus den eifrigen und hingebungsvollen Beratungen des Staatseisenbahnrats für eine zweckmäßige und gedeihliche Lösung der verschiedensten Fragen des Eisenbahn-Verkehrswesens zu gewinnen vermochte, auch ihm in gleicher Weise angedeihen lassen werden.

Geheimerat Wrba fügte die Versicherung bei, daß er seinerseits, wenn ihm auch vorerst in mancher Hinsicht die genaue Kenntnis der hier zur Behandlung gelangenden allgemeinen und besonderen Fragen des Eisenbahnwesens nicht zur Verfügung stehe, wie solche seinen Amtsvorgänger ausgezeichnet habe, doch pflichtgemäß bestrebt sein werde, den Wünschen und Anregungen der Mitglieder des Staatseisenbahnrats in voller Würdigung ihres Wertes und ihrer Bedeutung innerhalb der Grenzen der sachlichen und insbesondere der finanziellen Möglichkeit Rechnung zu tragen.

Von den sodann in Beratung gezogenen Anträgen allgemeiner Natur verdient besonders hervorgehoben zu werden ein Antrag wegen Errichtung öffentlicher Fernsprechstellen in größeren Stationen der österreichischen Staatsbahnen. Über diesen Antrag beschloß der Staatseisenbahnrat, das Eisenbahnministerium dringend zu ersuchen, auf die Errichtung von öffentlichen Fernsprechstellen in größeren Stationen der österreichischen Eisenbahnen, wo Lokalfernsprecher bestehen, mit aller Energie hinzuwirken.

Des weiteren wurde ein Antrag, wonach das Eisenbahnministerium ersucht wird, den Wirkungskreis der bestehenden Betriebsleitung der österreichischen Staatsbahnen in Graz den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend auszugestalten und ihr jene Befugnisse einer Staatsbahndirektion einzuräumen, über welche beispielsweise die Betriebsleitung in Czernowitz verfüge, dem Eisenbahnministerium zur Erwägung für den Zeitpunkt der Eröffnung der neuen Alpenbahnen empfohlen.

Lebhaftes Interesse erweckte die Beratung der Frage des Motorwagenbetriebes auf Eisenbahnen. Der Berichterstatter brachte dem Staatseisenbahnrate die Mitteilungen zur Kenntnis, welche von den Vertretern des Eisenbahnministeriums sowie einiger Privatbahnen hinsichtlich der Ergebnisse des Motorwagenbetriebes im Ausschusse gegeben worden sind. Dieser Bericht lautet im wesentlichen dahin, daß ein abschließendes Urteil über die Zweckmäßigkeit der Verwendung von Motorwagen im Eisenbahnbetriebe, insbesondere auf Lokalbahnen, gegenwärtig noch nicht möglich sei. Es könne jedoch schon jetzt gesagt werden, daß auf verkehrsärmeren Lokalbahnen eine zweckmäßige Verwendung der Motorwagen nur dann zu erwarten sei, wenn die Leistungsfähigkeit der Motorwagen auch die Mitbedienung des Güterverkehres (Anhängewagen) ermöglichen würde. Der Betrieb mit Motorwagen für den Personenverkehr kürzerer Lokalstrecken dürfte sich noch am besten auf verkehrsreicheren Linien bewähren, auf welchen sich eine Trennung des Personen- und Güterverkehres ermöglichen läßt oder gemischte Lokomotivzüge nebenher verkehren. Um durch gleichzeitige Verwendung verschiedener Bauarten von Motorwagen auf derselben Strecke einen vergleichenden Überblick über die Leistungsfähigkeit sowie über den betriebsökonomischen Erfolg der einzelnen Bauarten zu gewinnen, wird vom 1. Oktober d. J. ab für die Dauer des Winterfahrplans 1905/06 auf der Vorortlinie der Wiener Stadtbahn probeweise der gesamte Personenverkehr durch je einen Motorwagen der Bauart de Dion, Turgau-Foy, Stoltz und Komarek sowie durch drei leichte Lokomotiven der Staatsbahnen abgewickelt werden. Der Staatseisenbahnrat nahm diese Mitteilungen zur Kenntnis und richtete an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, den Bericht über die Ergebnisse des Motorwagenverkehres dem Sitzungsprotokoll beizudrucken.

Von den zahlreichen Anträgen, welche Fahrplanangelegenheiten betrafen, gelangte u. a. ein Antrag wegen baldigster Herstellung einer neuen Schnellzugverbindung zwischen Lemberg und Wien im Sinne des in der Herbsttagung 1903 gefaßten und seither wiederholt erneuerten Beschlusses zur Annahme.

Die Anträge, durch welche das Eisenbahnministerium ersucht wird, seinen Einfluß dahin geltend zu machen, daß die Südbahngesellschaft mit der Winterfahrordnung 1905 einen möglichst beschleunigten zweiten Tagesschnellzug zwischen Wien und Triest mit der Abfahrtszeit von Wien und Triest um 12 Uhr mittags und der Ankunft in Triest und Wien um etwa 10 Uhr abends zur Einführung bringe, wurden auf Grund der von dem Vertreter der Regierung im Ausschusse gemachten Ausführungen dem Eisenbahnministerium mit der Bitte überwiesen, auf die Verwaltung der Südbahn dahin Einfluß zu nehmen, daß, falls ein solcher Tagesschnellzug nicht neu erstellt werden sollte, einer der bestehenden Schnellzüge in die gewünschte Fahrordnung verlegt werde.

Von den Anträgen, welche den Personen- und Gepäckverkehr betrafen, gelangte jener wegen Einführung ermäßigter Personentarife auf den Prager Lokalstrecken der österreichischen Staatsbahnen zur Annahme. Dagegen wurde ein Antrag auf Einführung von Kilometerheften (nach dem Muster jener der badischen Staatsbahnen) abgelehnt.

Was die Angelegenheiten des Güterverkehres betrifft, so brachte der Staatseisenbahnrat den Anträgen auf Abänderung des § 51 Absatz 1 Lit. l des Betriebsreglements bezw. der Zusatzbestimmung VI zu § 61 desselben, betreffend die nachträgliche Gewährung einer billigeren als der von der Eisenbahn vorgenommenen Frachtberechnung, besonderes Interesse entgegen. Nach den vom Regierungsvertreter im Ausschuß abgegebenen Erklärungen erkennt das Eisenbahnministerium die in den vorliegenden Anträgen zum Ausdruck gebrachten, schon seit langem bestehenden Bestrebungen der Interessenten im wesentlichen als berechtigt an, und es hat schon wiederholt die Gelegenheit wahrgenommen, auf eine Verbesserung der in Rede stehenden Zusatzbestimmung hinzuwirken. Die Regierung werde den im Jahre 1896 bei der Pariser Konferenz für die Revision des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr gestellten aber abgelehnten Antrag auf Erweiterung der bahnseitigen Haftpflicht für die Routenwahl im internationalen Eisenbahn-Frachtverkehre (die Bahn haftet bisher für die Folgen der Routenwahl nur bei grobem Verschulden; nach dem österreichischen Abänderungsantrag soll die Bahn für diese Folgen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers haften) bei der am 4. Juli d. J. in Bern zusammentretenden Revisionskonferenz erneuern und im Falle der abermaligen Ablehnung dieses Antrages eine den billigen Ansprüchen der Verfrachter entsprechende Abänderung der bezüglichen Bestimmungen für den inneren österreichischen Verkehr in Erwägung ziehen.

Hierüber wurde beschlossen, das Eisenbahnministerium aufzufordern mit aller Entschiedenheit bei der am 4. Juli d. J. stattfindenden Konferenz in Bern für die Änderung des Art. 6, Abs. 1, Lit. l, Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr im Sinne des von der österreichischen Regierung eingebrachten Antrages einzutreten, in jedem Falle aber dafür zu sorgen, daß durch eine Änderung des § 51, Abs. 1, Lit. l des Betriebsreglements bezw. der Zusatzbestimmung VI zu § 61 desselben den berechtigten Bestrebungen des verfrachtenden Publikums wenigstens hinsichtlich des Inlandsverkehres Rechnung getragen werde, zu welchem Zwecke die baldmögliche Abhaltung einer Enquete der Beteiligten empfohlen wird.

Bezüglich der Anträge wegen Ausdehnung der mit Gültigkeit vom 1. Januar d. J. für die östlichen Staatsbahnlinien gewährten Durchrechnung der Staffeltarife im Verkehre mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn auch auf die in Mähren gelegenen Stationen der Staatsbahnen sowie auf die über Nußdorf-Wien-Donauuferbahn mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in Verbindung stehenden westlichen Linien der Staatsbahnen teilte der Berichter mit, daß der Regierungsvertreter im Ausschusse eine Erklärung dahingehend abgegeben habe, daß die amtliche Prüfung der Betriebsrechnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn für das Jahr 1904 abgewartet werden müsse, da erst auf Grund des Ergebnisses dieser Prüfung der Umfang festgestellt werden könne, innerhalb dessen sich die Entscheidung zu bewegen habe. Eine besondere sorgfältige Erwägung aller maßgebenden Umstände werde umsomehr erforderlich sein, als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn schon bei den im Laufe des Jahres 1904 hinsichtlich der Durchrechnung des Gütertarifes mit den nordöstlichen Linien des Staatsbahnnetzes gepflogenen Besprechungen einen von den begründeten Anschauungen des Eisenbahnministeriums abweichenden Rechtsstandpunkt eingenommen habe, welcher von ihr auch bei Unterwerfung unter die vom Eisenbahnministerium getroffenen Verfügungen vorbehalten worden sei. Auch werde abzuwarten sein, bis sich hinsichtlich des Betriebsergebnisses des Jahres 1905 ein klareres Bild gewinnen läßt, da zur Zeit noch nicht ermessen werden könne, welchen Einfluß außer der sonstigen Gestaltung der Verkehrsverhältnisse die erst im Januar d. J. in Kraft getretene Tarif-

durchrechnung zur Folge haben werde. Dies erscheine auch mit Rücksicht auf die wünschenswerte Stetigkeit der Tarifverhältnisse geboten. Die Anträge wurden samt einem Zusatzantrage wegen Ausdehnung der Durchrechnung nicht allein auf sämtliche Staatsbahnlinien, sondern auch auf die Südbahnlinien, insbesondere im Verkehre mit Triest, dem Eisenbahnministerium zur Würdigung und allmählichen Durchführung abgetreten.

Hinsichtlich der weiteren Anträge, mit welchen das Eisenbahnministerium um strikte Durchführung der für den galizischen Verkehr bewilligten Durchrechnung der Tarife im Verkehre mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in allen in Betracht kommenden, insbesondere auch in den böhmischen Verkehren und Einführung der bezüglichen direkten Tarife mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Januar d. J. ersucht wird, nahm der Staatseisenbahnrat die vom Regierungsvertreter im Ausschusse abgegebenen Erklärungen zur Kenntnis, daß die Einführung der unter Rücksichtnahme auf die Durchrechnung umgearbeiteten Tarife mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Januar d. J. aus rechtlichen Erwägungen ausgeschlossen sei, daß jedoch die Staatsbahnverwaltung auf die baldige Herausgabe der umgearbeiteten direkten Tarife mit allen Mitteln dringen werde. Von den in Betracht kommenden Tarifen sei der wichtige Tarif für den Viehverkehr aus Galizien und der Bukowina bereits in Kraft getreten. Den Verfrachtern seien übrigens die Vorteile der gedachten Tarifmaßnahme schon jetzt zugänglich, indem sie die billigere Frachtberechnung sich entweder im Kartierungswege durch entsprechende Abfertigungsvorschriften in den Frachtbriefen sichern oder in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle auf Grund der Zusatzbestimmung VI zu § 61 des Betriebsreglements im Rückvergütungswege in Anspruch nehmen können.

Der Antrag wegen Umwandlung der bei den österreichischen Staatsbahnen bestehenden allgemein gültigen Ausnahmetarife in geeignete Richtungstarife, wie solche bei den ungarischen Staatsbahnen bestehen, sodann Einflußnahme auf die österreichischen Privatbahnverwaltungen wegen Einleitung ähnlicher Maßnahmen wurde gemäß den Ausführungen des Berichters dem Eisenbahnministerium zur Würdigung empfohlen.

Hierauf brachte der Berichterstatter zur Kenntnis, daß in der Ausschußsitzung wegen der vom Staatseisenbahnrate in der Frühjahrstagung 1904 angeregten Übernahme der neuen „Allgemeinen Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen im Bereiche der österreichischen Staatsbahnen" von dem Regierungsvertreter die Mitteilung gemacht worden sei, daß die Privatbahnen die vom Staatseisenbahnrate gewünschte unveränderte Übernahme der genannten allgemeinen Bedingnisse hauptsächlich aus finanziellen Gründen abgelehnt, sich aber bereit erklärt haben, an der Hand der allgemeinen Bedingnisse der Staatsbahnen anderweitige einheitliche Bedingnisse für den Abschluß von Schleppbahnverträgen festzustellen. Der Entwurf solcher einheitlicher Bedingnisse sei von einem Komitee der Privatbahnen unter Mitwirkung des Eisenbahnministeriums ausgearbeitet worden. Die Erklärungen über diesen Entwurf seien noch nicht von allen Privatbahnen eingegangen. Die vorstehende Mitteilung wurde zur Kenntnis genommen und das Eisenbahnministerium um Vorlage der von den Privatbahnen vereinbarten Grundzüge ersucht.

Nachdem noch eine Anzahl von Anträgen tarifarischer Natur die Zustimmung des Staatseisenbahnrates gefunden hatte, wurde zum Schlusse der Sitzung geschritten. Der Vorsitzende sprach den Berichterstattern sowie dem gesamten Staatseisenbahnrate für die aufgewendete Mühe und die eingehende Behandlung der zahlreichen Punkte der Tagesordnung den wärmsten Dank aus.

Anknüpfend an die Eröffnungsrede des Leiters des Eisenbahnministeriums gab ein Mitglied im Namen der Versammlung der Versicherung Ausdruck, daß der Staatseisenbahnrat nach wie vor nach bestem Wissen und Gewissen seine Pflicht erfüllen werde. Gleichzeitig dankte er unter lebhaftem Beifall der Versammlung dem Leiter des Eisenbahnministeriums für die gewohnte objektive und unparteiische Leitung der Verhandlungen und sprach den Organen des Eisenbahnministeriums für ihre Mitwirkung bei den Beratungen die wärmste Anerkennung aus.

Der Vorsitzende schloß hierauf die Sitzung mit dem Ausdrucke des Dankes für diese freundlichen Kundgebungen.

— **Die Wasserverhältnisse beim Bau der großen Alpentunnel** stellten sich im April wie folgt: Im Bosrucktunnel betrug auf der Nordseite der Wasserabfluß am Mundloche 200 bis 530 Sekundenliter. Am 14. und 15. April traten bei Kilometer 2,102 und 2,105 bedeutende Wassereinbrüche ein, so daß der Vortrieb vom 17. bis 30. April eingestellt werden mußte. Am 1. Mai wurde er wieder aufgenommen. Auf der Südseite betrug der Wasserandrang vor und nahe am Orte 5 bis 35 Sek./l, der Gesamtwasserabfluß am Mundloch 210 bis 250 Sek./l. Im Tauerntunnel betrug auf der Nordseite der Wasserabfluß am Mundloche 14 bis 18 Sek./l. Im Karawankentunnel fließen auf der Südseite vor Stollenort 0,8 bis 1,4 Sek./l, beim Mundloche rund 20 Sek./l Wasser ab. Im Wocheiner Tunnel betrug der Wasserabfluß am Mundloche 600 bis 1170 Sek./l. Gebohrt wurde im Bosrucktunnel auf der Nordseite mit Druckluftbohrung System Gatti, auf der Südseite mit Druckluftbohrung System Hoffmann, Währwolf, im Tauerntunnel auf der Nordseite mit Maschinenbohrung System Brandt, auf der Südseite mit Handbohrung, im Karawankentunnel auf der Nordseite mit Maschinenbohrung System Siemens & Halske.

— **Aktiengesellschaft der Wiener Lokalbahnen.** Die Arbeiten für die Umgestaltung der Linie Wien - Baden - Vöslau der Wiener Lokalbahnen auf elektrischen Betrieb sollen demnächst begonnen und noch in diesem Herbst beendigt werden. Gleichzeitig werden auch auf der mitzubenutzenden Strecke der Wiener Straßenbahnen die erforderlichen Herstellungen durchgeführt werden.

— **Steigerung des Elbeverkehrs der Aussig - Teplitzer Eisenbahn.** Bei ausnehmend günstigem Wasserstande gestaltete sich der Elbeumschlagsverkehr in Aussig im abgelaufenen Monate äußerst lebhaft. Im ganzen wurden im Mai 22 787 Wagen zum Umschlage gebracht, wovon 20 700 auf den Kohlenverkehr und 2087 auf den Güterverkehr entfallen. Die größte Kohlenwagenbeistellung am 15. Mai betrug 1044 Wagen. Es gelangten im Mai 5550 Kohlenwagen und 1057 Güterwagen, zusammen um 6607 Wagen mehr als im gleichen Monate des Vorjahres zum Umschlage. Seit Beginn dieses Jahres wurden in Aussig im ganzen im Kohlenverkehr 62 172 (+ 5104), im Güterverkehr 5268 (+ 2184), zusammen 67 440 (+ 7288) Wagen umgeschlagen.

— **Salzburger Eisenbahn- und Tramwaygesellschaft.** Auf der Tagesordnung der nächsten ordentlichen Generalversammlung dieser Gesellschaft steht u. a. auch der Antrag auf Umwandlung der Linie Salzburg - Drachenloch - österreichisch-bayerische Landesgrenze und Salzburg-Parsch sowie der Pferdebahn auf elektrischen Betrieb.

— **Die österreichische Eisenbahn - Bauindustrie und die Mailänder Ausstellung 1906.** An der im nächsten Jahre zur Feier des Simplondurchstichs stattfindenden internationalen Ausstellung in Mailand werden sich aus Österreich vor allem die Eisenbahnwagen- und Lokomotivfabriken hervorragend beteiligen. Für diese Fabriken ist jedenfalls die Hoffnung auf Gewinnung größeren Absatzes in Italien in erster Linie bei dem Entschlusse der Beteiligung an der Ausstellung maßgebend gewesen. In Italien stehen bisher allerdings den Ausfuhrbestrebungen der österreichischen Wagen- und Lokomotivbau-Industrien sehr bedeutende Hindernisse im Wege. Die erste Schwierigkeit liegt in dem Schutze, den die italienische Regierung den heimischen Industrien zu gewähren bemüht ist. Die ausländischen Angebote dürfen in Italien nur dann berücksichtigt werden, wenn sie um mindestens 5 % billiger sind als die einheimischen. Eine weitere Verschärfung besteht darin, daß die italienischen Bahnen gezwungen sind, vorerst einen namhaften Teil der Bestellung überhaupt ausschließlich an die italienischen Firmen zu vergeben. Erst der noch vorhandene Überschuß an Bedarf wird allgemein ausgeschrieben, so daß an der Bewerbung nicht nur die italienischen Fabriken sich beteiligen können, sondern auch die ausländischen. Trotz dieser seit vielen Jahren bestehenden Vorschriften haben Österreich und Ungarn bereits namhafte Aufträge von Italien erhalten und ist alle Hoffnung vorhanden, daß in den nächsten Jahren noch mehr solche Aufträge an das Ausland ergehen werden als bisher, weil sich der Bedarf der italienischen Bahnen stark gesteigert hat und in den nächsten Jahren, wie aus den Parlamentsberichten zu schließen, sich noch außerordentlich steigern wird. Mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der wichtigeren italienischen Bahnen haben die Privatbahnen ihren Bedarf an Fahrbetriebsmitteln in den letzten Jahren auf das äußerste eingeschränkt, und wird die italienische Regierung unbedingt gezwungen sein, die den Verkehrsbedürfnissen gegenüber begangenen Unterlassungssünden so rasch als möglich wieder gut zu machen. Wie verlautet, sollen bereits im nächsten Jahre wieder 45 000 000 L. für Fahrbetriebsmittel verausgabt werden.

Bei dieser Sachlage ist es wohl begreiflich, wenn die österreichischen Wagenfabriken Anstrengungen nicht scheuen, um auf der Mailänder Ausstellung möglichst wirksam aufzutreten.

Das Gesagte gilt im wesentlichen auch vom Lokomotivbau, und es ist deshalb gewiß freudigst zu begrüßen, daß auch diese Industrie auf der Mailänder Ausstellung hervorragend vertreten sein wird.

— **Eisenbahnerküche in Wien.** Die guten Erfolge, welche die Speiseanstalt für Eisenbahnbedienstete in Frankfurt a/M.

erzielt, haben die österreichische Staatsbahnverwaltung veranlaßt, der Frage der Verpflegung der unteren Bediensteten vor allem des Fahrpersonals, näher zu treten. Es ist vorerst versuchsweise die Einrichtung einer Eisenbahnerküche in Wien in Aussicht genommen, welche das Personal der Wiener Bahnhöfe sowie der Wiener Stadtbahn mit gutem billigen Essen versorgen soll. Für den Fall, daß dieser Versuch von Erfolg begleitet ist, würden in anderen größeren Dienstorten ähnliche Einrichtungen ins Leben gerufen werden. In dieser gemeinnützigen Speiseanstalt, die am Rangierbahnhof in Penzing als einem Bahnknotenpunkte errichtet werden soll, soll zunächst dem in den Stationen Penzing, Wien Westbahnhof und Hütteldorf bediensteten Stations-, Heizhaus- und Werkstättenpersonal sowie dem Personal der Wiener Stadtbahn Gelegenheit geboten werden, sich zu möglichst niederem, den Selbstkosten entsprechenden Preise gesund und kräftig zu ernähren. Es soll durch sie ferner dem Zugbegleitpersonal der Personen- und Lastzüge ermöglicht werden, eine warme Mittagskost gegen Vergütung des Selbstkostenpreises in einem besonderen Warmhalter (Thermophor) für jedes einzelne Mittagsmahl mit jedem Zuge mitnehmen und zur regelmäßigen Stunde auf der Lokomotive, im Frachtwagen, im Dienstabteil einnehmen zu können. Der Betrieb dieser Eisenbahnerküche soll in die Hände des Wiener Volksküchenvereins gelegt werden. Da bei der geplanten Einrichtung Warmhalter unentbehrlich sind, werden vor allem die verschiedenen Arten vorerst sowohl auf ihre Brauchbarkeit zu dem geplanten Zweck, als auch mit Rücksicht auf die Anschaffung in größerer Zahl auch auf ihre Kosten genau geprüft werden. Bei der Prüfung soll die Kost auf eine Temperatur von mindestens 55° C und ihren Wohlgeschmack erprobt werden. Mit den am geeignetsten erklärten Warmhaltern oder Selbstkochern beabsichtigt der Volksküchenverein vorerst 14 Tage lang auf eigene Kosten Mittagskost und Tee unentgeltlich an das Personal der abgehenden Personen- und Güterzüge beizustellen; die Beteilten würden ersucht, die ihnen übergebenen Mahlzeiten streng zu prüfen und das Urteil der vorgesetzten Behörde mitzuteilen. Für die Beköstigung des Personals sind vier verschiedene Mahlzeiten ins Auge gefaßt: 1. normale Beköstigung aus Suppe, Fleisch mit Gemüse oder Beilage zum Preise von 34 h; 2. eine halbe Portion Rindfleisch mit Gemüse und eine Portion Mehlspeise zum Preise von 32 h; 3. eingekochte Rindsuppe, eine halbe Portion Fleisch mit Gemüse und eine Portion gedünsteten Reis zum Preise von 28 h und 4. eingekochte Rindsuppe, eine halbe Portion Rindfleisch mit Gemüse zum Preise von 22 h.

Übrige europäische Länder.

— **Französische Ausfuhrtarife nach deutschem Vorbild.** Im Laufe der letzten Jahre sind bei unseren westlichen Nachbarn wiederholt Anregungen ergangen, dem deutschen Beispiel der zusammengesetzten Eisenbahn- und Seeschiffahrttarife zu folgen. Auf der letzten Monatsversammlung der französischen Industriellen hielt der Direktor der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, Noblemaire, einen Vortrag, in welchem er zeigte, aus welchen Gründen die französischen Tarife merklich höher seien als die anderer Länder, insbesondere Deutschlands. Um zu der nötigen Herabsetzung der Ausfuhrtarife zu gelangen, müsse baldmöglichst zwischen den Eisenbahngesellschaften und den Seeschiffahrtgesellschaften ein Abkommen getroffen werden. Herr Noblemaire wies besonders auf die Erfolge hin, welche auf diese Weise von deutschen Eisenbahnen im Verein mit der Hamburger Levantelinie in der Förderung der deutschen Ausfuhr nach dem Mittelmeer erzielt seien. Mit der Eröffnung der Simplonlinie ergebe sich für Frankreich noch mehr die Notwendigkeit solcher Maßregeln, um Marseille mit Genua wettbewerbsfähig zu erhalten. Die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn hat bereits versucht, mit einer Schiffahrtgesellschaft in Marseille solche zusammengesetzten billigeren Tarife nach Südamerika herzustellen. Sie hätten am 1. Januar letzthin in Kraft treten sollen, wenn man nicht noch — wie Herr Noblemaire bitter bemerkte — auf die ministerielle Genehmigung wartete, welche nach den Reglements in 5 Tagen hätte erfolgen können. Namens der französischen Schiffahrtgesellschaften betonte Herr André Lebon die Unterlegenheit, in welcher jene sich gegenüber den Eisenbahngesellschaften befänden, erstens weil sie nicht zu einer Zinsgarantie des Staats ihre Zuflucht nehmen können, und zweitens weil die Vorherrschaft der englischen Marine sie zu einem belastenden Wettbewerb zwinge. Nichtsdestoweniger seien die französischen Schiffahrtgesellschaften zur Prüfung der Frage und zu einer wünschenswerten Vereinbarung bereit.

— **Geschwindigkeitsmesser auf den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Dr. Gauthier, hat unter dem 20. Mai ein Rundschreiben an die Eisenbahnverwaltungen gerichtet, in welchem er bemerkt, daß neuerlich ein Unfall bewiesen habe, in welchem Grade die Verwendung von Geschwindigkeitsmessern die Betriebssicherheit der Eisenbahnen interessiere. Schon in den Jahren 1897 und 1902 habe das Ministerium darauf hingewiesen; am 12. Juni 1902 erklärte, gemäß der Ansicht des Ausschusses für den technischen Betrieb, das Ministerium, daß es heutzutage möglich sei, die Geschwindigkeitsmesser praktisch durchzuführen, und er schrieb die schleunige Verwirklichung dieser Verbesserung vor. Die Eisenbahngesellschaften, so sagt das neue Rundschreiben, betraten wohl den ihnen gewiesenen Weg, aber sie haben es in einer ungenügenden Weise getan, und es ist doch von großer Bedeutung, mit mehr Lebhaftigkeit die Verwendung von Geschwindigkeitsmessern auf Personenzug-Maschinen zu verfolgen. Das Rundschreiben von 1897 ließ zu, daß schrittweise vorgegangen werde, indem man mit den am wenigsten gleichmäßigen Maschinen anfange, dann mit solchen, welche Züge von der höchstzulässigen Geschwindigkeit fahren, und auf den Linien, wo eine zu große Geschwindigkeit gefährlich sein kann, die Versuche fortsetze. „Dieses Programm," erklärt jetzt der Minister, „ist sehr verständig; ich fordere Sie auf, sich danach energischer als bisher zu richten." Der Minister verlangt von den einzelnen Gesellschaften förmliche Versicherungen und eine eingehende Schilderung der Eisenbahnnetze im Hinblick auf die zu ergreifenden Maßnahmen, damit ein „Fortschritt so schnell als möglich durchgeführt werde, dem er mit gutem Recht eine so hohe Bedeutung beilege".

— **Aufsichtsinspektionen bei den französischen Eisenbahnen.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten Gauthier hat ein Rundschreiben an die Generalinspektoren und die Inspektoren der Brücken und Wege gerichtet, wonach sie ihre Inspektionen nicht mehr so schematisch wie bisher auf einfache Rechnungsnachprüfungen u. dergl. beschränken, sondern unter Wegfall unnötigen Schreibwerks auf die Prüfung durchführbarer Ersparnisse richten sollen. Den verschiedenen Gliedern der Verwaltung des Ministeriums müsse der „wesentlich praktische und wirtschaftliche Charakter gegeben werden, der allein mit dem gegenwärtigen Wirtschaftsleben und einer guten Finanzlage verträglich sei."

— **Eisenbahntarife für landwirtschaftliche Güter in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat ein Rundschreiben an die Verwaltungsräte der Eisenbahngesellschaften gerichtet, worin ausgeführt ist: „Infolge der Arbeiten des außerparlamentarischen Ausschusses, der zur Prüfung der auf die Schaffung von landwirtschaftlichen Frachtstücken (colis agricoles) bezüglichen Fragen eingesetzt war, hatten die Eisenbahngesellschaften sich verpflichtet, wenn der Staat den Empfangsstempel herabsetze, Kostenherabsetzungen für „colis" von weniger als 50 kg Gewicht für Lebensmittel, wie Eier, Butter, Käse, Gemüse, totes Geflügel usw. eintreten zu lassen; auch sollten die Erleichterungen auf weitere Sendungen wie Fische usw. ausgedehnt werden. Der Minister hat nun auszusetzen, daß trotz der Schritte seiner Verwaltung die Eisenbahngesellschaften noch immer nicht die Grundlagen für den neuen Tarif aufgestellt und sich darauf beschränkt hätten, schon 1898 zu erklären, daß ihr Opfer „durchaus von gleichem Range, ja zweifellos größer sein werde als das des Staates bezüglich der landwirtschaftlichen Sendungen". Diese Erklärung habe dem Finanzministerium nicht genügt und sei eine der Ursachen, weshalb das von der Kammer angenommene Gesetz nicht vor den Senat gebracht sei. Da aber die Verbesserung der Beförderungsbedingungen für landwirtschaftliche Erzeugnisse von sehr großem Interesse sei, fordert der Minister die Eisenbahngesellschaften auf, in gegenseitigem Einvernehmen nicht bloß so allgemeine Versprechungen, sondern in ganz klarer Art Vorschläge in der angegebenen Richtung zu machen.

— **Schweizerische Bundesbahnen.** Wie der Köln. Ztg. aus Bern gemeldet wird, erklärte bei der Behandlung des Geschäftsberichts des Post- und Eisenbahndepartements im Ständerat der Bundesrat Zemp, die Bundesbahnverwaltung beschäftige sich mit Versuchen, die auf die Einführung des elektrischen Betriebes der Hauptbahnen, insbesondere in den großen Tunneln, wie dem Gotthard- und Simplontunnel, abzielen. Ein Umbau der Brünigbahn für den elektrischen Betrieb sei in Aussicht genommen.

— **Zahnradbahn Montreux-Glion.** Ein aus mehreren Bürgern von Montreux und den Syndicis von Châtelard und Les Planches gebildetes Komitee bewirbt sich um die Konzession für eine direkte Verbindung von Montreux nach Glion, mit der Begründung, daß die Drahtseilbahn Territet-Glion als einziger Bahnanschluß für die Bergbahn Glion-Caux-Rochers de Naye nicht mehr genüge. Das von Ingenieur R. Zehnder-Spörry, Direktor der Montreux-Berner Oberlandbahn in Montreux, ausgearbeitete Projekt, das diesem Konzessionsbegehren zugrunde liegt, sieht den Bau einer Zahnradbahn mit Abtscher Zahnstange

vor, genau nach den Normalien der Linie Glion-Rochers de Naye mit Anschluß an diese in Glion, so daß direkte Wagen von Montreux nach den Rochers de Naye geführt werden könnten. Die neue Linie von 80 cm Spurweite geht vom Bahnhof Montreux auf Kote 398 m aus, unterfährt im Tunnel die Dörfer Pallens, Les Planches sowie die Montreux-Berner Oberlandbahn, überschreitet auf einem Viadukt die Bai von Montreux und erreicht auf Kote 470 m eine Haltestelle bei der Kirche von Montreux; weiterhin entwickelt sie sich am Hange entlang und in einem Kehrtunnel, um in die Station der Rochers de Nayebahn in Glion auf Kote 692 m einzumünden. Die gesamte Länge der Strecke beträgt 2480 m und ihr mittleres Gefälle 118,5 ‰, mit Höchststeigungen von 160 ‰. Dem Kostenanschlag ist Betrieb mittels elektrischer Lokomotiven zugrunde gelegt, wozu die Kraft von einem der benachbarten Elektrizitätswerke zu beziehen wäre. Es ist aber nicht ausgeschlossen, daß auch die Dampflokomotiven der Linie Glion-Rochers de Naye den Dienst auf der neuen Linie besorgen.

Die Kosten sind auf 1 280 000 Fr. oder 516 100 Fr. für 1 km veranschlagt. Dieser im Verhältnis zu anderen ähnlichen Linien (Glion-Naye 295 700 Fr., Gornergrat 363 000 Fr., Vitznau-Rigi 410 000 Fr., Rorschach-Heiden 382 000 Fr.) außergewöhnlich hohe Ansatz erklärt sich, nach dem Zehnderschen Bericht, aus den hohen Enteignungskosten und den vielen Kunstbauten; er wird immerhin übertroffen von den kilometrischen Kosten der Jungfraubahn (1902) mit 805 000 Fr. und der Pilatusbahn mit 546 000 Fr. Das Komitee glaubt dessenungeachtet für das Unternehmen eine Verzinsung von 5,4 % annehmen zu können.

— **Eisenbahn Tirnowo-Trewna-Boruschtiza.** Nach einer Meldung der Frkf. Ztg. wurde der Bau dieser neuen 70 km langen Balkanbahn bei der am 5. d. M. stattgehabten Submission der Firma Ph. Holzmann & Co., G. m. b. H. in Frankfurt a/M. für den Betrag von 17 000 000 Fr. übertragen.

— **Bestellungen von Wagen und Lokomotiven für die bulgarischen Staatsbahnen.** Vor einiger Zeit hat in Bulgarien die Ausschreibung für eine bedeutende Lieferung von Wagen und Lokomotiven stattgefunden. Da die eingelaufenen Angebote der bulgarischen Regierung nicht entsprachen, wurde die Ausschreibung aufgehoben. Es wird eine neuerliche Ausschreibung eingeleitet und in den neuen Lieferungsbedingungen festgesetzt, daß für die Zeit bis zur Bezahlung der gelieferten Fahrbetriebsmittel eine 5 prozentige Zinsvergütung erfolgt.

Fremde Weltteile.

— **Die Staatsbahnen von Natal im Jahre 1904.** Nach dem vom Generaldirektor der Natal-Staatsbahnen, Sir David Hunter, erstatteten Bericht für das Jahr 1904 stellt sich das Betriebsergebnis dieser Bahnen für die Jahre 1884, 1894 und 1904 wie folgt:

	1884	1894	1904
Anlagekapital . . . £	2 345 946	6 078 489	11 170 487
Betriebslänge der Bahnen . . . . . km	173	642	1 199
Einnahmen . . . . £	143 272	465 872	1 933 934
Betriebskosten . . . £	137 079	294 063	1 531 210
Betriebsüberschuß . £	6 193	171 809	402 724
Zahl der beförderten Personen	464 496	649 136	2 717 595
Güterverkehr in Tonnen	215 706	336 553	1 771 978
Zugkilometer	737 560	1 914 918	6 867 245

Im Bericht ist hervorgehoben, daß im Laufe der verkehrsärmeren Jahre die kleineren Güterwagen, soweit wie möglich, aus dem Betriebe gezogen und dafür Wagen von großer Tragfähigkeit beschafft wurden. Auch wurden stärkere Maschinen bestellt. Unter den 3000 Güterwagen befinden sich 1740 mit einer Tragfähigkeit von 20 bis 24 t und 845 mit 30 bis 35 t.

Besonderes Gewicht hat die Verwaltung auf die Einführung elektrischer Zugbeleuchtung gelegt, für die das Stonesche System gewählt ist. Im Jahre 1904 wurden 5392 Fahrten mit elektrisch erleuchteten Personenwagen ausgeführt, deren Ergebnis für 98,16 % gut, für 0,86 % noch gut, für 0,63 % wenig befriedigend und für 0,35 % schlecht war, ein Ergebnis, welches als sehr günstig bezeichnet werden kann. Die Durchschnittskosten der Beleuchtung beliefen sich für die Wagenfahrt auf 4,90 ℳ, haben sich aber während der letzten drei Monate des Jahres auf 3 ℳ ermäßigt. Wie der Bericht hinzufügt, hat sich die Einführung dieses Beleuchtungssystems in hohem Grade gerechtfertigt. Ein D-Zug, welcher mit Dynamos von 24 Volt Spannung neuerer Bauart ausgerüstet ist, war das ganze Jahr hindurch mit bestem Erfolge im Betrieb.

Bezüglich der Arbeiterverhältnisse waren im Berichtsjahre einige Schwierigkeiten zu überwinden, da es an Arbeitskräften zeitweise mangelte.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die 27,101 km lange Teilstrecke Assen-Stadskanaal der Nord-Ost Lokalbahn, die von der Niederländischen Staatseisenbahn in Betrieb genommen und am 15. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist, ist vom Tage der Betriebseröffnung ab als Vereinsbahnstrecke zu betrachten.

Eröffnung einer Umladestelle in Station Wilten.

K. k. österreichische Staatsbahnen. In der Station Wilten ist am 1. Juni d. J. eine Umladestelle für den Transitgüterverkehr nach und von der elektrisch betriebenen schmalspurigen Stubaithalbahn eröffnet worden.

Änderung in den Abfertigungsbefugnissen von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Am 31. Juli d. J. wird der Hauptbahnhof in Bielefeld für den Wagenladungsverkehr mit Ausnahme desjenigen der Anschlußwerke geschlossen. Gleichzeitig wird der an der Bahnstrecke Lage-Bielefeld zwischen den Stationen Bielefeld und Hillegossen gelegene Bahnhof Bielefeld Ost für den Wagenladungsverkehr von und nach Bielefeld eröffnet werden.

Der Stückgutverkehr verbleibt auf dem Hauptbahnhof in Bielefeld.

Vereins-Kilometerzeiger.

Die Kilometerzeiger Nr. 74 (k. k. österreichische Staatsbahnen — westliche Linien —) und Nr. 74a (k. k. österreichische Staatsbahnen — mähr.-schles. und nordöstliche Linien —) sind neu herausgegeben worden und zur „Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern" der Nachtrag IV erschienen. Durch die neu herausgegebenen Kilometerzeiger Nr. 74 und 74a werden die im Mai 1900 ausgegebenen Kilometerzeiger gleicher Nummer nebst sämtlichen Nachträgen aufgehoben.

Vereins-Güterwagenparkverzeichnisse.

Das Güterwagenparkverzeichnis Nr. 57 (k. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn) ist neu herausgegeben worden. Das im Oktober 1901 ausgegebene Verzeichnis wird durch das neu herausgegebene Verzeichnis aufgehoben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 162 vom 10. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Entscheidung der Frage, ob die belgische Staatsbahn berechtigt ist, für die Zusammenstellung von Fahrscheinheften in ihren bahneigenen Ausgabestellen eine Ausfertigungsgebühr erheben zu lassen (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. I 164 vom 10. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die neue Übersichtskarte zu den Fahrscheinverzeichnissen am 1. Juni 1906 (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. II 103 vom 9. Juni d. J. an sämtliche Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Anträge verschiedener Verwaltungen, welche dem Ausschusse für technische Angelegenheiten zur Begutachtung vorgelegt worden sind (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. II 105 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Mitglieder 1. des Ausschusses für die Vereinssatzungen und allgemeine Verwaltungsangelegenheiten, 2. des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, 3. des Ausschusses für Angelegenheiten des Güterverkehrs und 4. des Ausschusses für Angelegenheiten der gegenseitigen Wagenbenutzung, betreffend Aufnahme elektrisch betriebener Bahnen als Vereinsmitglieder (abgesandt am 8. Juni d. J.).

Nr. II 113 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Ergebnisse der von den Vereinsverwaltungen im Berichtsjahre 1902/03 mit Eisenbahnmaterial angestellten Güteproben (abgesandt am 9. Juni d. J.).

Nr. III 662 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend den III. Nachtrag zum Vereins-Wagenübereinkommen (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. III 663 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern (abgesandt am 14. und 15. Juni d. J).

Nr. III 664 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen (abgesandt am 14. Juni d. J.).

Nr. III 665 vom 5. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, betreffend die Sammlung von Vereins-Güterwagenparkverzeichnissen (abgesandt am 13. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Am 20. Juni 1905 wird die 9,553 km lange Teilstrecke Münder a/D.-Eimbeckhausen der Neubaulinie Münder a/D.-Gr.-Nenndorf als vollspurige Nebenbahn mit den Stationen Egestorf-Bakede (Haltepunkt), Hamelspringe (Haltestelle) und Münder (Stadt) (Haltestelle) für den Personen-, Gepäck-, Eilgut-, Frachtstückgut-, Wagenladungs-, Vieh- und Privat-Telegrammverkehr in Betrieb genommen.

Der Haltepunkt Egestorf-Bakede ist nur für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichtet.

Auf den übrigen Stationen (Haltestellen) Münder (Stadt) und Hamelspringe findet außerdem die Annahme und Auslieferung von Privattelegrammen, Eilgut, Frachtstückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Leichen statt.

Sprengstoffe werden auf keiner Station angenommen und ausgeliefert, Gegenstände, zu deren Ent- oder Verladung eine Kopframpe erforderlich ist, nur auf der Haltestelle Münder (Stadt).

Die Züge werden auf der Strecke nach den veröffentlichten Fahrplänen verkehren.

Von dem Eröffnungstage ab treten für die neuen Stationen direkte Tarifsätze für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der preußischen Staatsbahnen, sowie direkte Frachtsätze für die Beförderung von Eil- und Frachtgütern, Leichen, lebenden Tieren und Fahrzeugen mit den Stationen der preußischen und hessischen Staatsbahnen, der oldenburgischen Staatsbahn und den in die Staatsbahn-Gruppen- und Wechseltarife aufgenommenen Stationen von Privatbahnen in Kraft.

Näheres ist in unserem Verkehrsbureau und durch die Güterabfertigungen zu erfahren.

Hannover, den 9. Juni 1905. (1514)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Am 10. Juni d. J. wird der an der Strecke Düren-Heimbach zwischen den Stationen Nideggen und Blens gelegene Haltepunkt Abenden für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Die Entfernungen betragen:
Nideggen-Abenden . . 2,95 km
Abenden-Blens . . . . 2,65 „

In Abenden werden folgende Personenzüge anhalten:

a) Richtung Heimbach:

	Gmz.		
	781	7.51	vorm.
	783	10.21	„
	785	1.23	nachm.
	787	3.33	„
	789	5.58	„
	793	10.34	„
Sonderpersonenzüge, nur Sonntags und am 12., 22. und 29. Juni	783a	8.41	vorm.
	783c	10.00	„
	785a	2.36	nachm.
	787a	4.05	„

b) Richtung Düren:

	Gmz.		
	782	6.41	vorm.
	784	9.13	„
	786	11.14	„
	788	3.15	nachm.
	792	5.32	„
	794	8.17	„
Sonderpersonenzüge, nur Sonntags und am 12., 22. und 29. Juni	792a	6.52	„
	792b	7.24	„
	794a	9.19	„

Cöln, den 6. Juni 1905. (1515)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Fahrplanbekanntmachungen.

I. Im Interesse des Ausflugsverkehrs zwischen Salzungen und Liebenstein-Altenstein werden vom 4. Juni bis 30. August d. J. nochmals versuchsweise die Züge 485 ab Immelborn 1.45, an Salzungen 1.56 und 486 ab Salzungen 2.05, an Immelborn 2.16 an allen Sonn- und Festtagen sowie Mittwochs gefahren.

II. Vom 15. Juni d. J. ab erhält der Zug 725 Themar-Schleusingen in Vessra und Rappelsdorf Aufenthalt, wodurch der Fahrplan der Züge 725 und 726 nachstehende Änderung erfährt:

Zug 725.

ab Themar	7.13
„ Vessra	7.18
„ Rappelsdorf	7.31
an Schleusingen	7.35

Zug 726.

ab Schleusingen	7.43
„ Rappelsdorf	7.48
„ Zollbrück	7.56
„ Vessra	8.01
an Themar	8.07

Erfurt, im Juni 1905. (1516)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Am 1. Juli 1905 wird die an der Bahnstrecke Osnabrück-Brackwede in Kilometer 32,4 belegene Station Hankenberge auch für den Stückgutverkehr eröffnet. Die tarifmäßige Entfernung Hankenberge-Hilter beträgt 3 km, die Hankenberge-Wellendorf 4 km.

Münster, den 8. Juni 1905. (1517)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die für die Haltestelle Podewils vorgesehenen Beschränkungen „W“ (nur für Frachtgut in Wagenladungen) und „fr“ (Sendungen nach der Haltestelle dürfen nur frankiert, von derselben nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden) aufgehoben.

Kattowitz, den 12. Juni 1905. (1518)
Königliche Eisenbahndirektion.

5. Güterverkehr.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 1 und 2 vom 15. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 wird die nur dem Wagenladungsverkehre dienende Station Rheinau Hafen der badischen St.-E. mit den Entfernungen und den um 1 ₰ für 100 kg erhöhten Frachtsätzen für Rheinau einbezogen.

Sendungen werden nur dann nach Rheinau Hafen abgefertigt, wenn diese Station im Frachtbriefe als Empfangsstation vorgeschrieben ist.

München, den 9. Juni 1905. (1519)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Saarbrücken-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird der Nachtrag I ausgegeben.

Hierdurch werden neue ermäßigte Frachtsätze für Thomasschlacken und Thomasmehl nach bayerisch-österreichischen Grenzstationen eingeführt.

Außerdem wird durch den Nachtrag der Ausnahmetarif 2a für Holz des Spezialtarifs III mit Wirksamkeit vom 1. September 1905 ohne Ersatz aufgehoben.

Abzüge des Nachtrags können bei den im Tarife bezeichneten Verkaufsstellen um den Preis von 10 ₰ bezogen werden.

München, den 9. Juni 1905. (1520)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.

Die Entfernungen und Frachtsätze von Ritschenhausen (Bayer. Stb.), Wertheim (Bad. Stb.), Heidelberg Hauptbhf. (M. N. B.), Saargemünd (Pf. B.) und Mannheim (Dir.-Bez. Mainz) nach Eger tr., Furth i/W. tr., Passau tr. und Simbach tr., von Pforzheim (W. B.) nach Friedrichshafen tr., von Mannheim (Bad. B.) und Heidelberg Hauptbhf. (M. N. B.) nach Bodenbach/Tetschen tr., von Heidelberg Hauptbhf. (Bad. B.) und Mannheim (Bad. B.) nach Halbstadt tr., Myslowitz tr., Oderberg tr. und Oswiecim tr. treten vom 1. Juli 1905 ab außer Kraft.

München, den 6. Juni 1905. (1521)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Gr. bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 tritt zum badisch-württemberg. Gütertarif vom 1. Oktober 1901 der Nachtrag VIII in Kraft. Er enthält die Einbeziehung einiger badischer sowie württemberg. für den Güterverkehr eröffneter Stationen, ferner neue Ausnahmetarife für Getreide, Malz und Zucker zur Ausfuhr sowie für Mais ab Rheinau nach südwürttemberg. Stationen und sonstige Ergänzungen und Änderungen.

Neben Frachtermäßigungen treten auch im Verkehr zwischen Adelsheim Württ. Bahn und nördlichen badischen Stationen sowie zwischen Heidingsfeld und einigen württemberg. Stationen geringfügige Frachterhöhungen ein; wo dies der Fall ist, bleiben die bisherigen billigeren Frachtsätze noch bis 1. August l. J. in Kraft.

Das diesseitige Verkehrsbureau erteilt bis zum Erscheinen des Nachtrags, dessen Preis 20 ₰ für das Stück beträgt, nähere Auskunft.

Karlsruhe, den 11. Juni 1905. (1522)
Großh. Generaldirektion.

Magdeburg-Halle-bayerischer Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. tritt der Tarifnachtrag 15 in Kraft. Er enthält neben bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen, Änderungen von Stationsnamen, Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Bubenreuth, Gablingen, Laufamholz, Nürnberg, Nordwestbahnhof Pankofen und Pölling der bayerischen Staatseisenbahnen sowie Ehrnen der Braunschweigischen Landeseisenbahn und Dessau (D. W. E.) der Dessau-Wörlitzer Eisenbahn. Im weiteren sind durch diesen Nachtrag die durch die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt bereits unter dem 15. Mai bekannt gegebenen Änderungen in den Tarifverhältnissen der Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels und Marxgrün für den Magdeburg-Halle-bayerischen Verkehr zur Durchführung gebracht.

Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen sowie die Auskunftsbureaus.

Magdeburg, den 14. Juni 1905. (1523)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Hessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Januar 1902.

1. Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1905 werden:
a) die Station Käferthal Nebenbahn (Südd. Eis.-Ges.) für den Verkehr mit Würzburg in den Tarif einbezogen;
b) die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 2 b (für Superphosphat) ermäßigt.

Über die Höhe der neuen Frachtsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

2. Mit Wirksamkeit vom 1. August 1905 wird der Ausnahmetarif 2 a (für Holz des Spezialtarifs III) ohne Ersatz aufgehoben.

München, den 8. Juni 1905. (1524)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Güterverkehr.
Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1903.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 69 (Schilf) direkte Frachtsätze von einer größeren Anzahl ungarischer Stationen nach Straubing zur Einführung.

München, den 2. Juni 1905. (1525)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.
Heft 1 und 2.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. wird die Station Kynau der K. Eisenbahndirektion Breslau in die Kilometertafel II sowie in den Ausnahmetarif 16 Ziff. 1 und 2 für Garne aller Art usw. aufgenommen.

Die Frachtsätze sind bei den beteiligten Verwaltungen zu erfahren.

München, den 2. Juni 1905. (1526)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österr.-ungar.-bayer. Eisenbahnverband.
Teil II, Heft 3 B vom 1. Juli 1904.

Ab 1. Juli l. J. gelangen Ausnahmefrachtsätze für Zündhölzchen in Wagenladungen von Troppau K. F. N. B. nach Kufstein zur Einführung.

München, den 6. Juni 1905. (1527)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.
Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1897.

Mit Gültigkeit vom 25. l. M. gelangen in Ergänzung des Ausnahmetarifs Nr. 57 (Ton) direkte Frachtsätze zwischen Graz S. B. und Eichhofen zur Einführung.

München, den 2. Juni 1905. (1528)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Die Gültigkeit des mit Tarifnachtrag IV eingeführten Ausnahmetarifs 10 a für Mais wird bis Ende Februar 1906 verlängert.

München, den 2. Juni 1905. (1529)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil II, Heft 9 vom 1. April 1904.)

Am 1. Juli 1905 gelangt der II. Nachtrag zur Einführung, welcher außer einigen Änderungen und Ergänzungen in der Hauptsache die durch die Eröffnung der neuen Rhein- und Mainbrücken bedingten Ermäßigungen der Frachtsätze für Bingen, Kastel usw. enthält.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 15. August 1905 in Kraft.

Der Preis des Nachtrages, welcher bei den beteiligten deutschen und österreichischen Endverwaltungen zu beziehen ist, beträgt 0,35 ℳ = 0,45 Kr. für das Stück.

München, den 30. Mai 1905. (1530)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Rhein- und Main-Umschlagsverkehr vom 1. November 1901.
Verkehr zwischen Österreich und Belgien-Holland.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 werden die Stationen Graz und Innsbruck der k. k. priv. Südbahngesellschaft, dann Kemmelbach = Ybbs und Kleinmünchen der k. k. österr. Staatsbahnen mit folgenden Frachtsätzen in den Ausnahmetarif 4, Serie I aufgenommen:

Nach und von	Graz	Innsbruck	Kemmelbach=Ybbs	Kleinmünchen
	Pfennige für 100 kg			
Frankfurt a/M. Hafen . . .	336	234	267	231
Gustavsburg tr.	372	243	276	240
Mainz Hafen . / Kastel Hafen .	374	244	278	242
Mannheim tr. . / Ludwigshafen transit . . .	375	221	279	243

München, den 2. Juni 1905. (1531)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.
Teil II, Hefte 2 und 5 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 wird der Nachtrag II zum Heft 2 (Eisenbahndirektionsbezirk St. Johann=Saarbrücken) eingeführt.

Er enthält u. a. Frachtsätze für die aus dem Bezirk Mainz (Tarifheft 5) übernommenen Stationen Kirn, Rheinböllen, Rheinböller Hütte, Simmern, Sobernheim, Stromberg und Stromberger Neuhütte, sowie für die Stationen der Linien Hermeskeil-Simmern und Simmern-Castellaun.

In den Frachtsätzen der aus dem Bezirk Mainz übernommenen Stationen treten vereinzelt geringfügige Erhöhungen ein. Diese gelten erst vom 1. August d. J. an.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 4. Juni 1905. (1532)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 1.

Eisen- etc. Sendungen von St. Ingbert nach Delmenhorst, Oldenburg und Varel werden vom 15. d. M. ab zu Ausnahmesätzen befördert. Auskunft erteilen die genannten Stationen.

Hannover, den 6. Juni 1905. (1533)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab wird die Station Mörs des Direktionsbezirks Cöln als Versandstation in die Tarifabteilung B für Koks zum zollinländischen Hochofenbetrieb usw. einbezogen.

Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 7. Juni 1905. (1534)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Ausnahmetarif vom 10. August 1902 für Eisenerz usw. aus dem Lahn-, Dill- und Sieggebiet usw.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni d. J. ab wird die Station Mörs des Direktionsbezirks Cöln als Versandstation in die Tarifabteilung II b für Koks zum Hochofenbetrieb usw. einbezogen. Näheres bei den beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Essen, den 7. Juni 1905. (1535)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Bayerischer Lokalbahnschnittarif vom 1. Januar 1905.

Auf Seite 26 des Schnittarifes sind folgende Berichtigungen vorzunehmen:
a) Der Anstoßsatz des Spezialtarifs III im Verkehr mit Fürth=Westvorstadt beträgt nicht 1 ₰, sondern 0 (keinen) Pfennig;
b) der für den Verkehr mit Fürth=Westvorstadt vorgesehene besondere Anstoßsatz von 1 ₰ für Steine des Spezialtarifs III ist zu streichen.

München, den 30. Mai 1905. (1536)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Deutsch-italienischer Eisenbahnverband.

Mit Wirkung vom 1. Juli cr. wird ein Änderungs- und Ergänzungsblatt zum Teil II A des deutsch-italienischen Gütertarifs und ein Berichtigungsblatt zum Ausnahmetarif Nr. 1 für metallurgische Erzeugnisse nach Italien ausgegeben. Dieselben enthalten in der Hauptsache diejenigen Änderungen und Ergänzungen,

welche durch die am 1. Juli d. J. auf den deutschen Bahnen in Kraft tretenden Änderungen in den Leitungswegen und in den Verhältnissen der Gemeinschaftsstationen bedingt sind, so u. a. die erhöhten Schnittsätze für Zeitz (S. St. B.) gemäß unserer Bekanntmachung vom 15. Mai d. J. Für die Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg, Görlitz, Mengen, Pfullendorf, Ritschenhausen, Sigmaringen, Wertheim und Würzburg bestehen künftig nicht mehr doppelte Schnittsätze und Leitungswege für jeweils 2 deutsche Verwaltungen, sondern nur noch solche für diejenige deutsche Verwaltung, über deren unmittelbar anschließende Linien die Tarifbildung liegt. Die Gotthardschnittsätze für Bretten (W. St. B.) werden auf Bretten (Bad. St. B.) übertragen.

Diese sämtlichen Änderungen werden in gleichmäßiger Weise auch in den Ausnahmetarifen für Lebensmittel und Steinkohlen usw. im Verfügungswege durchgeführt.

Die Ergänzungsblätter sind gratis durch unsere Drucksachenverwaltung zu beziehen.

Nähere Auskunft erteilt das Verbandsabrechnungsbureau hier.

Straßburg, den 7. Juni 1905. (1537)

Die geschäftsführende Verwaltung für den deutsch-italienischen Güterverkehr über den Gotthard:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Transittarif für den süddeutschen Güterverkehr nach den unteren Donauländern.

Teil II vom 1. Mai 1897.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 wird die nur dem Wagenladungsverkehr dienende Station Rheinau Hafen der badischen St. E. einbezogen. Die Frachtsätze hierfür sind durch Anstoß von 1 ₰ für 100 kg an jene für Rheinau zu bilden. Als Entfernungen für Rheinau Hafen gelten jene für Rheinau.

München, den 8. Juni 1905. (1538)

Nassau-oberhessisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird der Nachtrag I ausgegeben.

Durch den Nachtrag I wird u. a. mit Wirksamkeit vom 1. September 1905 der Ausnahmetarif 2a (für Holz des Spezialtarifs III) ohne Ersatz aufgehoben.

Abzüge des Nachtrags können bei den im Tarife bezeichneten Verkaufsstellen um den Preis von 15 ₰ bezogen werden.

München, den 8. Juni 1905. (1539)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 1 und 2 vom 15. Juni 1904.

Die Frachtsätze für die Stationen Ritschenhausen (Bayer. Stb.), Bretten (Württ. Stb.), Wertheim (Bad. B.), Schwetzingen (bad. Station der Main-Neckar-B.), Saargemünd (Pf. B.) und Mannheim (Dir.-Bez. Mainz) treten vom 1. Juli 1905 ab außer Kraft.

München, den 5. Juni 1905. (1540)

Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.

Verkehr mit Norddeutschland.

Der am 15. Mai d. J. im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Frachtbriefduplikate eingeführte Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 15 A für Rohbenzin von Targovistea nach Cöln-Ehrenfeld in Höhe von 815 Cts. für 100 kg gelangt am 31. Juli d. J. wieder zur Aufhebung.

Breslau, den 9. Juni 1905. (1541)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Anhang zu den Gütertarifen der Königlich preußischen Staatsbahnen.

Teil II, Tarifheft II F, II G und II H, enthaltend den Ausnahmetarif 6.

Auf Seite 4 des Anhanges ist in den Spalten 4, 5 und 6 mit sofortiger Gültigkeit nachzutragen:

bei lfd. Nr. 13 —
Hans Heinrich Tiefbau —
oder Altwasser . . | 3 km 0,005 ℳ.
bei lfd. Nr. 14 —
Juliusschacht —
oder Altwasser . . | 4 km | 0,005 ℳ.

Breslau, den 9. Juni 1905. (1542)

Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif II/IV.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Tarif vom 1. Mai 1904 der Nachtrag 5 in Kraft. Er enthält u. a. außer Entfernungen für neu eröffnete Stationen Tarifänderungen für Wettbewerbsstationen sowie Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz von Weferlingen und für Eisen und Stahl von Dotzheim.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen, bei denen der Nachtrag auch käuflich zu haben ist.

Cöln, den 7. Juni 1905. (1543)

Königliche Eisenbahndirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Am 3. d. M. ist die Nebenbahn Mosbach-Mudau für den Betrieb eröffnet worden.

Es treten daher die für die betr. Nebenbahnstationen im Nachtrag VII zum badisch-württembergischen Gütertarife enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze nunmehr in Kraft.

Karlsruhe, den 13. Juni 1905. (1544)

Großh. Generaldirektion.

Pfälzisch-bayerischer Gütertarif vom 1. Juni 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird der Nachtrag I ausgegeben.

Der Nachtrag kann bei den im Tarif bezeichneten Verkaufsstellen um den Preis von 10 ₰ bezogen werden.

München, den 7. Juni 1905. (1545)

Generaldirektion der K. bayer. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Zum Gütertarif gelangt am 1. Juli d. J. der Nachtrag V zur Einführung. Außer den im Bekanntmachungswege bereits durchgeführten Änderungen enthält derselbe Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für eine Anzahl neu aufgenommener Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Breslau, Kattowitz und Posen. Außerdem enthält der Nachtrag anderweite, zum Teil erhöhte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Gera (Reuß), Großzschocher, Leipzig II (Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida sowie mit den Stationen der Strecken Weida-Mehltheuer-Hof, Schönberg-Schleiz und Schönberg-Hirschberg an der Saale der sächsischen Staatseisenbahnen. Die preußisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen Görlitz, Großenhain und Kamenz i. Sachsen scheiden mit dem 1. Juli aus dem Güter- und Tierverkehre des oben bezeichneten Verbandes insoweit aus, als der obenbezeichnete Nachtrag V Entfernungen und Frachtsätze für diese Stationen nicht wieder enthält. Dieserhalb sowie wegen der eintretenden Erhöhungen ist bereits Bekanntmachung von der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen unterm 15. Mai d. J., auf welche hiermit Bezug genommen wird, erlassen worden.

Abdrücke des Nachtrags V sind bei den beteiligten Dienststellen zum Preise von 0,10 ℳ. käuflich zu haben.

Breslau, den 7. Juni 1905. (1546)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif, Teil II.

Gemeinschaftliches Heft vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 wird das Gemeinschaftliche Heft geändert und ergänzt wie folgt:

Im Verzeichnis der belgischen Verbandsstationen, Seite 41—83, werden nachgetragen:

Belgische Stationen	Eigentumsbahn	Stationen, deren Tarifsätze angewendet werden
Bernimont	E	Wideumont
Bruges (Maritime) . . . . (3)	E	Bruges (Bassin)
Engis (Aigremont) . . . . (45)	N B	Engis
Gand (Maritime) . . . . (10)	E	Gand (Entrepôt)
Wildert	E	Esschen
Lommel (Société métallurgique) . . . . (39)	E	Moll
Ostende (Maritime) . . . . (22) (37)	E	Ostende
Saint-Gilles {(Chaussée de Charleroy) (Place du Sud)}	E	Bruxelles (Allée verte)
Senzeille (Beauchâteau) . . . . (39)	E	Mariembourg

Bei Charleroy (Fayt), Seite 48, wird „Moulin Brisack“, bei Kinkempois (Renory usw.), Seite 62, „Port de Renory“, bei Monceau (Usines), Seite 68, „Ateliers Germain“ zugesetzt.

Bei Aeltre-Ste Marie wird die Ziffer (37), bei Masses-Diarbois die Ziffer (33) und (37) sowie bei Liége (Meuse) die Ziffer (44) gestrichen, desgleichen in der Fußnote Seite 61 die Worte „Bleyberg und“ sowie Seite 47 die Abfertigungsstelle Bruxelles (Saint-Gilles) und Seite 67 die Abfertigungsstelle Mariembourg (Racc. de M. Pirmez-Moncheur) nebst zugehörigen Angaben.

Weitere Auskunft, insbesondere über die Abfertigungsbefugnisse der Stationen Bruges (Maritime), Gand (Maritime) und Ostende (Maritime), geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 3. Juni 1905. (1547)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für Sandsendungen von Geithain, Klotzsche und Penig nach Bergen, die in der Zeit vom 15. Juni 1905 bis zum 31. Dezember 1907 nach den Bedingungen und Frachtsätzen des Ausnahmetarifs 2 (Rohstofftarif) abgefertigt werden, wird nachträglich die Frachtberechnung auf Grund des Ausnahmetarifs 5 für Wegebaustoffe gewährt, wenn im Laufe eines Kalenderjahres mindestens 10 000 t Sand durch ein und denselben Versender von einer der genannten Stationen zur Beförderung gelangen.

Dresden, den 9. Juni 1905. (1548)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup - Hvidding - Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Am 25. Juli d. J. treten die Tarifsätze für die Stationen Aschaffenburg der bayerischen Staatsbahnen und Mannheim der badischen Staatsbahnen außer Kraft.

Von diesem Tage ab kommen die genannten Stationen nur noch als Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. bezw. des Direktionsbezirks Mainz in Betracht.

Altona, den 10. Juni 1905. (1549)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.
Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.
Teil II, Heft 2 vom 1. August 1900.

Am 1. Juli 1905 treten in den obengenannten Tarifheften nachbezeichnete Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 1 (Getreide usw.) unter den in diesem Ausnahmetarife enthaltenen Bedingungen in Kraft:

Nach und von	Tarifheft 1		Tarifheft 2			
	Cosel Oderhafen	Pöpelwitz Umschlag	Berlin Anh.-Dresd., Görlitz. u. Schles. Bhf.	Berlin Nordbahnhof	Frankfurter Allee (Berlin)	Moabit
	Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen					
Nennowitz K. F. N. B.	115	163	274	278	274	280

Breslau, den 10. Juni 1905. (1550)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der Verbandsverwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts
(nach Hafenplätzen der Levante).

Berichtigung von Druckfehlern in der die Weiterbeförderung von Sendungen nach Nichtanlaufhäfen der Dampfschiffahrtsgesellschaft des Österreichischen Lloyd betreffenden Kundmachung vom 15. Mai 1905, erschienen in der Nr. 38 dieses Blattes vom 17. Mai 1905 auf den Seiten 590 bis 591 unter der Kdm.-Nr. 1294.

In der die Nichtanlaufhäfen, die Umladeplätze und die Weiterfrachten etc. nachweisenden Tabelle ist in der mit „siehe Anmerkung unter" überschriebenen Rubrik bei den Häfen

Marianopel (Mariopul)	Rostoff a. Don
Nicolajeff	Sewastopol (Sebastopól)
Novorossysk	Taganrog

das Zeichen >< auf ● zu berichtigen.

Von dem nach Maßgabe der seinerzeitigen Verlautbarung behufs Abgabe an Interessenten hergestellten Sonderabdrucke der betreffenden Kundmachung wird unter Einem eine „Berichtigte Neuauflage" hergestellt, welche an Bezugsberechtigte kostenfrei abgegeben wird.

Wien, am 2. Juni 1905. — S. B. Nr. 6601/C I ex 1905. (1551)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. Januar 1905.
Druckfehlerberichtigung.

Auf Seite 183 des obenbezeichneten Tarifes ist der Frachtsatz der Serie IV des Ausnahmetarifes 1 Graz S. B.-Chur von 1814 auf 814 Centimes für 100 kg zu berichtigen.

Wien, am 8. Juni 1905. (1552)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.
Frachtsätze für Kandiszucker.

Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1905 bis auf Widerruf, längstens jedoch bis 31. Dezember 1905, gelangen für Kandiszucker bei Aufgabe als Frachtgut, Frachtzahlung für mindestens
a) 5 000 kg
b) 10 000 „ } per Wagen
und Einhaltung der allgemein gültigen Tarifbestimmungen nachstehende Frachtsätze im Kartierungswege zur Anwendung:

Von	Nach Bregenz	
	ad a)	ad b)
	Heller für 100 kg	
Prag (St. B.) . . . . Smichow (St. B.) . . Prag (Bubna, Sandthor und Smichow) B. E. B.	402	268
Böhm.-Leipa (A. T. E. und B. N. B.) . .	428	243

Wien, am 8. Juni 1905. (1553)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Direkter österreichischer und ungarischer Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts
(nach Hafenplätzen der Levante).
Einbeziehung des Hafens Santi-Quaranta (St. Quarantas) in die Tarife.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens aber bis zur einschlägigen Ergänzung der bezüglichen Tarife durch Nachträge, wird der Hafen Santi-Quaranta (St. Quarantas) in die Tarife für den direkten österreichischen und ungarischen Levanteverkehr über Triest und Fiume seewärts (nach Hafenplätzen der Levante) und zwar in die Tarifgruppe B—I einbezogen.

Die Versicherung der nach genanntem Hafen abgefertigten Transporte erfolgt hinsichtlich der Seebeförderung nach Maßgabe der Pos. I der auf Seite 52/53 des bezüglichen Tarifes Teil I vorgesehenen Versicherungsprämien-Tabelle.

Wien, am 14. Juni 1905. — S. B. Nr. 6599/C I ex 1905. (1554)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Einführung des 11. Nachtrages zum Ausnahmetarife für Petroleum etc. vom 1. Juli 1904.

Am 1. Juli 1905 tritt der obenbezeichnete Tarifnachtrag in Kraft, welcher in der Hauptsache neue Frachtsätze für Drösing und Floridsdorf sowie Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Bolechow, Stadlau und Stanislau enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 10 Hellern für das Stück zu beziehen.

Wien, am 14. Juni 1905. (1555)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Rumänisch-deutscher Eisenbahnverband.
(Verkehr mit Süddeutschland.)
Einbeziehung der Station Neckarelz in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen).

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, bezw. bis zur Einführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, wird die Station Neckarelz der Großh. badischen Staatseisenbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen etc.) auf Seite 61 des Tarifheftes 1, vom 1. März 1904, mit nachstehenden Teilfrachtsätzen b) einbezogen:

Nach dem Schnittpunkte von		Ausnahmetarif Nr. 3 (Eisen und Eisenwaren)					
		A			B		
		a/b	c	d	a	b/c	d
		Centimes für 100 kg					
Neckarelz	I	728	499	424	783	544	493
	II	978	753	512	1009	771	612
	III	914	713	487	939	731	573
	IV	816	656	439	841	674	5 5
	V	770	629	416	795	647	488

Wien, am 13. Juni 1905. (1556)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-österr.-ungar. Seehafenverband
Verkehr mit Ungarn.
Änderung von Frachtsätzen des Ausnahmetarifes 19 (Düngemittel) des Tarifheftes 3.

Mit Gültigkeit vom 15. August 1905 erhöhen sich die im Nachtrage VI zum Tarife Teil II, Heft 3 vom 1. April 1905 auf Seite 18 enthaltenen direkten Frachtsätze der Abteilungen I und II des Ausnahmetarifes 19 zwischen Kassa, Ruttka und Zsolna einerseits und deutschen Seehafenstationen anderseits um je 5 ₰ für 100 kg.

Die Frachtsätze der Abteilung III bleiben bis auf weiteres unverändert.

Wien, am 5. Juni 1905. (1557)
Priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif Teil II, Heft 1 vom 1. September 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Er enthält:

1. Änderung der Tarifbestimmungen.
2. Ergänzung der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition.
3. Änderung des Verzeichnisses jener Artikel, für welche Ausnahmetarife bestehen.
4. Änderung der Artikelverzeichnisse zu den Ausnahmetarifen.

Insoweit durch diesen Nachtrag Tariferhöhungen eintreten, haben die bisherigen Frachtsätze noch bis einschließlich 31. Juli 1905 Gültigkeit.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 0,20 Kr. oder 0,20 ℳ für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1905. (1558)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Änderung des Abschnittes B (Besondere Tarifbestimmungen) des Verbands-Gütertarifes Teil II.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird die für die Abfertigung der Sendungen nach Leipzig ohne Bahnhofsbezeichnung maßgebende Tarifbestimmung unter VI 2c) auf Seite 11 des Verbands-Gütertarifes Teil II auf folgenden Wortlaut abgeändert:

„c) ist weder ein bestimmter Bahnhof noch die Empfangsbahn im Frachtbriefe angegeben, so werden die Sendungen auf Leipzig (Bayerischer Bahnhof) abgefertigt."

Wien, am 8. Juni 1905. S. B. Nr. 6435/C I ex 1905. (1559)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Einführung eines direkten Frachtsatzes für Wein etc. von Bozen-Gries nach Smichow.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens bis 1. Februar 1906 wird für die frachtgutmäßige Beförderung von Wein in Fässern (ausgenommen Medizinal- und Schaumwein [Champagner]), Weinmaische und Weinmost von Bozen-Gries (S. B.) nach Smichow (k. k. St. B.) bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg für den Wagen und Frachtbrief ein Frachtsatz von 378 Hellern für 100 kg berechnet. (1560)

Wien, am 8. Juni 1905. S. B. Z. 6150/C I.

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Einführung des Nachtrages I zum Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 gelangt der obenbezeichnete Nachtrag zur Einführung.

Er enthält:

1. Ergänzung der Bestimmungen über die Einlagerung und Reexpedition.
2. Ergänzung des Anhanges.

Abdrücke dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen zum Preise von 0,20 Kronen oder 0,20 ℳ für das Stück erhältlich.

Wien, am 7. Juni 1905. (1561)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

K. rumänische Flußschiffahrt. Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.

Tarif für die Beförderung von Gütern zwischen den Stationen von Sulina bis Belgrad einerseits und von Budapest bis Regensburg anderseits. Gültig ab 1. Januar 1905.

Im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 1 und in der Güterklassifikation tritt bei Ordnungsnummer 162 mit Geltung vom 1. Juli 1905 an Stelle des bisherigen der folgende Text:

„Güter aller Art, mit Ausnahme von sperrigen, feuergefährlichen und explodierbaren Gütern."

Wien, im Juni 1905. (1562)

Anhang zu den ab 15. Juni 1904 gültigen Verbandsgütertarifen, Teil II, für den norddeutschen und süddeutschen Donauumschlagsverkehr über Regensburg-, Deggendorf- und Passau-Donaulände, enthaltend Schiffsfrachten der süddeutschen Dampfschiffahrtgesellschaft.

In der Güterklassifikation und im Artikelverzeichnisse des Ausnahmetarifes Nr. 3 tritt bei Ordnungsnummer 162 mit Geltung vom 1. Juli 1905 an Stelle des bisherigen der folgende Text:

„Güter aller Art, mit Ausnahme von sperrigen, feuergefährlichen und explodierbaren Gütern."

München, im Juni 1905. (1563)

Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft.

---

5. Personen- und Gepäckverkehr.

Deutscher Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I.

Am 15. Juni d. J. tritt folgende Bestimmung in Kraft:

„Bei Benutzung eines besonderen Krankenabteils in Personenwagen III. Klasse, deren übrige Abteile dem allgemeinen Verkehr dienen, sind für die Kranken, ohne Rücksicht auf ihre Zahl, vier Fahrkarten III. Klasse der betreffenden Zuggattung zu lösen. Hierbei werden auch Rückfahrkarten und Rundreisekarten sowie sonstige Fahrtausweise III. Klasse zugelassen."

Die Bestimmungen über Erhebung von Überführungsgebühren auf Verbindungsbahnen, die Beförderung von Begleitern, sowie die Zulässigkeit der Mitnahme der zur Bequemlichkeit und Notdurft der Kranken während der Reise nötigen Gegenstände sind bei den besonderen Krankenabteilen die gleichen, wie bei Krankenwagen.

Berlin, den 9. Juni 1905. (1564)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der deutschen Eisenbahnverwaltungen.

Böhmisch-Tiroler Eisenbahnverband.

Pakete als Eilgut von diversen böhmischen Stationen nach Ala oder umgekehrt.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf, längstens bis Ende Dezember 1905 gelangt für die eilgutmäßige Beförderung von Paketen im Einzelgewichte bis zu 10 kg von Ala (S. B.) nach Bodenbach (B. N. B., k. k. St. B., St. E. G.), Liebau (S. N. D. V. B.), Nixdorf (B. N. B.), Reichenberg (A. T. E., S. N. D. V. B., S. St. B.), Rumburg (B. N. B.), Schluckenau (B. N. B.), Schönlinde (B. N. B.) und Tetschen (B. N. B., Ö. N. W. B.) oder in umgekehrter Richtung ein Frachtsatz von 800 Hellern für 100 kg zur Einführung.

Dieser Frachtsatz findet auch bei Beförderung von mehreren zu einem Ballen verschnürten Eilgutkolli Anwendung, wenn der kubische Inhalt der bezüglichen Ballen den Umfang von 0,8 cbm nicht überschreitet und das Gewicht derselben höchstens 80 kg beträgt.

Die Verschnürung der Ballen hat derart zu erfolgen, daß eine bahnseitige Kontrolle bezüglich des Maximalgewichtes der einzelnen Kolli (10 kg) möglich ist.

Wien, am 5. Juni 1905. (S. B. Z. 6408/C I ex 1905.) (1565)

K. k. priv. Südbahngesellschaft, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Verdingungen.

Die Lieferung der zweiten Hälfte des Bedarfs an Stangenkupfer, Kupferblech und Kupferröhren für die Direktionen Breslau, Posen und Kattowitz soll öffentlich verdungen werden. Die Lieferungsunterlagen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen oder für 60 ₰ — nur Postanweisung — von uns bezogen werden. Proben von Stangenkupfer müssen 3 Tage vor dem Termin bei der Werkstätteninspektion Gleiwitz 2 eingehen. Versiegelte Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis spätestens zum Verdingungstermin am 8. Juli d. J. vormittags 10½ Uhr, portofrei an uns einzusenden. Die Eröffnung der Angebote findet im Zimmer 51 des Verwaltungsgebäudes statt. Zuschlagsfrist bis 7. August 1905.

Kattowitz, den 3. Juni 1905. (1566)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Vermischte Bekanntmachungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Zwei stehende Dreizylinder-Dreifach-expansions-Dampfmaschinen von 300 bis 400 PS mit Kondensator, direkt gekuppelt, mit je 2 Gleichstromdynamo für Dreileitersystem von 2 × 120 Volt sind zu verkaufen. Die Dampfmaschinen sind 1895 von der elsässischen Maschinenfabrik Grafenstaden erbaut und in gutem Zustande; Dynamos von Siemens & Halske für 1000 Ampere.

Angebote sind spätestens bis 1. Juli vormittags 10 Uhr, mit entsprechender Aufschrift versehen, anher zu richten.

Die Bedingungen und die Maschinen können bei uns eingesehen werden.

Zuschlagsfrist: 3 Wochen.

Karlsruhe, den 5. Juni 1905. (1567)

Gr. Verwaltung der Hauptwerkstätte.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 10. Juni vorm. gemeldet.

Nummer 17. Berlin, am 17. Juni 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	—	1	Sack	weißer Sand —	16	1	Hofgeismar	K. E.-D. Cassel	
2	A	—	6	—	Ofenteile, (4 Füße, 1 Rost, 1 Kranz)	9	2	Geislingen	Württemberg. Stsb	
3	A/H A (Stempel)	1899	1	—	Masch.-Roststab —	17	3	Lichtenfels	K. E.-D. Erfurt	1,46 m lg., 10 cm tief.
4	A A	263	1	Kiste	Nähnadeln —	74	4	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Nürnberg 24/5
5	A A G	105	1	Bund	3 Stg. Flachstahl —	53	5	Königsbergi/Pr.O.	K. E.-D. Königsberg	Berlin Ostb. 18/5.
6	A B	1	1	Sack	alte Stricke --	50	6	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
7	A B	I/II	2	Säcke	Pferdedecken, Leinen und Halfter	37	7	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
8	A B	12/13	2	Eisenfässer	leer —	165	8	Königswusterhausen	"	[1]
9	A u b	40	1	Kiste	Zollgut —	10	9	Schalke	K. E.-D. Essen	Gepäck.
10	A E	109	1	"	Verpackung —	26	10	Altendorf/Ruhr	"	
11	A F & S A P	100/1	2	Kisten	— —	561	11	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Hildesheim H 31/5.
12	P T & Co.	1/2	2	"	— —	274	12	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Hildesheim H 31/5.
13	A G	1975	1	Weinfaß	leer —	12	13	Windesheim	Direktion Mainz	
14	A H	1	1	Korb	4 Flaschen Wein, 1 Beutel Federn	9,2	14	Niederschöneweide=Joh.	K. E.-D. Berlin	
15	A H	1641	1	Kübel	ges. Kleinfleisch —	18	15	Hergenrath	K. E.-D. Cöln	
16	A H	5115	1	—	Stahlwelle —	112	16	Mannheim	Direktion Mainz	
17	A K S	40611	1	Blechkanne	Lack oder Öl —	26	17	Coblenz H. B.	K. E.-D. Cöln	
18	A L	—	1	Sack	Betten —	16	18	Birnbaum	K. E.-D. Posen	Gepäck.
19	A M	42, 48	2	Ballen	Tabak —	150	19	Oderberg	K. E.-D. Kattowitz	
20	A M G / K B	14	2	Stück	1 Holzmodell (zu 1 Säule)	70	20	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	
21	A P	100	1	Paket	Kleider —	10	21	Esch	Reichsbahn	
22	A P	853	1	Kiste	gefüllt —	21	22	Posen	K. E.-D. Posen	A. Pfitzner, Wronke 31/5.
23	A R	2298	1	"	— —	23	23	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
24	A R	4374	1	Kübel	Mus —	14	24	Bitterfeld	K. E.-D. Halle a/S.	A. Rehm, Magdeburg.
25	A W	5	1	Korb	Schinken u. Speck —	33,5	25	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
26	A W	8320	1	Kiste	— —	40	26	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Berlin H. u. L. 3/6.
27	B	1	1	Weidenkb.	neun eis. Ketten —	68	27	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
28	B	15	1	Korb	Porzellan, Tortenschüssel	14	28	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
29	B C G	73	1	Kiste	Drucksachen —	88	29	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	
30	B / F F B	1105	1	Sack	Hundekuchen —	30	30	Berlin Potsd. Bhf.	K. E.-D. Berlin	[2]
31	B K	—	8	Tafeln	Schwarzblech —	408	31	Duisburg	K. E.-D. Essen	
32	B M	3	1	Bund	2 Bettrahmen und 2 Bettseiten	22	32	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
33	B M	311	1	Ballen	? —	66	33	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Dresden=A. 22/5.
34	B & W	6359/60	2	Fässer	Messingwaren (Glockenhalter für elektrische Lampen)	36	34	Frankfurt a/M. H. G.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
35	C	40881	1	—	eis. Bettstelle —	ca. 30	35	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
36	C A	1	1	Kiste	Maschinenteile —	539	36	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
37	C B	93	1	Faß	leer —	34	37	Stuttgart Hpt.	"	für Petroleum.
38	C H	19	1	Bund	3 Taf. Eisenblech —	49	38	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
39	C H	633	1	Korb	Pflanzen —	108	39	Northeim	K. E.-D. Cassel	
40	C H S	278	1	Kiste	eis. Vorgelege —	30	40	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
41	C K	1000	1	"	Teppiche, Gardinen —	40	41	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
42	C K & C	7338	1	"	? —	71	42	Wilmersdorf=Fr.	K. E.-D. Berlin	
43	C O	835	1	Ballen	feines, weißes Garn —	360	43	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	

[1] Für Benzin. H. Günther & Schenkendorf.
[2] Versender: Peter Rudhart in Bamberg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
44	C S	312	1	Kiste	Zollgut —	43	44	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	Zollblei Basel B. B.
45	C S	1574	1	Verschlag	Ständer a. Rohrgeflecht	23	45	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
46	C W B	275	1	—	Fahrrad —	11	46	Duisburg	K. E.-D. Essen	Gepäck.
47	D	171	1	Verschlag	Fahrrad —	?	47	Kiel	K. E.-D. Altona	
48	D A G	4183	1	Kiste	— —	44	48	Posen Eilg.	K. E.-D. Posen	
49	D C	7207	1	Korb	Scharniere, Eisenbänder	18	49	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
50	D H	47090/105	17	Bund	Draht —	596	50	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
51	D K	9230	1	Kiste	Tür- u. Fensterriegel	67	51	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
52	D P	2242	1	Bund	2 Stg. Stahl —	24	52	Thann	Reichsbahn	
53	D T	355	1	Ballen	Steppdecken —	17	53	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
54	D W	150	1	„	Wollabfälle —	166	54	Bielstein	„	
55	E B (Stempel)	—	1	—	eis. Ambos —	36	55	Soest	K. E.-D. Cassel	
56	E B	11409 3454	2	Kisten	Zollgut —	84 33	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Zollblei Avricourt.
57	E D H	317	1	Kiste	2 Fl. Manganpeptonat	9	57	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
58	E E & E	1326	1	Verschlag	braunes Furnierbrett	4	58	Breslau M. F. Eilg.	K. E.-D. Breslau	
59	E H	8020	1	Ballen	Strickwolle —	22	59	Elbing	K. E.-D. Danzig	
60	E L	4	1	„	Speck —	53	60	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
61	E W	3695	1	Kiste	Schokolade, Kakao —	27	61	Kastel	Direktion Mainz	
62	F	—	4 3 1	Kisten Beutel Sack	Teigwaren — Teigwaren — Graupen —	75 38 12,5	62	Hamm	K. E.-D. Essen	Friedrichsdorf i/T. 25/5.
63	F A	605	1	Faß	leer —	20	63	Pforzheim	Badische Stsb.	
64	F A L	43	1	Verschlag	1 Karton Fahrradteile	12	64	Luxemburg	Reichsbahn	
65	F C	27	1	Kiste	Zuckerwaren —	7	65	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
66	F C P	2953	1	„	— —	48	66	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Neukirchen i/E.
67	F E	—	1	Paket	Werkzeuge etc. —	17	67	Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	1)
68	F J	2	1	Harraß	bemalte Tonfiguren	70	68	Lindau	Bayerische Stsb.	
69	F K	1/10	10	Ballen	alte Kalksäcke —	142	69	Beetzendorf	K. E.-D. Hannover	
70	F L	1	1	Sack	Keilkissen und rotgestreiftes Oberbett	14,5	70	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
71	F L	200/1	2	Fässer	leer —	42	71	Düsseldorf-Bilk	E. E.-D. Elberfeld	
72	F M E	10/11	2	—	Waschkessel mit Feuerung	48	72	Friedrichshafen	Württemberg. Stsb.	
73	F O V	5	1	Bund	tann. Rohleisten —	16	73	Dortmund B. M.	K. E.-D. Essen	
74	F R	6415	1	Kiste	Herdkessel —	12	74	Lünen Süd	„	Dortmund K. M. 20/5.
75	F S	473	1 1	— —	nußb. lack. Tisch m. Real nußb. lack. Bettstelle	90	75	Osterfeld S.	„	
76	F S	56503	1	Kiste	vernickelter Drehteller	28	76	Magdeburg-B.	K. E.-D. Magdeburg	
77	F W J	—	1	in Leinen	Nickeldraht —	2	77	Chemnitz Südbhf.	Sächsische Stsb.	
78	F W	28	1	Sack	Kartoffeln, 1 Haarbesen, 1 Pack Schuhe, 1 Schaufel	40	78	Neumühl	K. E.-D. Essen	
79	F Z	3105	1	—	Wagenbuchse —	12	79	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	
80	G	1	1	—	gußeis. Rohr —	65	80	Schwehn	„	
81	G	6806	1	Faß	Öl —	128	81	Unna	„	
82	G A S	5533	1	„	ansch. Wein oder Branntwein	68	82	Trier H. B.	St. Johann-Saarbr.	
83	G B	12	1	Zarge	Korridorspiegel —	63	83	Fürth	Bayerische Stsb.	
84	G B	6662	1	Kiste	leer —	30	84	Leipzig Mgd. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
85	G B	8601 8608	1 1	„ Sack	Kaufmannswaren — Backobst —	38 12	85	Schivelbein	K. E.-D. Stettin	
86	G E D	282	1	—	Eisenwelle —	178	86	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
87	G F	1	1	Kiste	Flurplatten —	84	87	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
89	G G H T	6948 40	2	Fässer	Öl? —	?	89	Endingen	Kaiserstuhl-E.	
90	G H —	233 —	1 6	Koffer	leer, neu —	78	90	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
91	G S	44?	1	Paket	4000 Tüten	26	91	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	
92	H	—	1	Sack	gebrauchte Fleischsäcke	15	92	Königshofen i. Grabf.	Bayerische Stsb.	
93	H	1	2	Pakete	Feueranzünder —	12	93	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
94	H	6	1	—	Kinderwagen m. Kleider	9	94	Charlottenburg Gtr. Bf.	K. E.-D. Berlin	
95	H	1/2	2	—	Mörtelträger —	12	95	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
96	H	1	1	Bund	10 eis. Hämmer —	32	96	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	2)
97	H B	1/3	3	Flaschen i. Korb	leer —	20	97	Krotoschin	K. E.-D. Posen	
98	H & Co	662	1	Ballen	Tapeten —	12	98	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
99	H D	I	1	Kiste	Gemüseerbsen —	59	99	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Cöln-G. 25/5.
100	H E	8379	1	„	Zigarren —	88,5	100	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
101	H F	13771	1	Faß	Zichorien —	100	101	Eisfeld	K. E.-D. Erfurt	
102	H H	543	1	Weinfaß	leer —	24	102	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
103	H J	564	1	Ballen	Baumwollwaren —	35	103	St. Goarshausen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
104	H J	2543	1	Kiste	leer —	31	104	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
105	H K	1976	1	Ballen	gefüllt —	8	105	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	

1) Beklebt von Breslau Odertor vom 16/5.
2) Bez. von Hohenstein i/Ostpr. (ohne Datum).

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
106	H M	11	1	Faß	leer —	119	106	Urdingen	K. E.-D. Cöln	
107	H M	848	2	Bund	24 Küchenpfannen —	38	107	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
108	H M	1943	1	Sack	Futterbrot —	50	108	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
109	H M K	307	1	Kiste	Felle —	81	109	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	
110	H N	82	1	Sack	l. Säcke —	20	110	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	
111	H P	211	1	Koffer	Wäsche u. Kleider —	33	111	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
112	H R	—	1	Tafel	Weißblech —	14	112	Bingen	Direktion Mainz	
113	H R	2538	1	Faß	Öl —	203	113	B.-Borbeck	K. E.-D. Essen	
114	H S	3331	1	Ballen	weißes Wollgewebe —	44	114	Gera	K. E.-D. Erfurt	59 cm lg., 21 cm br., 17 cm hoch.
115	H V	6	1	—	eis. Wasserkasten —	14	115	Posen	K. E.-D. Posen	
116	J B	9027	1	Sack	Kaffee —	101	116	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	Stendal v. 8/5.
117	J B	3571/90	20	Bund	Holzeimer —	84	117	Fröndenberg	K. E.-D. Elberfeld	
118	J H	636	1	Reisekorb	leer —	4	118	Charlottenburg G.	K. E.-D. Berlin	
119	J K N	1111	1	Kiste	Stearinkerzen —	15	119	Mainz	Direktion Mainz	
120	J R	2398	1	Faß	leer —	24	120	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
121	J R	4664	1	Kiste	Gasofen —	26	121	Elberfeld	„	
122	J St & Cie	2863	1	Verschlag	eis. Bettstellen —	89	122	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Herford 31/5.
123	J W	22119	1	Sack	Grasmischung —	12	123	Dannenwalde	K. E.-D. Stettin	
124	J W R	2387/88	2	Kisten	Waschextrakt —	81	124	Bottrop Nord	K. E.-D. Essen	
125	K	1	1	Kiste	leer —	30	125	Herzlake	Meppen-Hasel. E.	beklebt von Bremen H. v. 22/5.
126	K	702	1	Sack	Schrotlack —	110	126	Basel B. B.	Badische Stsb.	
127	K L	5619	1	Faß	leer —	33	127	Friedberg i/H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
128	K S	962	1	Kiste	gefüllte Flaschen —	46	128	Egeln	K. E.-D. Magdeburg	
129	L	4	1	„	Eier —	36	129	Gemünd (Eifel)	K. E.-D. Cöln	
130	L & Cie	133	1	„	Lampenteile —	46	130	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Dortmund K. M. 31/5.
131	L G	83	2	—	sechsblättrige Wagenfedern	17	131	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	103 cm lg.
132	L M G	3034	1	Kiste	Flaschen u. Gläser —	27	132	Frankfurter Allee	K. E.-D. Berlin	
133	L T	2996	1	„	Zuckerwaren —	17	133	Düsseldorf/Der.	K. E.-D. Elberfeld	
134	M	—	1	Stück	Kanteisen —	152	134	Groß-Moyeuvre	Reichsbahn	
135	M	10	1	—	hölz. Matratzenrahmen	17	135	Schalke	K. E.-D. Essen	
136	M	2283	1	Ballen	Leder —	21	136	Frkf. a/M.-Sachs.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
137	M A	1/5	5	„	l. Säcke —	105	137	Duisburg	K. E.-D. Essen	
138	M & Co	99919	1	Sack	? —	13,5	138	Lobstädt	Sächsische Stsb.	[1]
139	M FS	—	1	Blecheimer	Marmelade —	25	139	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
140	M & H	208	1	Kiste	Blechgefäß —	22	140	Reichenbach Schl.	K. E.-D. Breslau	mit Bezeichnung „Gasdivitiator".
141	M H T	984	1	Blechbüchs.	Wagenfett —	7	141	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
143	M S Co.	1904	1	Ballen	Rohtabak —	60	143	Trier H.	St. Johann-Saarbr.	
144	M St	318	1	Kiste	Maschine —	28	144	Beuel Eilg.	K. E.-D. Cöln	
145	M St	1873	1	Reisekorb	leer —	14	145	Berlin Alex.-Pl.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
146	M U	1	1	—	Masch.-Teil mit 2 Riemenscheiben	31	146	Berlin Stett.	„	v. Rostock F. F. 29/5.
147	M W P	7939	1	—	K.-Sportwagen —	11	147	Neumünster	K. E.-D. Altona	Zeitz Pr. Stb.
148	N D	2615	1	Ballen	weißer Drillich —	7,5	148	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
149	P	19	1	Bund	12 Eisenstangen —	11	149	Schwerin	Grhzl. Meckl. Stsb.	[2]
150	P	775 a	1	Ballen	Tapeten —	17	150	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
151	P (Marke)	—	1	—	Gußgestell —	15,5	151	Rietheim	Württemberg. Stsb.	
152	P B	—	2	Verschläge	8 halbe Radfelgen —	40	152	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
153	P G C	7596 u. 471	1	Ballen	Wolle	140	153	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
154	P J G	—	22	Säcke	anscheinend Zement	—	154	Rosenberg i/Wpr.	K. E.-D. Danzig	
155	P S	13943	1	Kiste	Kakao —	46	155	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	Essen H. 20/5.
156	P S	16420, 16484	2	Ballen	Tapeten —	46	156	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
157	R	1194 a	1	Paket	5 Messingrohre etc. —	5	157	Mülheim Ruhr	K. E.-D. Essen	
158	R	2365	1	Ballen	Leinen —	32	158	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
159	R H & Co.	500	1	„	Gurte —	73,5	159	Belgard	K. E.-D. Stettin	bekl. v. Cöln-Ger. 13/5.
160	R P J	5777	1	„	Papier —	17	160	Essen H.	K. E.-D. Essen	
161	R R L	—	1	Bund	7 Ofenteile (1 Aschkasten, 1 Aufsatz, 1 Rost, 4 Füße)	9,5	161	Rheine	K. E.-D. Münster	
162	R Z	7710	1	Kiste	Würfelzucker —	54	162	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Magdeburg Eilb. 31/5.
163	S	2	1	in Leinen	Zeltplane —	7	163	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
164	S	3	1	Eisenfaß	leer —	124	164	Cüstrin-Neust.	K. E.-D. Bromberg	
165	S	944	1	Kiste	Messingknöpfe —	29	165	Velbert	K. E.-D. Elberfeld	oder Dorne.
166	S	4142	1	„	Margarine —	30	166	Herdecke V.	„	
167	S	6101	1	Ballen	Bettzeug —	46	167	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
168	S B	9060	1	Kiste	Rohrschneider —	15	168	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
169	S F	4041	1	„	Schuhwichse —	45	169	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
170	S F G	32245	1	„	halbs. Spulgarn —	69	170	Sagan Eilg.	K. E.-D. Breslau	
171	S H	148	1	Ballen	baumw. Kleiderstoffe	10	171	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	Herne 27/4.
172	S J	190	1	in Leinen	eis. Maschinenteile —	9	172	Liegnitz	K. E.-D. Breslau	Rogasen 10/5.
173	S M	7	1	—	eis. lange Zange —	7	173	Cöln Bonntor	K. E.-D. Cöln	
174	S M	7252	1	Bund	3 Stg. Stahl —	36	174	Gütersloh	K. E.-D. Hannover	
175	T	400	1	Kiste	leer —	32	175	Duisburg	K. E.-D. Essen	
176	T S	7904	1	Sack	Zwiebeln —	47	176	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	

[1] Versender Metz & Co. in Wilmersdorf-Fr.
[2] An den Enden gebogen und mit Schrauben.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
177	U G	31959	1	Ballen	graues Leinen —	50	177	Cöln-Deutz	K. E.-D. Cöln	
178	U G	33631	1	„	graues Leinen —	39	178	„	„	
179	V	1/2	2	Bund	getr. Kalbfelle —	148 / 169	179	Nürnberg Rgb. Uml.	Bayerische Stsb.	
180	V v B H	—	1	Sack	alte Getreidesäcke —	18	180	Weetzen	K. E.-D. Hannover	
181	W	3	1	Bund	2 alte Stühle mit gep. Sitzen.	10	181	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
182	W	5	1	Reisekorb	Kleider —	30	182	Horb	Württemberg. Stsb.	
183	W D	361	3	Kisten	6 eckige Glasbehälter	195	183	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
184	W D	8999	3	„	? —	223	184	Dallgow-Döberitz	K. E.-D. Berlin	Frankf. a/M. H.
185	W E B	8/14	7	„	leer —	245	185	Cloppenburg	Oldenburgische Stsb.	1,37 × 0,28 × 0,80 m.
186	W K	3586	1	Sack	Faulbaumrinde —	99	186	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	[1]
187	W K	6509	1	Kiste	schwarze Stoffe —	48	187	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
188	W P	2238	1	„	Eisenwaren —	82	188	Dt.-Krone Ost	K. E.-D. Bromberg	
189	W Sch	285	1	Korb	eis. Gitterköpfe —	72	189	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
190	W St	4220	1	Harraß	Porzellan —	75	190	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
191	W W	2010	1	Kiste	Cakes —	16	191	Ndr.-Schönew.-J.	K. E.-D. Berlin	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
192	A. G. f. Kohls.-Ind. Bln.	112486	1	Zylinder	leer —	22	192	Leipzig Thür. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	f. Kohlensäure.
193	A. Boll	—	1	Sack	l. Säcke —	35	193	Walkenried	K. E.-D. Cassel	beklebt von Cassel O. 26/5.
194	Otto Ciak	—	2	Kisten	Zollgut —	40	194	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	Rotterdam-Prag.
195	Eichenberg & Lazarus	—	1	Sack	gebrauchte Getreidesäcke	35	195	Düsseldorf-Bilk	K. E.-D. Elberfeld	
196	F. Ergang	—	1	—	eis. Hammer mit Stiel	8	196	Salzwedel	K. E.-D. Hannover	
197	M. Forschbach	—	1	Karton	Kleider, Wäsche —	4	197	Berlin Pog. Eilg.	K. E.-D. Berlin	
198	Gfrörer	—	1	Sack	Kokos —	10	198	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
199	Hamburg	—	1	„	getränkte Sägespäne	49	199	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
200	Hamburg	—	2	Säcke	gelbe Wurzeln —	73	200	„	„	
201	Willi Brandt	332	1	—	Fahrrad —	20	201	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
202	Lübeck	—	1	Kiste	Damen-u. Kinderwäsche	10	202	Lübeck	Lübeck-Büchener	
203	Metz	366	1	„	6 Pakete —	24	203	Coblenz	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
204	Georg Möller	157	1	Handkoffer	Wäsche —	23	204	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
205	A. M. Perle	—	1	Ballen	24 Getreidesäcke —	26	205	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
206	J. J. Pieck	—	1	Kiste	2 Pakete Farbe —	8,5	206	Stolberg Rh.	K. E.-D. Cöln	
207	Salzer	—	1	—	Fahrrad —	20	207	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
208	Schütte	269	1	—	altes Fahrrad —	15	208	Wismar i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
209	Spieß Hecker & Co.	—	1	Kanne	Lack —	18	209	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
210	G. Weidner	—	1	Sack	29 Zementsäcke —	22	210	Berlin Potsd. B.	K. E.-D. Berlin	

C. Güter mit Nummern bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
211	—	3	1	Gestell	Waschmaschine —	60	211	Sonderburg	K. E.-D. Altona	
212	eingegossene	3	1	—	Flaschenzug mit Kette	26	212	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
213	—	4	1	Tafel	Messingblech —	22	213	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
214	—	8/9	2	Bund	6 Stühle —	24	214	Plauen i/V. ob. Bf.	Sächsische Stsb.	Jos. Hohmann, Bielitz.
215	—	19	1	Koffer	Reisegepäck (Gepäck)	71	215	Tetschen		
216	Gußnummer	20	1	Bund	Herdringe —	12	216	Karlingen	Reichsbahn	
217	—	58	1	Karton	Hüte, Mützen —	5	217	Crefeld	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
218	—	84	1	Sack	roher Kaffee —	57	218	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
219	—	123	1	„	Getreidesäcke —	27	219	Düsseldorf-Bilk	„	
220	—	328	1	Karton	Herrenpaletots —	4	220	Berlin Zool. Gart.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
221	—	1283	1	Kiste	Margarine —	18	221	Essen K. B. Eilg.	K. E.-D. Essen	
222	—	7028	1	„	Porzellan —	37	222	Mallmitz	K. E.-D. Breslau	
223	8778	100. 5. 45	1	—	Wagenfeder —	9	223	Coburg	K. E.-D. Erfurt	
224	—	15720	3	Bund	6 neue Rohrstühle —	24	224	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	

D. Güter mit Zeichen versehen:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
225	weiß	—	1	Bund	22 Rundeisen —	26	225	Ströhen-Wagfeld	K. E.-D. Münster	
226	weiß (1 Strich)	—	1	„	5 Stangen Rundeisen	26	226	Cüstrin-N.	K. E.-D. Bromberg	
227	grün	—	1	„	3 Eisenrohre —	19	227	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
228	rot	—	1	„	12 Gasrohre —	29	228	Schwerin i/M.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
229	rot	—	3	Stangen	Rundeisen —	72	229	Pegau	K. E.-D. Halle a/S.	
230	Brennabor	209418	1	—	Fahrrad —	15	230	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	Gepäck.
231	Bona	5721	1	Kiste	Margarine —	19	231	Haynau	K. E.-D. Breslau	
232	Corona	153	1	—	Fahrrad —	15	232	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.

E. Güter ohne Bezeichnung:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
233	—	—	1	—	Automatenständer —	16	233	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
234	—	—	1	Stück	Automobil —	160	234	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Treibrad mit Gummireifen.
235	—	—	1	Sack	Badesalz —	103	235	Finsterwalde	K. E.-D. Halle a/S.	

[1] Vermutlicher Versender ist Wilh. Kathe in Halle a/S.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
236	—	—	1	Verschlag	Baumwollware —	28	236	Wahren	K. E.-D. Halle a/S.	Halle a/S. 30/5.
237	—	—	1	Ballen	Betten, 4 Bilder usw.	35	237	Lichtenberg=Fr.	K. E.-D. Berlin	
238	—	—	1	Sack	Betten u. Werkzeuge	32	238	Bremen H. I	K. E.-D. Hannover	
239	—	—	1	Bund	2 neue eis. Bettstellen	35	239	Markoldendorf	K. E.-D. Cassel	
240	—	—	1	„	Bindedraht —	51	240	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
241	—	—	1	Sack	Bindfaden —	33	241	Küllstedt	K. E.-D. Cassel	
242	—	—	1	Blechbüchs.	gefüllt —	5	242	St. Vith	K. E.-D. Cöln	
243	—	—	2	Bund	gelochte Bleche —	204	243	Nienburg a/S.	K. E.-D. Magdeburg	
244	—	—	1	„	12 Bolzen —	95	244	Elberfeld=Mirke	K. E.-D. Elberfeld	
245	—	—	1	Sack	alte Bretter —	34	245	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
246	—	—	1	Paket	Bretter mit Messern	16	246	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
247	—	—	1	—	Brieftaubenkorb —	12	247	Meiderich	K. E.-D. Essen	
248	—	—	1	—	Brieftaubenkorb -	15	248	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
249	—	—	1	—	Brieftaubenkorb —	2	249			
250	—	—	1	Faß	ansch. Karbolineum	98	250	Gera Pr. Stb.	K. E.-D. Erfurt	
251	—	—	1	—	rot gestr. Deichsel, $3\frac{1}{2}$ m	12	251	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
252	—	—	1	Bund	Drahtfußmatten —	8,5	252	Beuel	„	
253	—	—	1	Rolle	verz. Drahtgeflecht —	22	253	Lautenburg i/Wp.	K. E.-D. Danzig	
254	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	37	254	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
255	—	—	1	Sack	Drechslerwaren —	8	255	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
256	—	—	1	—	Dreschtrommelachse	50	256	Meinersen	K. E.-D. Hannover	[1]
257	—	—	1	Bund	10 Eimer —	20	257	Malmedy	K. E.-D. Cöln	
258	—	—	1	„	7 Stg. Eisen —	49	258	Niederbreisig	„	vierkantig.
259	—	—	1	St.	halbr. Eisen —	64	259	Kückelhausen	K. E.-D. Elberfeld	
260	—	—	1	—	gerippt. Eisenblech —	70	260	Düsseldorf=Der.	„	
261	—	—	2	Bund	Eisendraht —	12	261	Weißenfels	K. E.-D. Erfurt	
262	—	—	1	Ring	verz. Eisendraht —	20	262	Rottweil	Württemberg. Stsb.	
263	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	25	263	Dresden=Fr.	Sächsische Stsb	
264	—	—	1	Eisenfaß	leer, gebraucht —	57	264	Oberlahnstein	Direktion Mainz	
265	—	—	1	—	verzinkter Eisenkasten	24,5	265	Duisburg H. Süd	K. E.-D. Essen	
266	—	—	1	Paket	6 Eisenklötze —	23,5	266	Gaschwitz	Sächsische Stsb.	
267	—	—	2	Bund	Eisenrohre —	57	267	Heiligenstadt	K. E.-D. Cassel	
268	—	—	1	Korb	Eisenteile —	77	268	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	Zollplombe Herbesthal.
269	—	—	1	Sack	Eisenwaren —	17,5	269	Barmen=R.	K. E.-D. Elberfeld	
270	—	—	1	Bund	6 Erdschaufeln m. Stiel	12	270	Soest	K. E.-D. Cassel	
271	—	—	1	—	Fahrrad —	14	271	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	Gepäck.
272	—	—	1	—	Fahrrad —	15	272	Würzburg	Bayerische Stsb.	Gepäck.
273	—	—	2	—	Fahrradtaschen v. braunem Leder	1	273	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
274	—	—	1	Sack	hölz. Faßkranen —	15	274	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
275	—	—	1	—	Draht-Federmatratze	?	275	Darmstadt H.	Direktion Mainz	
276	—	—	1	Bund	getrockn. Felle —	30	276	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
277	—	—	1	„	60 Fensterstäbe —	33	277	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
278	—	—	88	Stück	Flacheisen —	418	278	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	
279	—	—	1	Bund	2 Stb. Flachstahl —	72	279	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
280	—	—	1	Korb	Flaschenzug etc. —	43	280	„	„	
281	—	—	1	Partie	gelb. u. schw. Flurplatten	ca. 1000	281	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
282	—	—	2	Pakete	eis. Gardinenstangen	19	282	Warburg	K. E.-D. Cassel	in Leinen.
283	—	—	1	—	eis. Gartenbank mit Holzplatte	16	283	Jena S.	K. E.-D. Erfurt	
284	—	—	1	Bund	4 Gasrohre —	17	284	Lübben	K. E.-D. Halle a/S.	
285	—	—	1	„	5 Gasrohre —	48	285	Nürnberg H. B.	Bayerische Stsb.	
286	—	—	1	Paket	25 ansch. Getreidesäcke	20	286	Posen	K. E.-D. Posen	
287	—	—	1	Ballen	Gewebe —	52	287	Colmar	Reichsbahn	
288	—	—	2	—	eis. Gitter —	21	288	Liebau	K. E.-D. Breslau	
289	—	—	1	Kiste	Glaspapier, Feilen, Nieten, Schrauben, Pinsel	21	289	Bialla	K. E.-D. Königsberg	
290	—	—	1	Sack	Glaswaren —	88	290	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
291	—	—	1	„	Graupen —	48	291	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
292	—	—	1	Ballen	Gummischlauch —	17	292	Lindau	Bayerische Stsb.	
293	—	—	6	Säcke	ansch. Gipssäcke —	57	293	Pößneck Hpt.	K. E.-D. Erfurt	
294	—	—	1	Sack	Haferflocken —	50	294	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
295	—	—	1	—	Handegge m. Stiel —	8	295	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
296	—	—	1	Ballen	Hanfschlauch —	31,5	296	Goslar	„	
297	—	—	1	—	unges. Haut —	19	297	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
298	—	—	1	Korb	frisch ges. Haut —	67	298	Cöln Eilgut	K. E.-D. Cöln	
299	—	—	1	Verschlag	Herdplatten —	55,5	299	Homburg Pfalz	Pfälzische E.	
300	—	—	1	Bund	Holzleisten (3 m) —	10,5	300	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
301	—	—	50	Stück	Holzschaufeln m. Stiel	100	301	Königsberg i/Pr. O.	K. E.-D. Königsberg	
302	—	—	1	Bund	20 Hufeisen —	20	302	Potsdam	K. E.-D. Berlin	
303	—	—	1	Sack	Kaffee —	16	303	Hagen i/W.	K. E.-D. Elberfeld	bez. Cöln 5/6.
304	—	—	1	„	Kaffee —	50	304	Barmen=R.	„	
305	—	—	1	Bund	12 Kaminschieber —	11,5	305	Alsfeld	K. E.-D. Frankf. a/M.	23 cm hoch, 17 cm breit.
306	—	—	1	—	eis. Kammrad —	2,5	306	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
307	—	—	1	Ballen	Kapok —	30	307	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	
308	—	—	1	Sack	Kartoffeln, Kleider —	22	308	Saarlouis	St. Johann=Saarbr.	
309	—	—	1	Kübel	Käse —	14	309	Bergneustedt	K. E.-D. Elberfeld	

[1]) Die Lager sind mit Leinwand umwickelt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
310	—	—	1	—	eis. Kassette —	18	310	Königszelt	K. E.-D. Breslau	braun gestr.
311	—	—	1	Bund	1 Krätzer, 1 Stocher, 1 Feuerhaken	12	311	Louisenthal	St. Johann=Saarbr.	je 1,50 m lg., für Kesselfeuerung.
312	—	—	1	—	Kesselaufsatz m. Triebel	11	312	Ulm	Württemberg. Stsb.	
313	—	—	1	Korb	Ketten —	10	313	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
314	—	—	1	—	Kinderwagen m. Inhalt	33	314	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
315	—	—	1	Paket	2 Kissen-, 1 Bettbezug	1	315	Marienwerder	K. E.-D. Danzig	
316	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	—	316	Kiel	K. E.-D. Altona	
317	—	—	1	Flasch.-Kb.	Kleider —	11,5	317	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Frl. Elise Melchior.
318	—	—	1	Korb	Kleider —	20	318	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
319	—	—	1	„	Kleider —	23	319	Magdeburg=B.	K. E.-D. Magdeburg	
320	—	—	1	Koffer	Kleider —	47	320	Berlin Schl. Bhf.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
321	—	—	1	Reisekorb	Kleider —	59,5	321	Berlin Ahg.	„	Eveline Collani.
322	—	—	1	rotbraun. Holzkoffer	Kleider, Wäsche etc.	12	322	Kiel	K. E.-D. Altona	Eduard und Joh. Fiegler.
323	—	—	1	Korb	Kleider, Wäsche —	18	323	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
324	—	—	1	Sack	Kleider, Betten, Wäsche	72	324	Recklinghausen S.	K. E.-D. Essen	
325	—	—	1	Koffer	— —	30	325	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
326	—	—	1	Bund	1 eis. Kohlenschaufel, 1 Kohlenkratzer, 2 Feuerhaken	20	326	Diedenhofen	Reichsbahn	
327	—	—	1	Partie	Koks —	1000	327	Esch	„	Cöln 32538.
328	—	—	1	Wagen	Koks —	10000	328	Reitzenhain	Sächsische Stsb.	Kattowitz 51237
329	—	—	6	Körbe	leer —	22	329	Lübeck	Lübeck-Büchener	
330	—	—	1	Bund	17 Körbe —	37	330	Düren	K. E.-D. Cöln	
331	—	—	1	Sack	Kreide oder Kalk —	100	331	Conzen	„	
332	—	—	1	—	Kreissägenscheibe —	9	332	Cöln Eilg.	„	
333	—	—	1	Kiste	Kupferstich unter Glas	13	333	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	Heiland darstellend.
334	—	—	2	—	Kurbelwellen —	33	334	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	1,22 m lg.
335	—	—	1	Ballen	Leder —	34	335	Brohl	K. E.-D. Cöln	
336	—	—	1	Sack	Lederabfall —	20	336	Cöln=Ger.	„	
337	—	—	1	Ballen	blaues Leinen —	12	337	Leopoldshöhe	Badische Stsb.	
338	—	—	1	Kiste	alte Lumpen, Papier	22	338	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
339	—	—	1	in Bretter	2 Mähmaschinenmesser	8	339	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
340	—	—	1	Bund	4 graue Mangen —	10	340	Aachen	K. E.-D. Cöln	
341	—	—	1	„	3 graue Mangen —	13	341	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
342	—	—	1	Verschlag	gußeis. Maschinenteil	6,5	342	Holzwickede	„	
343	—	—	1	in Leinen	eis. Maschinenteil —	7	343	Hausach	Badische Stsb.	Winkeleisen mit rundem Rücken.
344	—	—	1	Paket	Matratze (Kinder) —	7	344	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
345	—	—	2	—	Messingrohre —	4	345	Appenweier	Badische Stsb.	ineinander steckend.
346	—	—	1	Bund	Messingrohre —	23	346	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	in Papier.
347	—	—	1	„	6 rot lack. Meßstangen	7,5	347	Osnabrück B.	K. E.-D. Münster	
348	—	—	1	Korb	Mostrich in Steinkruken	31	348	Cöthen	K. E.-D. Magdeburg	
349	—	—	1	Blecheimer	Mus —	15	349	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
350	—	—	1	Paket	eiserne Nieten —	13,5	350	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
351	—	—	1	Kiste	Ofenwichse —	24	351	Zeitz	„	Hannover N. 3/6.
352	—	—	1	Paket	Paneelbrett und 2 Tischdecken	8	352	Stettin Hpt.	K. E.-D. Stettin	
353	—	—	1	„	Pappschüsseln —	7,5	353	Uckro	K. E.-D. Halle a/S.	
354	—	—	2	—	neue Pedale z. Fahrrad	3	354	Königsberg i/Pr. S.	K. E.-D. Königsberg	
355	—	—	1	Ballen	Peitschen —	31	355	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
356	—	—	1	Petr.-Faß	leer —	35	356	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
357	—	—	1	Bund	3 Pflanzenkörbe —	27	357	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
358	—	—	1	„	12 Plättbolzen —	16	358	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
359	—	—	1	—	eis. Platte —	40	359	Treysa	K. E.-D. Cassel	
360	—	—	1	Korb	Porzellan, Glassachen	13	360	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
361	—	—	1	Blechbüchs.	Preißelbeeren —	13	361	Rattingen W.	K. E.-D. Elberfeld	
362	—	—	1	Eimer	Preißelbeeren —	20	362	Hagen	„	
363	—	—	1	—	eis. Pumpe —	61	363	Friedrichstadt	K. E.-D. Altona	
364	—	—	1	Ballen	bunte Putzwolle —	100	364	Beuel	K. E.-D. Cöln	Düsseldorf=B.
365	—	—	1	Handkoffer	Reiseeffekten —	3	365	Cöln H. B.	„	Gepäck.
366	—	—	1	Reisekorb	leer —	7	366	Dorsten	K. E.-D. Essen	
367	—	—	1	Bund	weiße u. rote Riemen u. gußeis. Becken	15	367	Trier H.	St. Johann=Saarbr.	
368	—	—	3	—	gußeis. Rohre —	96	368	Osnabrück H.	K. E.-D. Münster	
369	—	—	17	—	eis. Rosetten —	15	369	Northeim	K. E.-D. Cassel	10 cm Durchmesser.
370	—	—	1	Bund	2 halbrunde Roste —	18	370	Harburg	K. E.-D. Altona	
371	—	—	1	„	6 Rundeisen —	25	371	Tondern M.	„	
372	—	—	1	„	6 Stg. Rundeisen —	56	372	Saargemünd	Reichsbahn	
373	—	—	1	„	30 Stg. Rundeisen —	67	373	„	„	
374	—	—	1	Sack	Säcke —	10	374	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
375	—	—	1	„	Säcke —	21	375	Hagen	„	
376	—	—	1	„	30 Säcke —	22	376	Magdeburg Hpt.	K. E.-D. Magdeburg	
377	—	—	4	„	55 Säcke —	69	377	Alzey	Direktion Mainz	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
378	—	—	1	Glasballon	Säure —	75	378	Cottbus	K. E.-D. Halle a/S.	*) in Weidenkörben.
379	—	—	2	Glasball.*)	Säure —	151	379	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
380	—	—	2	Bund	4 Seitenbretter zu 2 Bettstellen	27	380	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
381	—	—	1	"	alte Schalbretter —	28	381	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
382	—	—	1	Wagen	alte Schienen —	10 000	382	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	Mg. 34 676.
383	—	—	1	—	Schleifstein m. eis. Schwungrad, Untergestell etc.	94	383	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
384	—	—	1	Schließkorb	gefüllt —	101	384	Eil-A. Heidelberg	Badische Stsb.	
385	—	—	1	—	Schmiedestück —	24	385	M.=Gladbach	K. E.-D. Cöln	[1])
386	—	—	1	Ballen	Schweinsleder —	40	386	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	bez. Hannover S. 25/5.
387	—	—	1	"	Sohlleder —	12,5	387	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
388	—	—	1	in Stroh	Spiegeluntersatz —	6	388	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
389	—	—	1	—	Spiralpufferfeder —	15	389	Duisburg	K. E.-D. Essen	
390	—	—	1	Korbflasche	Spirituosen —	19	390	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
391	—	—	1	—	Sportwagen —	7	391	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
392	—	—	1	Wagen	behauene Steine —	—	392	Wilhelmsburg	K. E.-D. Altona	Mg. 30 692.
393	—	—	1	Bund	Stiele aus Weidenholz	—	393	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
394	—	—	1	"	gesp. Stuhlrohr —	3	394	Troisdorf	K. E.-D. Cöln	
395	—	—	1	"	2 Stühle —	9	395	Fürstenau i/Ha.	K. E.-D. Münster	Weinheim?
396	—	—	1	Wagen	46 l. Teerfässer —	1840	396	Osterrönfeld	K. E.-D. Altona	Essen 65 913.
397	—	—	1	Paket	2 runde Tischplatten	11	397	Gera	K. E.-D. Erfurt	
398	—	—	1	—	eis. Träger —	60	398	Regenstauf	Bayerische Stsb.	
399	—	—	1	Korb	eis. Türbeschläge —	108	399	Duisburg	K. E.-D. Essen	
400	—	—	3	Bund	12 eis. Verzierungsrahmen, rechteckig	34,5	400	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	60 cm lang, 43 cm breit.
401	—	—	1	Rolle	Walzblei —	109	401	Cöln=Deutz	K. E.-D. Cöln	in Stroh.
402	—	—	1	Verschlag	Waschtischaufsatz —	13	402	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	ohne Farbe.
403	—	—	1	—	eis. Welle mit Mutter und bewegl. Scheibe	4,5	403	Hadmersleben	K. E.-D. Magdeburg	
404	—	—	1	in Stroh	eis. Welle —	50	404	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	4 m lg., 45 mm stark.
405	—	—	1	"	eis. Welle —	50	405	"	"	
406	—	—	1	—	eis. Welle —	187	406	Rostock F. F.	Grhzl. Meckl. Stsb.	
407	—	—	1	—	eis. Wellenlager —	28	407	Neunkirchen Saar	St. Johann=Saarbr.	
408	—	—	1	Bund	4 St. Winkeleisen —	55	408	Saargemünd	Reichsbahn	
409	—	—	1	—	Zahnrad —	20	409	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	Elbing 27/5.
410	—	—	1	Wagen	neue Ziegelsteine —	10 000	410	Berlin Zent. Viehh.	K. E.-D. Berlin	Bbg. 26 418.
411	—	—	1	Ballen	Ziegenfelle —	118	411	Gießen	K. E.-D. Frankf. a/M.	
412	—	—	1	Bund	4 Tafeln Zinkblech —	32	412	Rupbach	"	
413	—	—	1	"	3 Zinkblechrohre —	18	413	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
414	—	—	1	"	Zinkdrahtbügel —	9	414	Meißen	Sächsische Stsb.	
415	—	—	8	—	Zinkplatten —	17	415	Rüttenscheid	K. E.-D. Essen	
416	—	—	1	Eimer	Zwetschenmarmelade	12,5	416	Lauterbach alt	K. E.-D. Frankf. a/M.	

[1]) Wellenartig, mit einer Verstärkung in der Mitte.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 47. 21. Juni 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Polizeistunde und die Bahnwirtschaften.

In dieser Angelegenheit hat, wie bereits in Nr. 30 d. Ztg. erwähnt, das Reichsgericht zu Ende letzten Jahres eine Entscheidung erlassen, welche der Stellungnahme anderer Gerichte widerspricht und Zustände befestigt, die als unhaltbar von den Bahnwirten, der Verwaltung und der Öffentlichkeit längst erkannt sind. Es empfiehlt sich daher, mit diesem Erkenntnis des Obersten Gerichtshofes im Reiche sich nochmals näher zu beschäftigen. Das Erkenntnis kommt zu einer Verurteilung des Bahnwirtes wegen Überschreitung der Polizeistunde durch die folgenden Rechtssätze:

1. Der § 365 des Strafgesetzbuches bedrohe den Wirt als Inhaber einer Schankstube, wenn er das Verweilen seiner Gäste über die gebotene Polizeistunde duldet. Die Eigenschaft einer „Schankstube“ lasse sich aber auch den Räumlichkeiten eines Bahnhofes nicht absprechen, in denen Getränke zum Genusse auf der Stelle gewerbsmäßig feilgehalten und gegen Entgelt zur Verabreichung gelangen, insoweit dieser Betrieb nicht nur den Bedürfnissen des Bahnverkehrs und den Interessen des reisenden Publikums sowie den diesen gleichgestellten Personen zu dienen bestimmt sei, sondern über diesen Rahmen hinaus den Bedürfnissen des allgemeinen Publikums gerecht wird, insofern daselbst jedermann, wenn er auch nicht zum reisenden Publikum gehört, sondern nur zum Zwecke des Zechens sich darin aufhält, auf Verlangen Getränke gegen Bezahlung verabreicht erhält.

2. Ohne Einfluß bleibe deshalb auch, daß der Ort, an dem das Schankgewerbe ausgeübt werde, ein Teil des Bahnhofes und daß der Betrieb in erster Linie und vorzugsweise durch die Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs hervorgerufen sei.

3. Gleichgültig sei auch, ob das Schankgewerbe etwa einen Teil des Bahnbetriebes selbst bilde und deshalb nach § 6 der Reichs-Gewerbeordnung gar nicht unter deren Bestimmungen falle. Denn § 365 Str.-G.-B. bedrohe in seiner Strafvorschrift lediglich den Inhaber der Schankstube ohne Rücksicht, ob er einen unter die Reichs-Gewerbeordnung fallenden Schankbetrieb ausübe oder auch nur die polizeiliche Genehmigung dazu eingeholt habe.

4. Hiernach könne sich nur noch fragen, ob die örtlichen Vorschriften über Einhaltung der Polizeistunde auch Bahnwirtschaften gegenüber rechtlich wirksam seien. Da die Verwaltung der Staatsbahnen ebenso staatshoheitliche Rechte ausübe wie die der allgemeinen Polizeiverwaltung, seien beide gleich- und nebengeordnet. Die Grenze ihrer beiderseitigen Zuständigkeit müsse deshalb entscheiden. Diese glaubt das Reichsgericht in denjenigen Fällen zu finden, welche mit der Bahnpolizei gar nichts zu tun haben, so daß die sachliche Zuständigkeit der Ortspolizeibehörden in ihren allgemeinen Aufgaben einsetze, wo die Bahnpolizei aufhöre. Für die Aufgaben gegenüber dem reisenden Publikum erkennt das Reichsgericht die Zuständigkeit der Bahnpolizei als ausschließlich an. Werde jedoch der Betrieb der Bahnwirtschaft über die Grenze seines Zweckes ausgedehnt, so daß auch das sonstige Publikum, welches nicht zu den Reisenden gehört, daselbst Gelegenheit erhält (!), beliebig zu zechen, so nehme insoweit die Bahnwirtschaft die Eigenschaft einer allgemeinen Schankstube an, wie jede andere dieser Art (!). Es seien damit auch die Anordnungen der allgemeinen Polizei für diese verbindlich.

Es verlohnt der Mühe, dem Reichsgericht in seinen Sätzen zu folgen und ihre Verwendbarkeit im Verkehrsleben der Eisenbahnen zu prüfen.

Zu 1 und 2. Sind die Warteräume einer öffentlichen Verkehrsanstalt des Staates wirklich „Schankstuben“ oder doch „insoweit“ sie auch den Bedürfnissen des nichtreisenden Publikums und der „gleichstehenden Personen“ gerecht werden und jedermann sich darin auch „zum Zwecke des Zechens“ aufhalten kann? Im allgemeinen pflegt man bei rechtlichen Begriffsbestimmungen nach den ausschlaggebenden Merkmalen, den überwiegenden Zweckbestimmungen zu verfahren und die Haupteigenschaften

für das Ganze bestimmen zu lassen. Das Reichsgericht findet hier jedoch eine doppelte Eigenschaft, weil die Gelegenheit, nicht etwa die Zweckbestimmung auch für einen anderen Gebrauch vorliegt. Ob diese Gelegenheit der Zweckbestimmung zuwiderläuft, daß dieser andere Gebrauch ein Mißbrauch ist, hat der Richter anscheinend nicht für beachtenswert gehalten. Also nur weil „Gelegenheit" zu Mißbräuchen vorhanden ist, weil sich vielleicht ab und zu ein paar feucht-fröhliche Zecher einfinden, soll der Warteraum seine Eigenschaft „insoweit" verlieren, ein Aufenthalt für Fahrgäste zu sein, denen die Möglichkeit geboten werden soll, nach und vor langen oder ermüdenden Reisen sich zu stärken und zu erfrischen an Speisen und Getränken? Und wird diese Schankstube „insoweit" geschlossen, wenn diese Zecher nicht kommen oder gegangen sind, oder wenn sie vielleicht nur ein belegtes Brötchen essen wollen? Wenn das Bier ausgegangen ist, oder in dem betreffenden Warteraum überhaupt nur Kaffee und Kuchen verabreicht wird, wie es auf größeren Bahnhöfen mitunter vorkommt?

Wer ist ferner unter den „gleichstehenden" Personen verstanden: sind es nur diejenigen, die einen Reisenden zum Bahnhof bringen, und wie viele dürfen das sein? Wie, wenn eine studentische Verbindung ein „bemoostes Haupt" zur Bahn geleitet und noch einen Abschiedsschoppen schwingt? Sollte das Gericht etwa an die Lösung der Bahnsteigkarte gedacht haben — in die gar nicht überall die Warteräume eingeschlossen sind —, so würde also das Zechen im Bahnhof dann nicht in einer Schankstube stattfinden?

So könnten noch zahlreiche Fragen aufgeworfen werden, um die Begriffbestimmung des „insoweit" ins Schwanken zu bringen. Hören wir dagegen die Ausführung des Oberlandesgerichts zu Celle, welche dessen freisprechendem, nahezu gleichzeitigem Erkenntnis vom 19. September 1904 zugrunde liegt. Dort heißt es:

„Der zweite Absatz des § 365 Str.-G.-B. ist durch die im ersten Absatz stehenden Worte ‚in einer Schankstube oder an einem öffentlichen Vergnügungsorte' zu vervollständigen, und es kommt für den vorliegenden Fall wesentlich darauf an, ob eine Bahnhofsrestauration unter den Begriff ‚Schankstube' zu subsumieren ist. Diese Frage ist zu verneinen. Die zum Restaurationsbetrieb benutzten Räume der Bahnhöfe sind als Teile der gesamten Eisenbahnunternehmung vornehmlich für den Verkehr des reisenden Publikums bestimmt; sie sollen dazu dienen, den Reisenden während ihres Aufenthalts auf den Stationen Erfrischungen, Speisen und Getränke zu bieten, kurz das Reisen angenehmer und bequemer zu gestalten. Diesem hauptsächlichen und ursprünglich einzigen Zwecke der Bahnhofsrestaurationen gegenüber kann es nicht wesentlich in Betracht kommen, daß die Gelegenheit zum Genusse von Speisen und Getränken auch von Nichtreisenden benutzt werden kann, mögen sie in der Begleitung von Reisenden oder auch allein dahin gekommen sein. Der Zutritt zu den Warte- und Restaurationsräumen kann an sich niemandem verwehrt werden, so lange er sich dort gesittet beträgt und die etwa sonst vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt, wohin z. B. auf manchen Stationen auch das Lösen einer Bahnsteigkarte gehört. Man kann aber von dem Wirt einer Bahnhofsrestauration nicht verlangen, daß er jeden Ankömmling, der ein Glas Bier fordert, fragt, ob er auch ein Fahrbillett besitze, und einen Unterschied zwischen Reisenden und Nichtreisenden macht."

„Auch könnte jeder, der in einer Bahnhofsrestauration etwas verzehren will, sich leicht durch Lösung eines Billetts für die nächste Station den Zutritt verschaffen. Dem Bahnhofswirte steht auch nicht das Recht zu, eine solche Frage an den Ankömmling zu richten oder ihn gar aus dem Lokale zu verweisen. Es ist Sache der Eisenbahnverwaltung, durch geeignete Anordnungen etwaigen Unzuträglichkeiten und Mißbräuchen entgegenzutreten. Die Unterscheidung, welche das Kammergericht in dem Urteile vom 1. Oktober 1901 (Johow, XII, S. 183) zwischen Reisenden und anderen Gästen der Bahnhofswirtschaft gemacht hat, ist danach nicht zu halten, sie ist auch im praktischen Verkehre gar nicht durchzuführen, eben weil sich jeder Ankömmling der Feststellung, ob er Reisender sei oder nicht, auf das leichteste entziehen kann. Liegt somit das Schwergewicht der Frage, ob eine Bahnhofsrestauration den Schankstuben im Sinne des § 365 a. a. O. gleich zu stellen sei, nicht darin, daß sie auch von Nichtreisenden benützt werden kann, sondern darin, daß sie dazu bestimmt ist, dem reisenden Publikum zu dienen, so muß man zur Verneinung jener Frage gelangen; denn eine Schankstube im Sinne des § 365 a. a. O. ist nur da vorhanden, wo ein unbegrenzter Kreis von Personen als Gast verkehrt, nicht aber da, wo der Zweckbestimmung des Lokals zufolge nur ein bestimmter Kreis von Personen (wie hier das reisende Publikum) als Gast verkehren soll. Hiernach kann der § 365 St.-G.-B. auf Bahnhofswirtschaften überhaupt nicht angewendet werden."

Ohne Zweifel kann nur aus der Zweckbestimmung der Begriff des betreffenden Betriebes abgeleitet werden, nicht aus zufälligen Nebenerscheinungen und aus Mißbräuchen entgegen dem Zweck. Auch die Abhandlung des Präsidenten Seydel im Preußischen Verwaltungsblatt hat unter Punkt II hierauf hingewiesen.

Zu 3. Allerdings spricht der Wortlaut des § 365 St.-G.-B. für das Erkenntnis, aber auch sein Sinn? Der § 365 soll die Durchführung der Grundsätze ermöglichen helfen, nach denen die Ausübung des Wirtsgewerbes von den Aufsichtsbehörden des Staates zugelassen und überwacht wird. Man wird nicht fehlgehen, diese zunächst in den Grundsätzen der Reichsgewerbeordnung selbst zu suchen, wie solche als Voraussetzungen für Erteilung der Erlaubnis zum Schankbetrieb gemacht sind. Daran ändert es auch nichts, daß die Polizeivorschriften selbst sich auf das preußische Landespolizeigesetz als Grundlage stützen. Denn dieses gibt nur die Zulässigkeit, nicht aber die Grundsätze der polizeilichen Handhabung. (§ 6 Ziff. e der Verordnung vom 11. März 1850, G.-S. S. 265 bezw. vom 20. September 1867, G.-S. S. 1529.) Die allgemeinen Anforderungen des Herrn Ministers des Innern vom 26. August 1886 (Min.-Bl. f. i. Vw. S. 182) finden ohnehin keine Anwendung. Als Grundsatz für ein Verbot verweist § 33 der Reichsgewerbeordnung nur auf den Fall, daß die Gefahr eines Mißbrauchs zur Förderung der Völlerei usw. vorliegt. Für ein Übertreten dieser Grundsätze im Einzelfalle (dem demnächst die Entziehung der Gewerbeerlaubnis folgen kann) ist nach § 53 Abs. 2 R.-G.-O. der richterlichen Entscheidung die Bestrafung vorbehalten. Der zeitlich ältere § 365 St.-G.-B. soll offenbar auch jetzt noch diesen Strafschutz bieten, da auch unter den Bestimmungen des § 147 ff. im Titel X hierfür keine Strafandrohungen enthalten sind, vielmehr § 147 Ziff. 1 nur den unerlaubten Betrieb oder die Abweichung von den Genehmigungsbedingungen betrifft. Nachdem durch § 33 R.-G.-O. die Genehmigungspflicht für Gast- und Schankwirtschaften allgemein und ohne Befreiung vorgeschrieben ist, so besteht eben nur bei diesen ein Interesse an polizeilicher Überwachung und an einem Strafschutz gegen Mißbräuche im Sinne des § 33. Ist daher wirklich Schankbetrieb denkbar, der nicht genehmigungspflichtig ist, also nach der Annahme des Reichsgerichts als Nebenbestandteil der gesamten Einrichtungen einer der im § 6 R.-G.-O. aufgeführten freien Betriebe, so bedarf er deshalb ebensowenig einer Überwachung durch die allgemeinen Aufsichtsbehörden, wie er einer solchen eben wegen des Mangels der gewerbepolizeilichen Interessen gar nicht unterliegt. Ein unerlaubter Schankbetrieb dagegen wird überhaupt nicht nach obigen Gesichtspunkten überwacht, er kann vielmehr ohne Rücksicht auf Tageszeit oder Polizeistunde jederzeit geschlossen werden, es bedarf also des § 365 St.-G.-B. hierzu überhaupt nicht.

Daß auch die Bedürfnisse des Eisenbahnverkehrs für die Frage einer Anwendbarkeit des § 365 St.-G.-B. nicht ohne Ein-

fluß sind, wie das Erkenntnis des Reichsgerichts annimmt, wird unter 4 zu erörtern sein.

Zu 4. Die Abgrenzung der beiderseitigen Aufsichtsgebiete zwischen allgemeiner und Bahnpolizei ist auch nach der negativen Seite hin nicht so einfach, wie das Erkenntnis annimmt. Fälle, in denen ein Interessengebiet berührt ist, welches mit der Bahnpolizei „gar nichts zu tun" hat, sind unendlich selten. Selbst bei reinen Kriminalvergehen sind solche Interessen meist mitbetroffen. Keinenfalls aber kann der Verkehr des nichtreisenden Publikums in ihren Warteräumen als ein der öffentlichen Verkehrsanstalt völlig fremdes Interessengebiet bezeichnet werden. Ergibt sich dies eigentlich schon ganz von selbst, so kann es auch aus den gesetzlichen Bestimmungen nochmals abgeleitet werden. Schon der vom Reichsgericht angezogene § 70 der bisherigen Betriebsordnung — heute Bau- u. Betr.-Ordn. § 75 — erstreckt die Amtstätigkeit der Bahnpolizeibeamten auf die „ganze Bahn und die dazu gehörigen Anlagen", soweit solches zur Handhabung der für den Eisenbahnbetrieb geltenden Polizeiverordnungen erforderlich ist. Diese Verordnungen ergeben sich ihrem Inhalte nach aus § 53 (neu § 77) der Betriebsordnung als allgemeine Anordnungen zur Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebietes und bei Beförderung der Reisenden und als besondere in den folgenden §§ 54—61 (neu §§ 79—81). Wieweit diese Anordnungen sogar außerhalb der eigentlichen Bahnanlagen im Bahngebiet reichen können, ergibt beispielsweise § 55, Absatz 3 und 4 der bisherigen Betriebsordnung. (Halten von Fuhrwerk auf Bahnhofs- und öffentlichen Vorplätzen an der Bahn.) Es ist der Satz daher wohl unhaltbar, daß die Überwachung der Warteräume gegenüber dem nichtreisenden Publikum oder dessen Verkehr mit der Wirtschaft gar nichts mit der Bahnpolizei zu tun habe und daher der ausschließlichen Amtstätigkeit der allgemeinen, d. h. Ortspolizei, unterliege. Gerade das Umgekehrte scheint richtig, denn nicht die Beamten der Ortspolizei, sondern zunächst die der Bahnpolizei haben die Berechtigung, das nichtreisende Publikum aus ihren Räumen zu weisen, soweit dies zur Aufrechterhaltung der Ordnung im Interesse des Bahnbetriebes erforderlich erscheint. Warum soll dann noch die Überwachung des Wirtes der Ortspolizei zustehen?

Denn diese ganze Überwachung kann auch nicht lediglich nach den allgemeinen örtlichen, d. i. nach dem Ruhebedürfnis der friedlichen Bürger und der Fürsorge der Ortspolizei gegen Mißbrauch der Wirtschaften durch übermäßigen Genuß von Getränken oder andere Ausschreitungen ausgeübt werden, sondern nach den Verkehrszeiten und Verkehrsbedürfnissen auf der öffentlichen Bahn, die nach weiteren und größeren Gesichtspunkten geordnet sind und die Reisenden zum Genuß von Speisen und Getränken zu Zeiten nötigen, wo er von dem seßhaften Ortsbürger nicht erwartet werden kann oder als Mißbrauch erscheint. Wird von nichtreisenden Personen oder den Reisenden „nicht gleichstehenden" Mißbrauch mit den nach diesen Gesichtspunkten getroffenen Einrichtungen getrieben, so kann ihnen „zur Aufrechterhaltung der Ordnung" im Interesse des Bahnbetriebes ebensowohl entgegengewirkt werden, wie von dem der Interessen einer örtlichen Gemeinde. Soweit die Interessen der Ortspolizei aber eine nicht genügende Würdigung finden, also Mißbräuche vorliegen sollten, deren Beseitigung vom Standpunkte der Ortspolizei angezeigt erscheint, so ist die Eisenbahnverwaltung ebenso und dem Bahnwirte gegenüber jedenfalls wirksamer in der Lage, die Beseitigung alsbald zu veranlassen. Denn die Ortspolizei hat nur die Möglichkeit vorübergehender, die Bahnpolizei aber die der ständigen Überwachung, die Ortspolizei gegenüber dem Wirt nur das Mittel der gerichtlichen (Ordnungs-) Strafe, die Bahnverwaltung das schwerwiegendere der Kündigung. Daß sich die Bahnwirte hierüber klar sind, zeigt der Hinweis in Nr. 17 (S. 183, Sp. 1 Abs. 3) ihrer Verbandszeitung. Die Bahnpolizeibeamten werden nötigenfalls die Unterstützung der örtlichen Polizeibeamten gern entgegennehmen, wie es § 71 (neu § 76) der Betriebsordnung vorsieht.

In der Tat können Mißbräuche der Einrichtung einer Bahnwirtschaft nicht zu einer Begriffsverschiebung oder der etwas wundersamen Doppeleigenschaft führen, sondern nur zu der Notwendigkeit, daß die in der Hauptsache zuständige Bahnverwaltung mit ihren polizeilichen und vertraglichen Mitteln ihnen entgegenwirkt, nötigenfalls auf Ansuchen und mit Unterstützung der allgemeinen Polizei, wenn deren Interessen im Einzelfalle berührt werden.

In diesem Sinne hat auch inzwischen die Mehrzahl der Regierungspräsidenten im Eisenbahndirektionsbezirk Hannover einer Regelung dahin zugestimmt, daß die Königlichen Staatsbahnverwaltungen selbständig mit Bahnpolizeimaßregeln und nötigenfalls mit ihren vertraglichen Mitteln gegen die Bahnwirte einzuschreiten haben und daß die Ortspolizeibehörden die Abstellung wesentlicher, auf die Befreiung von der Polizeistunde zurückzuführender Mißstände nunmehr bei den zuständigen Eisenbahnbehörden zu beantragen haben, da die Bahnwirtschaften als Teile des Bahnbetriebes der Zuständigkeit der örtlichen Polizeiorgane und damit auch deren Bestimmungen über die Polizeistunde entzogen sind.

Hannover, im Juni 1905.

Dr. Weber, Regierungsrat.

Ist das Staatsbahnsystem in Rußland in Gefahr verlassen zu werden?

Daß der Krieg die wirtschaftliche Lage des Landes sehr schwer beeinflussen würde, war ja wohl vom ersten Augenblicke, wo sich das Kriegsglück ganz und gar von Rußland abwandte, klar, auch konnte nicht daran gezweifelt werden, daß in Rußland nach Beendigung des Kriegs wieder eine Zeit anbrechen würde, in der der Privatunternehmung ein reiches Betätigungsfeld freigegeben werden würde; das alles konnte erwartet werden. Wir haben in dieser Zeitung auch schon wiederholt hierauf hingewiesen, denn es hat sich jetzt wieder gezeigt, daß zu wenig leistungsfähige Bahnen vorhanden sind, so daß das Bedürfnis nach solchen gewiß lebhaft ist und nach Beendigung des Kriegs wohl noch lebhafter hervortreten wird. Wenn für solche Zwecke zunächst im Staatssäckel kein verfügbares Kapital vorhanden sein wird, so muß auf anderem Wege geholfen werden, und da bleibt nur das Heranziehen des Privatkapitals übrig, auch wenn der Bau teuerer werden sollte, als wenn die Bahnen unmittelbar vom Staate gebaut werden würden. Wieweit alle diese Dinge schon gediehen, geht aus einer Notiz der deutschen St. Petersburger Zeitung hervor, in der mitgeteilt wird, daß im Departement für Eisenbahnangelegenheiten zwei Denkschriften ausgearbeitet worden sind, die dem Ministerrat zur Durchsicht vorgelegt werden sollen. Eine Denkschrift enthält in ausführlicher Darlegung die Begründung für eine notwendige Reform der Staatseisenbahnwirtschaft und der Reorganisierung des Betriebs der Staatsbahnen. Was darunter zu verstehen, wird nicht gesagt. Die andere Denkschrift stellt fest, daß der Bau eines ganzen Netzes von Eisenbahnen notwendig sei, daß diese Bauten aber nicht für Rechnung des Staats ausgeführt werden könnten, weshalb es notwendig sei, Maßnahmen zu treffen, um private Kapitalien zum Eisenbahnbau heranzuziehen.

Soweit unsere Quelle.

Eine besondere Beleuchtung bekommt diese Notiz durch die Mitteilung zweier russischer Blätter, von denen das eine („Russj") mitzuteilen weiß, daß die Gerüchte über eine neue auswärtige Anleihe, die durch die Einnahmen mehrerer staatlicher Bahnen sichergestellt werden soll, nicht ganz grundlos sind. Wie das Blatt aus glaubwürdiger Quelle gehört haben will, sollen dem Finanzministerium in letzter Zeit mehrere derartige Anträge ausländischer Kapitalisten zugegangen sein. Diese Kapitalisten sollen der Regierung bis zu 800 000 000 R. gegen die Verpfändung bestimmter Eisenbahnlinien herzuleihen bereit sein.

In Anlaß dieser Notiz führt dann weiter der „Ssyn Otetschestwa" in einem Aufsatz über die russische, staatliche Eisenbahnwirtschaft nach einem kurzen geschichtlichen Rückblicke aus, wie es noch nicht so lange her sei, daß das Finanzministerium ganz energisch die Politik des staatlichen Eisenbahnbaues und des Ankaufs von Privatbahnen verfolgte, um dem

Staate durch eine Verstaatlichung des Eisenbahnnetzes einen bedeutenden Ertrag für allgemein staatliche Zwecke zur Verfügung stellen zu können. Nach den Berichten der Reichskontrolle vom Jahre 1903, waren bis zum Jahre 1895: 36 Eisenbahnen vom Staat angekauft worden, wodurch die Staatsschuld um 1212,7 Millionen Rubel wuchs. Oft sei in der Presse auf das Unwirtschaftliche der staatlichen Eisenbahnwirtschaft hingewiesen worden, wofür das obengenannte Blatt eine Statistik anführt, wonach im Jahre 1903 der Staatsbahnbetrieb einen Verlust von rund 104 000 000 R. gebracht haben soll.

„Gegenwärtig aber scheint für die unverbesserlichen Optimisten die Zeit vollster Enttäuschungen anzubrechen, denn es verlautet ziemlich hartnäckig, daß drei der ertragreichsten Bahnen: die Jekaterinin-, Charkow-Nikolajew- und Kursk-Charkow-Ssewastopol-Bahn an das Ausland verkauft werden sollen. Nachstehend folgen die Erträge dieser Bahnlinien nach den Berichten der Reichskontrolle für 1903:

	Einnahmen	Ausgaben
	Millionen	Rubel
Charkow-Nikolajew (1031 Werst) . .	19,7	12,1
Jekaterinin (491 Werst)	38,1	21,5
Kursk-Charkow-Ssewastopol (938 Werst)	26,4	16,7
zusammen	84,2	50,3

Diese Bahnen werfen dem Staat einen Reinertrag von etwa 34 000 000 R. ab, so daß ihr Verkauf die staatliche Eisenbahnwirtschaft in eine völlig hoffnungslose Lage versetzen würde.

Außerdem aber läßt sich darüber streiten, ob es erlaubt ist, dem Auslande Nationalvermögen zu verkaufen. Wenn es eine Art Verpachtung oder Verpfändung sein soll, so beginnen wir ja, uns der Lage der Türkei oder Persiens zu nähern, welche nicht imstande sind, ihre Staatsregale zu benutzen. Wenn es so weit kommt, daß man sein Besitztum unter dem Hammer verkauft, so ist der Kredit offenbar verloren, und man kann auf kein unabhängiges wirtschaftliches Bestehen mehr rechnen.“

Das ist die Auffassung des „Ssyn Otetschestwa“, die an scharfer und rücksichtsloser Kritik nichts zu wünschen übrig läßt, aber wenn es wirklich abermals zu einem Verlassen des zum letzten Male vor etwa 12 Jahren energisch beschrittenen Weges des staatlichen Ausbaues und Betriebes der Eisenbahnen Rußlands kommen sollte, so wäre das Urteil des „Ssyn Otetschestwa“ (zu deutsch: Sohn des Vaterlandes) tatsächlich nicht zu hart. Wenn es sich auch nicht um die ertragreichsten Bahnen handeln mag, wenn von den drei vorgenannten Bahnen geredet wird, so sind es jedenfalls drei Bahnen, die für Rußland eine ganz außerordentlich große wirtschaftliche Bedeutung haben, denn sie haben die Aufgabe, die Industrie- und Bergwerksbezirke Südrußlands zu bedienen. Wenn wirklich gerade dieser wichtige Teil des Staatseisenbahnnetzes aus der Hand gegeben wird, dann muß die Not allerdings groß sein, und anderseits müßte die russische Staatsregierung vollständig die Hoffnung auf ein Gelingen des vor 12 Jahren begonnenen Werkes aufgegeben haben. Die Erfahrungen, die Rußland mit seinem Staatsbahnbetriebe gemacht hat, sind in finanzieller Beziehung, soweit sich das an der Hand der amtlichen Berichte beurteilen läßt, allerdings nicht sehr glänzend, aber es sind erst 12 Jahre verstrichen, und es fragt sich, ob in der kurzen Spanne Zeit unter den ganz besonders schwierigen Verhältnissen, mit denen die Staatsbahnverwaltung dort zu kämpfen hatte, schon ein abschließendes Urteil für oder gegen mit Sicherheit gewonnen werden kann. Wenn man sich die Geschichte der Nikolaibahn, der Moskau-Kursker und anderer Bahnen ins Gedächtnis zurückruft, so kann man allerdings nicht sagen, daß man in Rußland besonders zielbewußt gerade in bezug auf die Frage der Staatsbahn- oder Privatbahnverwaltung vorgegangen ist. Bisher machte die Entwicklung dieses wichtigen Teiles der Verwaltung den Eindruck des Zufälligen. Erst als der Finanzminister Witte seit 1892 mit fester Hand die Verstaatlichung eines großen Teiles der Privatbahnen durchführte, gewann man nicht nur in Rußland, sondern auch außerhalb Rußlands allmählich die Überzeugung, es handle sich auch für Rußland um etwas wohldurchdachtes, endgültiges. Und nun — nach 12 Jahren will man schon wieder den Kurs wechseln?! Es ist kaum glaublich, daß das tatsächlich eintreten sollte.

Zu erwarten ist ja wohl, daß, wie wir schon oben angedeutet haben, die Privatunternehmung bei Neubauten wieder mehr in den Vordergrund treten wird, aber doch nur so lange bis Rußland sich finanziell wieder geordnet hat und alles das ergänzt haben wird, was ihm der entsetzliche Krieg zu Wasser und zu Lande geraubt hat. Auffallend ist an der Sache nur, daß der Inhalt der neuen Denkschrift, die dem Departement für Eisenbahnangelegenheiten zur Durchsicht vorgelegt worden ist und die anscheinend eine völlige Umgestaltung des Staatseisenbahnwesens betrifft, auch ein Aufgeben des bisherigen Grundsatzes in sich zu schließen scheint. Aber das deckt sich mit den Nachrichten, die sonst der Presse zugegangen sind.

Wie übrigens der „Ssyn Otetschestwa“ zu den Zahlen, die er angibt, gekommen ist, ist nicht klar, und ebensowenig geht aus ihnen her, was sie eigentlich umfassen, denn die Charkow-Nikolajewbahn ist nicht 1031, sondern 1352 Werst, die Jekaterininbahn nicht 491, sondern 2133 Werst und die Kursk-Charkow-Ssewastopolbahn nicht 938, sondern 1677 Werst lang. Es fragt sich also, welche Teile jener Bahnen sollen denn vom Staatseisenbahnnetze abgetrennt werden? Wie sich die Verhältnisse auch nach dieser Richtung entwickeln werden, wird sich vermutlich bald zeigen, es wäre aber ein Zeichen großer Ratlosigkeit, wenn bereits nach der kurzen Spanne Zeit in der Verwaltung der Eisenbahnen ein so durchgreifender, einschneidender Systemwechsel eintreten sollte.

Noch einiges über Fahrberichte.

Auf diesen in letzter Zeit mehrfach in dieser Zeitung behandelten Gegenstand möge hiermit nochmals die Aufmerksamkeit gelenkt werden.

Die Fahrberichte von Zügen, die mehrere Direktionsbezirke durchfahren, werden im allgemeinen nur der Direktion, in deren Bezirk sie am längsten verweilen oder die die Züge und das zugehörige Personal stellt, übersandt. So gelangen beispielsweise die Berichte der Züge Berlin-Altona und Berlin-Hannover-Hamm nur zur Direktion Altona bezw. Hannover, obwohl die Züge im Bezirk der Direktion Berlin endigen und beginnen. Die Direktion Berlin erhält von ihnen nur Kenntnis, wenn sie ihr etwaiger Unregelmäßigkeiten wegen übersandt werden. Gewöhnlich werden sie aber in solchen Fällen der betreffenden Berliner Betriebsinspektion direkt zur Erledigung überwiesen. Die hier häufig in großer Zahl gleichzeitig einlaufenden Fahrberichte, in denen die zu untersuchenden Unregelmäßigkeiten blau angestrichen sind, werden dann den betreffenden Dienststellen zum Bericht zugeschickt.

In vielen Fällen handelt es sich um Zugverspätungen. Zug A hat z. B. vor einer Station 12 Minuten halten und auf das Einfahrtssignal warten müssen. Die Inspektion hat die Aufgabe, die Ursachen festzustellen, damit durch Änderung des Fahrplans Abhilfe geschaffen oder, falls ein Verschulden von Bediensteten vorliegt, diese zur Verantwortung gezogen werden können. Der Bericht der Station lautet dann, allerdings wohl nur bei sehr stark belasteten Strecken und unzureichenden Bahnhofsanlagen, beispielsweise folgendermaßen:

„Zug A konnte nicht Einfahrt erhalten, weil der verspätete Zug B 37 Achsen auf dem Einfahrtgleis zurückgelassen hatte. Diese mußten erst wegen Überfüllung des Bahnhofs nach 6 verschiedenen Gleisen abgesetzt werden, was längere Zeit in Anspruch nahm. Zug B war mit 22 Minuten Verspätung angekommen und mit 33 Minuten Verspätung abgefahren. Die Aufenthaltsüberschreitung um 11 Minuten wurde dadurch herbeigeführt, daß mit der Einstellung von 24 Achsen erst nach Einfahrt des 14 Minuten verspäteten Eilgüterzuges C begonnen werden konnte. Ein Verschulden liegt nicht vor.“

Um die Richtigkeit dieser Angaben prüfen und gleichzeitig feststellen zu können, wo denn nun der Grund der ganzen Unregelmäßigkeit liegt, braucht die Inspektion die Fahrberichte der Züge B und C. Diese stehen ihr aber nicht zur Verfügung. Sie kann lediglich bei den von den Zügen B und C sonst noch durchfahrenen Stationen anfragen, wann die Züge dort durchgefahren sind. Dann pflegen sich aber auch schon Widersprüche zu zeigen, die die Inspektion nicht klarstellen kann, da sie nur die Aussage einer Station gegen die einer anderen vor sich hat und das Zeugnis eines unabhängigen Dritten, der Fahrbericht des Zugführers, fehlt. Die Inspektion muß ihre Untersuchung abschließen und den Fahrbericht mit einem Vermerk versehen, für dessen Richtigkeit sie voll einzutreten außerstande ist. Aber auch die Direktion kann diesen Vermerk nicht weiter prüfen, da die Züge B und C anderen Direktionen angehören und ihre Fahrberichte daher nicht bei ihr, sondern bei den betreffenden Direktionen liegen. Ein Anfordern der Fahrberichte würde unverhältnismäßig viel Schreibwerk verursachen und Zeit in Anspruch nehmen. Direktion und Inspektion sind demnach häufig auf die Angaben der Stationen angewiesen und haben nur diese Angaben als Anhalt für die Beurteilung des Laufs von Zügen anderer Direktionen und des Einflusses, den diese auf ihre eigenen Züge ausüben.

)ieser Übelstand wäre vermieden, wenn jede Direktion und nspektion in den Besitz der Fahrberichte aller auf ihren trecken verkehrenden Züge gelangte. Dies zu ermöglichen, ürfte nicht schwierig sein, wie folgender Vorschlag zeigen soll:

Die Fahrberichtformulare bestehen aus Heften, ähnlich en Frachtbrief- oder Bestellzettelformularen, auf deren oberster eite der Zugführer mit Bleistift schreibt und mit Hilfe von laupapier sein Geschriebenes auf die anderen Seiten überträgt.)er oberste Bogen wird während der ganzen Fahrt weiter geihrt und zum Schluß, wie bisher, der Direktion, der der Zug ngehört, übersandt. Die anderen Bogen werden dagegen auf er letzten Station eines jeden Inspektionsbezirks oder, falls er Zug dort nicht hält oder der Aufenthalt zu kurz ist, auf esonders bestimmten Stationen herausgenommen und der tation vom Zugführer zur Übersendung an die Inspektion ausehändigt. Die Inspektion erhält somit täglich die Fahrberichte ämtlicher in den letzten 24 Stunden auf ihrer Strecke geahrenen Züge und kann sofort, nicht wie jetzt erst in zwei bis rei Tagen, auf eigenen Anlaß hin mit der Untersuchung beinnen. Sie kann, ohne erst von der Station Bericht zu verngen und ohne zeitraubenden Schriftwechsel in zuverlässigster Veise erkennen, welchen Einfluß ein Zug auf den anderen hat, o der Grund der Verspätung liegt und wo ein etwaiges Verschulden von Bediensteten zu suchen ist; sie kann sich ihre eigene Meinung vor der Untersuchung bereits gebildet haben, und der Inspektionsvorstand kann, im Besitze von wertvollen Unterlagen, die Untersuchung mit größerem Nachdruck führen. In den Fahrberichten zeigen sich häufig Unregelmäßigkeiten in mehreren Inspektionsbezirken. Die Direktion kann sie jetzt sofort alle gleichzeitig untersuchen lassen, denn sie braucht den Fahrbericht nicht erst einer Inspektion nach der anderen zu übersenden, sondern sie behält ihn und verfügt kurz: „Inspektion X untersuche Unregelmäßigkeit bei Zug Y in Station Z und berichte nach 8 Tagen über das Ergebnis.“ Die Inspektion, die aus ihrem Fahrbericht ersieht, was gemeint ist, kann sofort das Erforderliche veranlassen. Zum Schluß werden dann alle Fahrberichte von jeder Inspektion zu bestimmten Terminen, etwa allmonatlich, der vorgesetzten Direktion eingereicht, die dann prüfen kann, ob die Inspektionen alle Unregelmäßigkeiten in genügender Weise verfolgen und welche Maßnahmen sie ergriffen haben. Sie gewinnt dann außerdem einen Überblick über die in ihrem Bezirk fahrenden Züge anderer Direktionen und kann sich erforderlichenfalls mit diesen über Mißstände ins Benehmen setzen.

Berlin, im Mai 1905.

Schroeder, Regierungsbaumeister.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Auf dem Wege zur Betriebsmittelgemeinschaft.** Die Cöln. Ztg. erfährt über die Verhandlungen, die zur Beratung er Betriebsmittelgemeinschaft am 14. und 15. d. M. in Oberhof ı Thüringen stattfanden, folgendes: Man ist sich über den lauptinhalt des später abzuschließenden Staatsvertrages einig eworden. Besonders hat es sich bei den Verhandlungen um en organisatorischen Aufbau des Gemeinschaftsamtes geandelt, also um die wichtigeren bei der Gründung des Geeinschaftsamtes zu lösenden politischen Fragen. Auch die üher von uns erwähnten, in Süddeutschland hervorgetretenen edenken über die Bauart des rollenden Materials, über die eschaffung von Kohlen, Wagen und Lokomotiven können im esentlichen als beseitigt angesehen werden. Nachdem man ich so über den Aufbau und die Wirksamkeit des Gemeinchaftsamtes klar geworden ist, wird die, wie gemeldet, zum 8. d M. anberaumte Ausschußsitzung der Regierungsvertreter ich nur noch mit der Regelung der inneren finanziellen Verältnisse der Betriebsmittelgemeinschaft zu befassen haben. n dieser Hinsicht liegen aber bereits die umfassendsten Vorrbeiten vor. Es sind, um über die finanziellen Wirkungen iner Betriebsmittelgemeinschaft, über die Art und Weise, wie nter der Herrschaft der Betriebsmittelgemeinschaft der finaniełle Ausgleich unter den Vertragsstaaten vorzunehmen ist, larheit zu schaffen, nach allen Richtungen hin die geauesten rechnerischen Erhebungen und Feststellungen geacht worden. So dürfen wir wohl bei dem jetzigen Stande er Verhandlungen hoffen, daß noch im Laufe dieses Jahres er Staatsvertrag über die Betriebsmittelgemeinschaft die geetzgebenden Körperschaften der deutschen Staaten beschäfigen wird.

— **Verbot des Feilbietens von Gegenständen usw. in en Personenwagen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der ffentlichen Arbeiten gibt den Königlichen Eisenbahndirektionen on dem nachstehenden Urteile des Kammergerichts in Berlin enntnis.

Aus den Gründen: Der Angeklagte hat nach den 'eststellungen der Strafkammer am 6. August 1904 den Zeugen Celler und Meinertzhagen seine Waren zur Auswahl vorgelegt, s geschah dies im Eisenbahnzuge auf der Fahrt zwischen 'röndenberg und Langschede. Der Angeklagte ist Hausierer; r benutzt, mit der Absicht fortgesetzter Wiederholung, die 'ahrten zwischen den genannten Orten, seine Waren bei den litreisenden abzusetzen. Damit ist der Tatbestand einer Überretung der §§ 53, 62 der Betriebsordnung für die Haupteisenahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 erschöpft. Denn für die ı Frage stehende Strecke gilt eine allgemeine Anordnung der lisenbahndirektionen Essen und Elberfeld, wonach „das geerbsmäßige Feilbieten oder Verkaufen von Gegenständen ller Art . . . in den Zügen verboten“ ist. Ob der Angeklagte on seinen Waren etwas an die Zeugen verkauft hat, mag ahingestellt bleiben. Jedenfalls hat er, und zwar gewerbsnäßig, seine Waren feilgeboten, indem er sie den Zeugen zur uswahl vorlegte. Daß er dies tat, weil die Zeugen ihn im uli einmal ersucht hatten, er möge ihnen ein Portemonnaie und ein Paar Hosenträger mitbringen, die sie zu kaufen wünschten, ist ohne Bedeutung. Denn daraus, daß die Zeugen am 6. August erst noch auswählten, ist mit Recht gefolgert, daß der Angeklagte damals nicht etwa eine schon früher festgekaufte Ware ablieferte (abgab), daß er vielmehr verschiedene Waren feilbot.

— **Einsetzung eines Ausschusses zur Fortbildung der Wohlfahrtseinrichtungen bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen.** Ein Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 10. d. M. besagt folgendes: „Wiederholt habe ich darauf hingewiesen, daß die Fürsorge für das Wohl ihrer Bediensteten zu den vornehmsten Aufgaben der Königlichen Eisenbahndirektionen zu rechnen ist. Um die für die Wohlfahrt der Eisenbahnbediensteten getroffenen Einrichtungen immer mehr zu vervollkommnen und die Anregungen, welche auf diesem Gebiet gegeben werden, einer sachgemäßen Prüfung zu unterziehen, berufe ich einen Ausschuß, bestehend aus den Königlichen Eisenbahndirektionen in Berlin, Cassel, Cöln, Danzig, Erfurt, Kattowitz und Mainz, dessen Leitung ich der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin übertrage. — Abgesehen von der allgemeinen Fortbildung sämtlicher Wohlfahrtseinrichtungen wird der Ausschuß seine Tätigkeit hauptsächlich auf die Angelegenheiten der Pensions- und Krankenkassen, der Unfallfürsorge und Unfallverhütung, des Wohnungswesens, der Fürsorge für die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bediensteten, der Eisenbahnvereine und ihrer Wohlfahrtseinrichtungen zu erstrecken haben, und zu diesem Zweck je nach dem Umfange des vorliegenden Arbeitsstoffes, in der Regel aber nicht öfter als halbjährlich einmal zusammentreten. — Ich behalte mir vor, in geeigneten Fällen den Ausschuß zu hören, und empfehle den Königlichen Eisenbahndirektionen, vor der Entscheidung wichtiger Fragen und vor der Einführung wesentlicher Neuerungen die Äußerung des Ausschusses einzuholen. — Von der Anberaumung von Ausschußsitzungen ist mir unter Mitteilung der Tagesordnung rechtzeitig Kenntnis zu geben, da ich mir vorbehalte, in geeigneten Fällen Kommissare zur Teilnahme an den Verhandlungen zu entsenden. Ebenso sind mir alle Niederschriften über stattgehabte Ausschußsitzungen einzureichen.“

— **Mustersatzungen für die Betriebskrankenkassen.** Nachdem durch das Gesetz betreffend weitere Abänderungen des Krankenversicherungsgesetzes vom 25. Mai 1903 die Mindestdauer der Kassenleistungen von 13 auf 26 Wochen ausgedehnt worden ist, macht ein an die Königlichen Eisenbahndirektionen gerichteter Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten unter Hinweis auf einen früheren Erlaß darauf aufmerksam, daß von den Betriebskrankenkassen das Krankengeld mindestens auf die Dauer von 26 vollen Wochen vom Beginn des Krankengeldbezuges und nicht vom Beginn der Krankheit ab zu zahlen ist. Soweit von einzelnen Betriebskrankenkassen das Krankengeld noch über die Dauer von 26 Wochen hinaus gezahlt wird, empfiehlt es sich im Interesse einer gleichmäßigen Behandlung der Kassenmitglieder, auch in diesen Fällen die satzungsmäßige Dauer des Krankengeldbezuges allgemein vom Beginn des letzteren ab zu rechnen. Es werden daher im § 10 Absatz 1 der Mustersatzungen für die Betriebskrankenkassen die Worte: „nach Beginn der Krankheit“ gestrichen.

— **Verhütung von Waldbränden.** Durch einen Erlaß vom 9. d. M. sind die Königlichen Eisenbahndirektionen von dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten veranlaßt worden, die Vorkehrungen sorgfältig zu prüfen und zu überwachen, die

zum Schutze der einer Entzündung durch Flugfeuer besonders ausgesetzten Waldstrecken getroffen sind. Besonders ist für Wundhalten der Schutzstreifen und Schutzgräben und für ausreichende Bewachung der gefährdeten Stellen zu sorgen. Zugleich wird ein früher ergangener Erlaß, betreffend die Beschaffenheit der Funkenfänger und Aschkasten in den Lokomotiven, in Erinnerung gebracht. Endlich werden die Eisenbahnkommissare ersucht, auf die ihrer Aufsicht unterstellten Privatbahnverwaltungen in gleichem Sinne einzuwirken.

— **Errichtung einer neuen Zentralwerkstätte in Bayern.** Mit Allerhöchster Genehmigung wird von der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung ab 1. Juli d. J. eine weitere Zentralwerkstätte in Aubing (nächst München an der Bahnlinie München-Herrsching gelegen) errichtet; zu ihrem Direktor wurde der Obermaschineninspektor Franz Wagner von Nürnberg befördert.

— **Vereinfachung des Güterdienstes.** Der „Schwäbische Merkur" meldet: „Die am 1. Juli in Wirksamkeit tretenden Vereinbarungen zwischen den deutschen Eisenbahnverwaltungen über die Einschränkung der Güterumleitungen ermöglichen auch eine wesentliche Vereinfachung des Güterdienstes auf den württembergisch-badischen Wechsel- (Gemeinschafts-) Stationen. Auf einer Anzahl dieser letzteren unterhielt jede der beiden Eisenbahnverwaltungen besondere Güterstellen mit eigenem Personal. Diese Einrichtung, für welche nach dem 1. Juli ein Bedürfnis nicht mehr besteht, kommt in Wegfall. Die badischen Güterstellen in Jagstfeld, Mühlacker, Mengen und Sigmaringen kommen in Abgang. Gleichzeitig werden die württembergischen Güterstellen in Bretten, Villingen und Immendingen aufgehoben. Der gesamte Güterdienst wird durch die Betriebsverwaltung des betreffenden Orts besorgt. Das beteiligte Personal wird zurückgezogen; neben der Geldersparnis tritt eine wesentliche Geschäftsvereinfachung ein; der Dienst der Gemeinschaftsstationen wird wesentlich erleichtert. Mögen dieser Erleichterung bald weitere mit der Einführung der Betriebsmittelgemeinschaft nachfolgen!"

— **Baugenossenschaften und Erbbaurecht.** Anläßlich der Beratung über den Eisenbahnetat in der württembergischen Kammer der Abgeordneten erklärte der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden, er stehe den Bestrebungen der Beamten der Verkehrsanstalten, Baugenossenschaften zu gründen, an sich freundlich gegenüber, er sehe darin eine willkommene Unterstützung staatlicher Bestrebungen, aber allerdings nur dann, wenn auch wirklich das bestehende Wohnungsbedürfnis rascher befriedigt werde, als es der Staat allein zu befriedigen vermöge. Wenn aber Beamte, die solche Baugenossenschaften bilden wollen, ihrerseits nur ganz geringe Beträge aufbringen, alles übrige aber doch vom Staat aufgebracht werden soll, so werde eben dieser Zweck nicht erreicht. Wenn, wie dies bei manchen Baugenossenschaften der Fall sei, von den Beamten selbst nur 5 % gezeichnet werden, die übrigen 95 % aber vom Staat beschafft werden müssen, so sei doch klar, daß es der Staat vorziehe, das volle Kapital auszugeben und dafür Eigentümer der Häuser zu bleiben, anstatt die Rolle des Gläubigers zu übernehmen und sich sein Verfügungsrecht und seine Aktionsfreiheit beschränken zu lassen. Der Staat habe ein Interesse daran, daß die in Frage kommenden Gebäude an bestimmten Orten errichtet und daß bestimmte Beamte darin untergebracht werden, das Bestimmungsrecht darüber könne nicht an die Baugenossenschaften abgetreten werden. Wollte sich der Staat dieses Recht als Gläubiger vertragsmäßig vorbehalten, dann müßte er in die Verträge mit den Beamten alle möglichen Auflagen, Bedingungen und Vorbehalte aufnehmen, die nur geeignet wären, zu unliebsamen Auseinandersetzungen zu führen. Etwas anders verhalte sich die Sache vielleicht anderen Beamtengattungen gegenüber. Bei mittleren Beamten z. B. könne es dem Staat bis zu einem gewissen Grad einerlei sein, wo diese Beamten ihre Wohnhäuser bauen. Sollten von dieser Seite Gesuche um Unterstützung von Baugenossenschaften einkommen, so wolle er sich nicht schlechtweg ablehnend verhalten, vorausgesetzt, daß auch hier nicht der größere Teil des Bauaufwands vom Staat getragen werden solle. Wenn eine derartige staatliche Unterstützung in der Form eines zu gewährenden Erbbaurechts gewünscht werden sollte, so wolle er zur Verwirklichung dieses Wunsches, soweit es an ihm liege, beitragen. Wenn man aber in dieser Weise die Verkehrsbeamten unterstütze, könne eine gleiche Unterstützung anderen staatlichen Beamten nicht wohl vorenthalten werden. Ob man unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo allerwärts neue Häuser entstehen und zahlreiche Wohnungen aller Art leer stehen, den Beamten besonders zureden soll, zu dieser Überproduktion auch ihrerseits noch durch Bildung von Baugenossenschaften beizutragen, sei wohl zu erwägen. Auch werde man darauf hinweisen dürfen, wie derartige Beamten-Baugenossenschaften da und dort schon in finanzielle Nöten, ja zum Konkurs gekommen sind. Wenn dann in solchen Fällen der Staat seine Rechte als Gläubiger geltend machen wolle, so werde ihm dies voraussichtlich sehr verübelt, dann sei nicht mehr von seinen Rechten, sondern nur noch von seinen Pflichten die Rede.

In der Kammer der Standesherren entspann sich im Anschluß an die Verhandlung der Abgeordnetenkammer eine längere Debatte über die Wohnungsfürsorge und das Erbbaurecht; namentlich sprach sich der Staatsminister des Innern Dr. v. Pischek eingehend über die Vorteile und Nachteile des Erbbaurechts aus sowie über die in anderen Ländern, z. B. in Österreich und England, mit dem dort bestehenden ähnlichen Recht gemachten Erfahrungen, die nicht besonders günstig seien. Auch als es sich um die Besiedelung von Kiautschou gehandelt habe, sei die Frage, ob nicht das Erbbaurecht zur Erleichterung der Ansiedlung dienlich wäre, studiert worden, aber man sei zu einer verneinenden Anschauung gekommen. Sichere Rechtsverhältnisse werden nach seiner, des Ministers, Ansicht geschaffen, wenn der Staat eigene Gebäude auf eigenem Grund und Boden errichte und sie zu einem billigen Mietzins an die Beamtenklassen, denen er billige Wohnungen zuwenden wolle, abgebe. Der Beamte habe zwar dann nicht das Gefühl des Eigentümers, aber das volle Gefühl des gesicherten Eigentümers habe auch der Erbbauberechtigte nicht. Etatmäßig sei die Frage die, ob es für den Staat billiger komme, wenn er den Baugenossenschaften Grund und Boden zum Erbbaurecht abgebe und mit ihnen Erbbauverträge abschließe oder nicht. Hier komme es auf die Prüfung der besonderen Verhältnisse an. Wenn der Staat ein geeignetes Bauland schon habe, das ihm zur Zeit eine erhebliche Rente nicht abwerfe, werde er wahrscheinlich billiger fahren. Was die Frage betreffe, in welchem Zustand das Gebäude zur Zeit des Erlöschens des Erbbaurechts sich befinden werde und welchen Wert es dann habe, so werden alle Vertragsbestimmungen gegen eine mangelhafte Unterhaltung nicht gut aufkommen können. Befinde sich das Gebäude zur Zeit des Erlöschens des Erbbaurechts in einem guten Zustand, so lasse sich nicht verkennen, daß eine gewisse Härte für den letzten Besitzer darin liege, wenn er es, sei es unentgeltlich, sei es gegen einen kleinen Ersatz an den Staat abtreten müsse. Der Staat werde seine Beamten nicht drücken wollen und nicht können. Er führe dies alles an, nicht um sich gegen die Anregung, einen Versuch, auszusprechen, sondern um hervorzuheben, daß es sich zunächst nur um einen Versuch handeln werde, der vorerst in kleinem Maßstab zu machen sein werde.

— **Bestellungen bei deutschen Lokomotivfabriken.** In den letzten Tagen sind, wie der „Berl. Akt." meldet, bedeutende Lokomotivlieferungen nach Südamerika und Asien zum Abschluß gekommen. Es handelt sich dabei um Aufträge im Betrage von etwa 12 000 000 ℳ. Ein erheblicher Teil dieser Bestellungen ist deutschen Werken zugefallen. So sind der Firma Hentschel & Sohn in Cassel, der Hannoverschen Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals Egestorff, der Maschinenfabrik A. Borsig und der Berliner Maschinenbau-Aktiengesellschaft vormals L. Schwartzkopff erhebliche Aufträge zuteil geworden. Die Lokomotiven sind noch im laufenden Jahre abzuliefern. Die Fabriken sind durch diese neuen Aufträge auf mehrere Monate hinaus mit Arbeit reichlich versorgt. Einen Teil der Lieferungen haben sich belgische Fabriken gesichert.

— **Personalnachrichten.** Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden befördert: zu Direktionsräten die Direktionsassessoren Otto Morhart bei der Generaldirektion und Friedrich Drumm bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Rosenheim, zum Oberbauinspektor in Schweinfurt der Direktionsassessor Dr. Jakob Zinßmeister, zum Obermaschineninspektor bei der Zentralwerkstätte München der Direktionsassessor Heinrich Kraemer und zum Direktionsassessor bei der Betriebswerkstätte Augsburg der Eisenbahnassessor August Fried; ernannt: zu Eisenbahnassessoren die geprüften maschinentechnischen Praktikanten Friedrich Hörmann bei der Betriebswerkstätte Augsburg und Johann Huebner bei der Zentralmagazinverwaltung Nürnberg, dann der geprüfte Staatsbaupraktikant Hermann Beckh bei der Eisenbahnbetriebsdirektion Nürnberg; versetzt: die Direktionsassessoren Georg Schmid in Augsburg als Vorstand zur Bahnstation Gunzenhausen und Karl Windstoßer von Augsburg zur Zentralwerkstätte Nürnberg, dann der Eisenbahnassessor Rudolf Keller von Nürnberg zur Betriebswerkstätte Regensburg.

Österreich.

— **Die Verstaatlichung und die Investitionspolitik der Privatbahnen.** Der Generaldirektor der Südbahn Hofrat Dr. v. Eger bespricht unter diesem Titel in der „Neuen freien

Presse“ die Folgen der Unsicherheit, in welcher sich die zur Verstaatlichung reifen Bahnen bezüglich der Einlösung befinden. Die privaten Eisenbahngesellschaften werden dadurch vor allem behindert, Investitionen auszuführen, die sie selbst im Interesse der Betriebsökonomie für wertvoll halten, und diese mit neuen Aufwendungen zurückhaltende Politik hemme die eigene Entwicklung der Privatbahnen, vermindere ihren Wert für den Staat im Falle der Einlösung und schädige die Industrien, welchen die Bestellungen der Privatbahnen unter normalen Verhältnissen reiche Beschäftigung bieten. Kein Einsichtiger werde aber den Privatbahnen zumuten können, vor der Einlösung große Summen für Investitionen zu verwenden, deren Vorteile der Staat genieße, während die Gesellschaft ihre Einlösungsrente dauernd schmälere. Der Widerspruch, der in dieser Frage zwischen den Interessen des Staates und der privaten Eisenbahngesellschaften besteht, lasse es begreiflich erscheinen, wenn man die Mittel erwäge, durch welche der gegenwärtige, auf die Dauer unhaltbare Zustand beseitigt werden könne.

Hofrat v. Eger geht von der allgemeinen Erwägung aus, daß der größte Teil der Investitionen — zweckentsprechende Wahl und planmäßige Durchführung vorausgesetzt — die Betriebskosten herabsetze und die Bewältigung des Verkehrs erleichtere. Die meisten Investitionen werden daher nutzbringend sein; jene allerdings, die ausschließlich dem Zwecke dienen, die Betriebssicherheit zu erhöhen, werde man nicht als Aufwendungen bezeichnen können, welche die Betriebsökonomie unmittelbar in günstigem Sinne beeinflussen. Jedenfalls bewirke aber die Beschaffung von Fahrbetriebsmitteln, die Anlage neuer Gleise, die Erweiterung von Stationen usw. eine Verringerung der Betriebskosten der Bahn. Die Einführung der schweren leistungsfähigeren Lokomotiven habe z. B. bei der Südbahn eine wesentlich gesteigerte Zugausnutzung ermöglicht, und auch im Jahre 1904 sei unter dem Einflusse nutzbringender Investitionen eine bedeutende Mehrleistung erzielt worden, der gegenüber die Betriebsausgaben nicht in dem gleichen Maße angewachsen sind. Bei sämtlichen Privatbahnen erfolge die Einlösung auf Grund des durchschnittlichen Reinertrages der letzten sieben Jahre. Der Vorschlag Hofrat v. Egers beruht nun auf folgender Grundlage: Wenn eine Eisenbahn die Früchte ihrer Investitionen sieben Jahre genossen hat, so hat sie das investierte Kapital voll ausgenutzt und der Staat hätte ihr bei der Einlösung für diese Aufwendungen, die auf sieben Jahre zurückreichen, keine Vergütung zu leisten. Wenn sich aber die Bahn noch nicht sieben Jahre im Genusse der Investitionen befand, so soll die Staatsverwaltung ihr den Teilbetrag vergüten, welcher auf jenen Abschnitt der siebenjährigen Zeitdauer entfällt, in welchem die eingelöste Bahn bereits im Besitze des Staates ist. Wenn z. B. eine zur Verstaatlichung reife Privatbahn im Jahre 1905 nutzbringende Investitionen für 1 000 000 Kr. macht, aber erst im Jahre 1912 eingelöst würde, wäre das in den Aufwendungen verbrauchte Kapital getilgt, und der Staat hätte keinen Ersatz zu leisten. Wenn aber die Einlösung noch im Jahre 1905 erfolgen würde, müßte der investierte Betrag vollständig zurückerstattet werden. Im Jahre 1909 hätte die einlösende Staatsverwaltung der Bahn $^3/_7$ des Aufwandes zu ersetzen, da sie in den drei Jahren 1909, 1910 und 1911 des siebenjährigen Zeitabschnitts die Vorteile der Investition genieße.

Wenn den Privatbahnen auf diese Weise ein Ersatz für die vor der Verstaatlichung gemachten Investitionen zugesichert würde, entfiele für die zur Einlösung reifen Gesellschaften die Notwendigkeit, mit Aufwendungen zurückzuhalten. Ein solches Übereinkommen könnte wohl beiden Teilen entsprechen, würde die Entwicklung der Privatbahnen fördern und der Industrie, welche über Mangel an Bestellungen klagt, neue Beschäftigung bieten. Der Vorschlag sei überdies zu jeder Zeit anwendbar, ob nun sofort oder erst nach vielen Jahren verstaatlicht werde.

— Neuer Militärtarif für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen. Am 1. Mai d. J. ist ein neuer Militärtarif in Kraft getreten, welcher gegenüber dem früheren einschneidende Änderungen rücksichtlich der Gütertarife enthält. Im Personenverkehr bestehen nach wie vor für die österreichischen und ungarischen Bahnen verschiedene Einheitssätze. Diese betragen für die Person und das Kilometer:

	I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.
bei den österreichischen Bahnen .	2,4 h	1,8 h	1,2 h
bei den ungarischen Bahnen . .	3,2 „	2,4 „	1,6 „

Für den Güterverkehr ist dagegen durch den neuen Tarif eine vollständige Einheitlichkeit der österreichischen und ungarischen Bahnen zur Durchführung gelangt. Die Einheitssätze sind bei Eilgut nach drei, bei Frachtgut nach vier Staffeln abgestuft und erfolgt die Berechnung der Fracht im Anschlußverkehr nicht wie früher getrennt für die Linien jeder einzelnen Verwaltung, sondern unter Durchrechnung der Gebühren.

— Fahrkartensteuer. Wie den „Mitteilungen des Finanzministeriums“ zu entnehmen ist, bezifferten sich die Gesamteinnahmen aus der am 1. Januar 1903 eingeführten Fahrkartensteuer vom Personentransport auf Eisenbahnen im Jahre 1903 mit 16 431 138 Kr., während die Ausgaben nur 205 Kr. betrugen. Die größten Einnahmen wurden erzielt in Niederösterreich mit 9 752 750 Kr., in Böhmen mit 2 342 776 Kr. und in Galizien mit 2 144 998 Kr., die geringste Einnahme, nämlich 187 Kr., ergab sich in Dalmatien.

— Die Malzrefaktie. Gelegentlich des Abschlusses des deutsch-österreichischen Handelsvertrages sind bekanntlich auch Vereinbarungen tarifarischer Natur getroffen worden, unter denen die Behandlung der Malzrefaktie besonderes Interesse erweckt hat. Man ist übereingekommen, daß auf deutscher Seite das Verhältnis zwischen den Frachtsätzen für Gerste und für Malz auf die Dauer des Vertrages nicht geändert werden soll, so daß es nicht möglich sein wird, die Spannung zwischen Gerste- und Malzzoll auf eisenbahntarifarischem Wege zu vergrößern. Hingegen hat die österreichische und ungarische Regierung in Aussicht gestellt, die Malzrefaktie aufzuheben. Die derzeit geltende Malzrefaktie ist mit Wirksamkeit bis 30. d. M. verlautbart. Es ist begreiflich, daß die Malzindustriellen die kurze Zeit bis zum Inslebentreten des Handelsvertrages voll ausgenutzt sehen wollen, und dürfte wohl eine mehrmonatliche Verlängerung der Gültigkeit der Malzrefaktie platzgreifen. Zu einer solchen Maßnahme ist die Regierung zweifellos berechtigt, solange der neue Handelsvertrag mit Deutschland noch nicht in Kraft steht.

— Beförderung von Fischen. Auf dem kürzlich in Wien abgehaltenen internationalen Fischereikongreß wurde beschlossen, der permanenten internationalen Fischereikongreßkommission, den verschiedenen Fischereivereinen und den Interessenten zu empfehlen, auch dem Fischtransportwesen ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden und bei den Regierungen dahin zu wirken, daß in dieser Beziehung bahnbrechende, dem modernen Zeitgeist, den Bedürfnissen und Anforderungen entsprechende Reformen eingeführt werden. Insbesondere soll die Festsetzung einer entsprechend kurzen, mit der Stunde der Absendung beginnenden Lieferzeit für den Bahnversand von Krebsen, Austern, Fischen und Fischwaren angestrebt werden.

— Zuständigkeit bei Klagen gegen die Staatsbahnverwaltung. Nach der Verordnung des Gesamtministeriums vom 9. März 1898, betreffend die Dienstinstruktion für die Finanzprokuratoren, ist in Passivprozessen gegen die Staatsverwaltung zunächst jene Finanzprokuratur zur Vertretung des Ärars berufen, in deren Sprengel die Sache sich befindet, auf die der Rechtsstreit Bezug hat. In Ermangelung einer solchen Beziehung ist jene Finanzprokuratur berufen, in deren Sprengel die Ereignung stattgefunden hat, durch die der geltend gemachte Anspruch entstanden ist. Greift auch dieser Zuständigkeitsgrund nicht Platz, so richtet sich die Zuständigkeit nach dem Amtssitze der Verwaltungs- oder Aufsichtsbehörde, welche der zuständigen Zentralstelle unmittelbar untergeordnet ist. Diese Bestimmung hat zur Folge, daß die Ermittlung des zuständigen Gerichts bei Klagen gegen die Staatsbahnverwaltung nicht immer leicht fällt, und daß Parteien, welche in Wien ihren Wohnort oder Sitz haben, sehr häufig genötigt sind, Prozesse gegen die Staatsbahnverwaltung bei einem entfernten Gerichte zu führen.

Der Verein „Kommunikation“ hat es unternommen, auf eine Abänderung jener Dienstinstruktion hinzuwirken, und zwar in der Richtung, daß die niederösterreichische Finanzprokuratur unter allen Umständen zur Vertretung des Eisenbahnärars berechtigt und hierdurch das bezügliche Wiener Gericht zuständig werde.

Die Frage der Neuregelung der Gerichtszuständigkeit bei Klagen gegen die Staatsbahnverwaltung stand auch auf der Tagesordnung der letzten Vollversammlung der Wiener Handels- und Gewerbekammer. Der Berichter vermied es, bestimmte Vorschläge zu machen, und will es den beteiligten Behörden überlassen, durch gegenseitiges Einvernehmen eine gedeihliche Lösung der Zuständigkeitsfrage bei Klagen gegen die Staatsbahnverwaltung herbeizuführen. Die Handels- und Gewerbekammer stimmte dem Berichte vollinhaltlich zu.

— Der böhmische Braunkohlenverkehr im Jahre 1904. Die von der Direktion der Aussig-Teplitzer Eisenbahn herausgegebene Statistik des böhmischen Braunkohlenverkehrs im Jahre 1904 läßt die ungünstigen Einwirkungen der außerordentlichen Trockenheit des vorigen Sommers und der dadurch herbeigeführten Störung der Kohlenverschiffung auf der Elbe deutlich erkennen. Die Jahreserzeugung ist von 18 301 641 t im Jahre 1903 auf 18 078 665 t, somit um 222 976 t gesunken, die Kohlenausfuhr aber hat einen Ausfall von 444 568 t erlitten, und das Verhältnis des inländischen zum ausländischen Kohlen-

absatz, welches in den letzten Jahren 57:43 betrug, verschob sich zu ungunsten des **Auslandsverkehrs derart**, daß im Jahre 1904 nur 41 % der Jahreserzeugung nach dem Auslande versandt wurden. Der Elbeverkehr, der im Jahre 1903: 2 361 217 t und im Durchschnitt der letzten zehn Jahre rund 2 000 000 t betrug, ist im Jahre 1904 auf 1 650 490 t gesunken. In Aussig Landungsplatz wurden im letzten Jahre um 599 128 t, in Rosawitz um 105 921 t Kohlen weniger umgeschlagen als im Jahre 1903. Der Ausfall im Elbeverkehr wurde nur teilweise durch einen stärkeren Bahnversand gemildert, welcher um 184 323 t gestiegen ist. Der Ausfall in den beförderten Mengen trifft in seinem ganzen Umfange die Aussig-Teplitzer Eisenbahn, welche durch die Störung im Elbeverkehr am meisten geschädigt wurde, während die Buschtěhrader Eisenbahn hiervon gar nicht betroffen wurde und bei den Staatsbahnen der Ausfall im Elbeverkehr dadurch aufgewogen erscheint, daß infolge Inbetriebsetzung eines dem Ärar gehörigen Schachtes in Obergeorgenthal eine Steigerung der beförderten Menge erzielt wurde. Die Menge der aufgegebenen Kohle weist gegen das Jahr 1903 bei der Aussig-Teplitzer Eisenbahn einen Rückgang von 5,8 %, bei der Buschtěhrader Eisenbahn eine Zunahme von 5,6 % und bei den Staatsbahnen eine solche von 3 % auf. Die Abhängigkeit des Elbeverkehrs vom Elbewasserstand ist in der Statistik auch durch zwei graphische Darstellungen zur Anschauung gebracht, in welchen die täglichen Wasserstände, die Tagesaufgaben und der Gesamtelbeverkehr der Jahre 1903 und 1904 dargestellt sind. Eine weitere bildliche Darstellung stellt die Gesamterzeugung, sodann den inländischen Verkehr nach seinen Hauptrichtungen und den Verbrauch an böhmischer Braunkohle in Berlin, Leipzig, Dresden und Riesa im Vergleich zu jenem an deutschen Braun- und Steinkohlen in den Jahren 1903 und 1904 dar.

An dem Gesamtkohlenverkehr waren die Aussig-Teplitzer Eisenbahn mit 52,1 %, die Buschtěhrader Eisenbahn mit 13,7 % und die österreichischen Staatsbahnen mit 34,2 % beteiligt. An dem Kohlenempfange waren nebst den österreichischen Staatsbahnen mit 4 200 000 t insbesondere die Böhmische Nordbahn, die Staatseisenbahngesellschaft und die Österreichische Nordwestbahn mit rund 585 000 bis 644 000 t beteiligt, während von ausländischen Bahnen die sächsischen Staatsbahnen etwa 3 300 000 t, die bayerischen Staatsbahnen rund 1 800 000 t und die preußischen Bahnen rund 791 000 t zu befördern hatten.

Ungarn.

— **Auskünfte der Stationsvorstände über Verkehrsbeschränkungen.** Der Ungarische Landes-Tierhandelsverein brachte ein Gesuch beim Ackerbauministerium ein, in welchem um die Verfügung gebeten wurde, daß zum Zwecke der leichteren Auskunfterteilung an Tierhändler von dem Auftritt und Erlöschen der amtlich zu verlautbarenden Krankheiten die Stationsvorstände der Viehverladestationen seitens der Tierärzte unmittelbar und unverzüglich verständigt werden sollen. Dieses Ansuchen erfuhr eine abweisliche Erledigung, weil durch die beantragte Maßnahme der gewünschte Zweck nicht erreicht werde. Darüber, ob die von einem bestimmten Orte stammenden, in einer Verladestation verladenen Tiere nach der Bestimmungsstation frei oder nur auf Grund besonderer Genehmigung versendet werden können, muß, wie in dem Erlasse des Ackerbauministeriums hervorgehoben wird, die Anfrage an die Behörde erster Instanz, bezw. an den bei der betreffenden Behörde eingeteilten Tierarzt gerichtet werden, keineswegs aber an den Vorstand der Viehverladestation, der nur von den in den Veterinäranzeigen verlautbarten Verboten und von den durch die Behörde ihm mitgeteilten örtlichen Sperrmaßregeln wissen könne. Der Stationsvorstand sei überhaupt nicht berufen, fallweise festzustellen, unter welchen Bedingungen die Tiere vom veterinärpolizeilichen Standpunkt aus versendet werden können. Die Entscheidung dieser Frage stehe dem in den Viehverladestationen als Veterinärsachverständiger verwendeten Tierarzte zu, der zugleich die Tiere zu untersuchen und die Viehpässe genau zu prüfen habe.

Da die in einer Station zur Versendung gelangenden Viehsendungen zumeist nicht aus jener Gemeinde oder der unmittelbaren Umgebung derselben stammen, in deren Gemarkung die Station liegt, und in vielen Fällen die Tiere von beträchtlich weit abgelegenen Ortschaften zugetrieben werden, sei das Ansuchen des Vereines überhaupt unausführbar. Es könne wohl nicht in den Absichten des Vereines liegen, dem Stationsvorstand Verpflichtungen aufzuerlegen, deren genaue Erfüllung nicht gefordert werden könne.

Endlich gehöre die amtliche Erklärung, daß eine infektiöse Tierkrankheit erloschen sei, nicht in den Wirkungskreis des Tierarztes, sie bilde vielmehr eine Aufgabe der zuständigen Behörde. Sonach könne eine derartige Erklärung von dem ungarischen Tierarzt gar nicht abgegeben werden.

— **Eisenbahnfrevel.** Auf der Bergbahn Resicza-Székul wurde dieser Tage ein verwegener Anschlag verübt. Im Dunkel der Nacht wälzte man riesige Felsblöcke auf den Bahnkörper, durch welche der am frühen Morgen verkehrende erste Zug zum Entgleisen gebracht wurde. Die Lokomotive mit dem Heizer und die nachfolgenden zehn Lastwagen stürzten in den Berzavafluß. Der Heizer wurde gerettet, die Hebung der Wagen wird geraume Zeit erfordern. Der Verbrecher, ein entlassener Arbeiter, der mit diesem Anschlag einen Racheakt verübte, wurde verhaftet.

— **Revision des Berner Übereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr.** An der am 4. Juli in Bern zusammentretenden Konferenz zur Revision des Berner Frachtrechtsübereinkommens wird Ungarn durch den Ministerialrat Csöke, den Oberinspektor der Staatsbahnen Hendel, den Inspektor Mátray und den Oberkontroleur Gouda vertreten sein.

Übrige europäische Länder.

— **Paris-Lyon-Mittelmeerbahngesellschaft.** Diese größte französische Eisenbahnverwaltung hatte in den ungünstigen Jahren 1901 und 1902 noch mit 21 000 000 Fr. die gewährleisteten Staatszuschüsse in Anspruch nehmen müssen. In den beiden folgenden Jahren 1903 und 1904 konnte sie die genannte Summe zurückzahlen und sich ganz von den Staatszuschüssen befreien. Die Gesellschaft kommt dadurch in die Lage, falls die Zeit der Überschüsse anhält, vor allem die Lücken ausfüllen zu können, welche sich in der Pensionskasse gezeigt haben. Eine vorgenommene Prüfung der Wahrscheinlichkeitsrechnung hat ergeben, daß das Kapital von rund 162 000 000 Fr., welches letztes Jahr in der Bilanz als Reserve der Pensionskasse aufgeführt war, die Verpflichtungen nur bis ungefähr zum Jahre 1920 zu erfüllen gestattet. Wenn auch eine gesetzliche Verpflichtung dazu nicht besteht, will doch die Gesellschaft diesem Mangel abhelfen. So hat sie sich entschlossen, dem Dienst der Pensionskasse die Sonderreserven von etwa 40 000 000 Fr. zu überweisen, die seinerzeit für unvorhergesehene Fälle geschaffen waren, welch letztere indes bisher klugerweise aus den laufenden Einnahmen gedeckt worden sind. Künftig sollen, abgesehen von den satzungsmäßigen Zuteilungen zur Reserve beträchtliche Summen, dieses Mal 8 000 000 Fr., für die Sonderreserven der Pensionskasse vorweggenommen werden. Das Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn umfaßte im Jahre 1904 9312 km. Die Gesamteinnahmen betrugen rund 461 000 000 Fr., die Gesamtausgaben 218 000 000 Fr., der Reinüberschuß 243 000 000 Franken, d. i. rund 7 250 000 Fr. mehr als im Vorjahre. Das bessere Ergebnis rührte, wie allgemein bei den französischen Eisenbahnunternehmungen, weniger aus den nur mäßig gesteigerten Einnahmen, als aus weiteren Ersparnissen in den Ausgaben her. Wenn die Einnahmen kaum um 2 750 000 Fr. wuchsen, während ihre Zunahme in 1903: 8 000 000 Fr. ausgemacht hatte, so wird das hauptsächlich den unglücklichen Verhältnissen in Marseille zugeschrieben, wo Arbeiterausstände und -Kämpfe den größten Teil des Jahres Handel und Verkehr schwer schädigten. Der Betriebskoeffizient, das Verhältnis der Ausgaben zu den Einnahmen, ist stetig mit jedem Jahre von 53,2 % in 1901 auf 47,3 % in 1904 herabgedrückt worden. 1903 betrug er 48,6 %. Übrigens stand der Betriebskoeffizient schon im Jahre 1899 auf nur 47,6 % und war dann in den beiden folgenden Jahren um fast 6 % gestiegen. Im Berichtsjahr wurden 80 100 000 km von Güterzügen gefahren, d. i. 1 400 000 km weniger als im Vorjahre, Personen- und Postzüge fuhren dagegen 500 000 km mehr. Das algerische Netz der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn von 513 km Länge zeigt einen Fehlbetrag von 165 000 Fr., wofür der Staatszuschuß in Anspruch genommen wird. Für Arbeiter- und Wohlfahrtszwecke (institutions patronales) verwendete die Mittelmeerbahn im Jahre 1904 rund 15 000 000 Fr., das ist ungefähr 35 % der an die Aktionäre verteilten Dividende (44 000 000 Fr.). Das „Journal des Transports“, welches den Privatbetrieb gegen den Staatsbetrieb durch dick und dünn vertritt, hebt das lobend hervor und berechnet ferner betreffs der 827 000 000 Fr., welche die Mittelmeerbahn vom Staate an Zuschüssen erhalten hat, daß letzterer daraus tatsächlich die ganz außerordentlich hohe Verzinsung von 9,2 % ziehe. An Steuern und Abgaben müssen nämlich die Unternehmer an den Staat etwa 47 000 000 Fr. zahlen, dazu kommen noch fast 30 000 000 Fr., welche der Staat erspare, indem der Mittelmeerbahn für Post und Telegraphie, für militärische Zwecke usw. bedeutende Lasten auferlegt seien.

— **Die Tarifkontrolle im schweizerischen Eisenbahndepartement.** Über schwerfällige Bureaukratie, wie sie das Tarifbureau des Eisenbahndepartements des Bundesrats betreffs der Tarife der Bundesbahnen ausübe, indem sie wesentlich nur langwieriges Nachrechnen betriebe, beklagen sich wiederholt

lie angesehensten schweizerischen Blätter. An der Kontrolle les inneren Personentarifs arbeite ein Beamter etwa 10 Monate, in derjenigen des internen Gütertarifs zwei Mann fünf Monate isw.; irgendwelche beträchtliche Änderungen an den Rechnungen habe diese Arbeit bis jetzt nicht zur Folge gehabt. Nach dem Vorgange des Berner „Bund" klagt neuerdings die N. Zürcher Ztg., daß diese eingehende Kontrolle nach dem klaren Wortlaut der Gesetze ungesetzlich sei; die Tarifkontrolle sei zum Schutze und zum Nutzen des verkehrtreibenden Publikums aufgestellt, sie arbeite aber direkt zu seinem Schaden, ndem der Vorteil, den die ziffermäßige Nachrechnung von in len wesentlichen Grundlagen ja bereits genehmigten Tarifen bringe, den aus der Verzögerung der Einführung wichtiger Tarifwerke sich ergebenden Nachteil nicht einmal annähernd aufwiege. Kurz, die der Einführung vorausgehende Genehmigung der Tarife sei vom Standpunkt des Handels und Verkehrs aus betrachtet völlig verfehlt. Es wird der dringende Wunsch ausgesprochen, die Angelegenheit in der Bundesversammlung vorzubringen.

— **Montblancbahn.** Aus Chamonix bringen schweizerische Blätter eine Ausführung mit flotter Zukunftsmusik, wonach die Arbeiten zu der Eisenbahn auf den Montblanc, oder vielmehr bis zur Aiguille du Gouter (3873 m) jetzt in Angriff genommen sind und bis Frühjahr 1911 fertiggestellt werden sollen. Die Bahn führt an der Nordwestseite des Berges empor und wird 18 km lang. Der Betrieb wird elektrisch sein (siehe unsere früheren ausführlichen Mitteilungen über dieses Bahnprojekt).

— **Bahnhof Thun.** Eine große Anzahl von Gemeinden des Kantons Bern haben an das schweizerische Eisenbahndepartement eine Eingabe gerichtet, in welcher sie die Errichtung eines, auch von der Gemeinde Thun, vom bernischen Regierungsrat und von den in Thun einmündenden Eisenbahnverwaltungen gewollten Zentralbahnhofs nach dem „Projekt Auer", als einzig richtige Lösung der unhaltbar gewordenen Lage befürworten.

— **Simplonbahn.** Einer Berner Depesche der „Gazette de Lausanne" zufolge begegnet die Vollendung des zweiten Simplonstollens unvorhergesehenen Schwierigkeiten und rückt sehr langsam vorwärts. Die Einweihung werde daher im Oktober nicht stattfinden können, sondern auf den Dezember oder auf einen noch späteren Zeitpunkt hinausgeschoben werden müssen. Ende Mai blieben im Simplon noch zu vollenden 186 m Scheitelstollen, 442 m Ausweitung, 793 m Verkleidung. Im Parallelstollen beträgt die Entfernung zwischen beiden Angriffspunkten noch 137 m. Auf der Nordseite wird seit 25. Mai mit der Hand gearbeitet und rückt die Arbeit täglich nur etwa 2 m vor. Die Gesteinstemperatur beträgt 46 ° C. Von den mit Eröffnung der Simplonbahn eintretenden zwei internationalen Schnellzügen I. und II. Klasse in jeder Richtung ist laut schweizerischen Blättern der eine ganz neu. Beim zweiten, dem bisherigen Paris-Lausanne-Expreß, wird die Fahrzeit in der Schweiz etwas verändert; er fährt von Genf nicht mehr 8 Uhr 15 Min., sondern 9 Uhr ab. Von Lausanne ab wird ein Anschluß in der Richtung Freiburg-Bern eingelegt mit Abfahrt in Lausanne 10 Uhr 10 Min. und Ankunft in Bern 12 Uhr 0 Min. Es wird erwartet, daß dann auch die langersehnte Verbindung in der Richtung Olten eingeführt werde. Von Bern geht ein neuer Zug 9 Uhr 50 Min. vormittags ab, der 11 Uhr 0 Min. in Lausanne ist.

— **Rhätische Bahn.** Die Regierung des Kantons Graubünden richtet an die eidgenössischen Behörden das Gesuch, sie möchten dem Kanton Graubünden für den Ausbau der Linien Davos-Filisur, Samaden-Pontresina, Bevers-Schuls und Ilanz-Disentis mit der Zeichnung von 7 000 000 Fr. Nachgangsaktien gleicher Beschaffenheit, wie die bisherigen Nachgangsaktien des Bundes, zu Hilfe kommen.

— **Bahnhofbauten in der Schweiz.** Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen genehmigte einen neuen Kredit für die Erweiterung des Personenbahnhofs in St. Gallen. Die Gesamtkosten der Anlagen betragen 8 950 000 Fr., wovon bis Ende Juni 1904 rund 4 000 000 Fr. ausgegeben waren. Gegenüber der 1902 von der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen bewilligten Summe ist ein Nachtragskredit von 420 000 Fr. erforderlich. Ferner bewilligte der Verwaltungsrat für Werkstättenbau beim Bahnhof Zürich 5 400 000 Fr.

— **Entwurf eines internationalen Übereinkommens über den Personen- und Gepäckverkehr der Eisenbahnen.** Der schweizerische Bundesrat hat vor einigen Wochen an die Regierungen jener Staaten, welche dem Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr angehören, den Entwurf eines internationalen Übereinkommens versendet, in welchem in ähnlicher Weise, wie das bezüglich des Eisenbahnfrachtrechtes der Fall ist, für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr bestimmte Grundsätze aufgestellt werden. Der Zusendung des Entwurfes war die Einladung beigefügt, die Regierungen mögen der Verhandlung über diesen Entwurf bei der am 4. Juli in Bern stattfindenden Revisionskonferenz, betreffend das internationale Eisenbahnfrachtrecht zustimmen. Eine ähnliche Anregung ist bereits gelegentlich der im Jahre 1896 in Paris abgehaltenen Konferenz zur Revision des Berner Frachtrechtübereinkommens von der russischen Regierung gemacht worden. Indessen wurde damals der Antrag zurückgezogen, weil von den Vertretern der anderen Staaten Bedenken hinsichtlich der Zuständigkeit der Revisionskonferenz für das Frachtrechtübereinkommen zur Stellungnahme in der Frage der Schaffung eines internationalen Übereinkommens für den Personen- und Gepäckverkehr geäußert worden waren. Wenn auch ähnliche Bedenken gegen die Beratung des schweizerischen Entwurfs eines Übereinkommens für den internationalen Personen- und Gepäckverkehr von den Vertretern bei der bevorstehenden Revisionskonferenz für das internationale Frachtrechtübereinkommen nicht erhoben werden sollten, so ist es doch sehr fraglich, ob es möglich sein werde, bei der Revisionskonferenz in Bern nach der zeitraubenden Durchberatung der zahlreichen Abänderungsanträge zum Berner Frachtrechtübereinkommen auch noch den überaus wichtigen Entwurf des Übereinkommens über den internationalen Personen- und Gepäckverkehr einer Einzelberatung zu unterziehen. Es ist unter diesen Verhältnissen anzunehmen, daß die Berner Revisionskonferenz sich mit der Angelegenheit nicht weiter befassen und es der schweizerischen Regierung anheimgeben wird, zur Beratung des fraglichen Entwurfs eine neuerliche Konferenz einzuberufen.

— **Eisenbahn Piräus-Athen-Demerli-Larissa.** Die Zustimmung der Türkei zum Anschluß der vorgenannten Eisenbahn an das türkische Eisenbahnnetz ist bisher nicht zu erreichen gewesen. Die griechische Regierung hat sich daher, wie die Frankf. Ztg. erfährt, endgültig entschlossen, von Larissa aus die Bahnstrecke auf griechischem Gebiet östlich bis zur Küste des Ägäischen Meeres zu einem noch zu bestimmenden Hafenpunkte weiter zu führen und von dort aus eine Verbindung nach Salonik durch Schnelldampfer einzurichten. Der betreffende Hafen wird voraussichtlich Tsagesi sein. Um diese Strecke bauen und die erforderlichen Geldmittel durch eine Zusatzanleihe aufbringen zu können, bedarf es einer Abänderung des bisher zwischen Regierung und Eisenbahngesellschaft bestehenden Vertragsverhältnisses, wonach der Weiterbau über Larissa hinaus nach erfolgter Zustimmung der Türkei zum Bahnanschluß gestattet ist. Einen Gesetzentwurf zur Aufhebung dieser Klausel hat jetzt die Regierung der Kammer vorgelegt; die Entscheidung über den Weiterbau wird dadurch allein der Bestimmung Griechenlands vorbehalten. Den Schuldendienst der Zusatzanleihe wird, wie für die bisherigen Anleihen der Eisenbahn, die Internationale Finanzkommission mit zu übernehmen haben. Das Einverständnis der Kommission zum Projekt hat indes die Regierung bisher nicht nachgesucht.

— **Die Einnahmen der Privatbahnen Rußlands** stellten sich im Jahre 1904 und 1903 wie folgt:

	1904	1903
Hauptbahnen:	in Rubeln	
Bjelgorod-Ssumy	616 619	534 075
Warschau-Wien	20 869 578	21 027 086
Wladikawkas	38 232 692	36 364 842
Lodzer	1 570 291	1 766 444
Moskau-Windau-Rybinskbahn:		
Rybinsk-Pskow (mit Nowgorod)	8 200 120	8 014 719
Moskau-Windau	6 795 667	7 306 572 (zusammen)
St. Petersburg-Witebsk	1 745 607	
Moskau-Kasan (mit den Orechow-Zufuhrbahnen)	25 888 558	23 219 801
Moskau-Kiew-Woronesh	24 296 726	25 073 038
Rjäsan-Uralsk	35 954 205	34 782 360
Südost	35 781 653	35 269 775
Zufuhrbahnen:		
Warschau	30 941	—
Herby-Czenstochau	69 923	36 545
Grojec	16 416	—
Libau-Hasenpoth	116 649	119 589
Livländische	282 150	108 006
Lodz-Zgierz	119 984	126 896
Lodz-Pabianice	110 868	123 274
Melekes	186 795	160 935
Rjäsan-Wladimir	457 411	512 061
Nowosybkow	193 073	168 934
Zufuhrbahngesellschaft:		
Pernau-Reval	920 641	835 815

Hauptbahnen:	1904	1903
	in Rubeln	
Swenziany	295 697	292 957
Südstrecke	1 418 176	1 557 704
Petrikau-Ssulejew	13 694	—
Ssestrorezk	353 101	335 371
Starodub	52 550	52 672

Im Jahre 1904 vereinnahmten diese Bahnen 199 951 725 R., während sich die Einnahmen für das Jahr 1903 auf 193 358 712 R. bezifferten. Somit sind die Einnahmen im Jahre 1904 im Vergleich zum Vorjahre um 6 593 013 R. gestiegen. Ungünstige finanzielle Ergebnisse sind wiederum auf der Warschau-Wiener und Lodzer Bahn zu verzeichnen, wo die Einnahmen um 10,4 bezw. 11,1 % zurückgegangen sind. Auch die Einnahmen der Moskau-Kiew-Woronesher Bahn haben sich um 3,1 % vermindert, während die Betriebsergebnisse aller anderen privaten Hauptbahnen sich gehoben haben. Von den Zufuhrbahnen haben die Livländischen eine Mehreinnahme von 23,3 %, die Melekesbahn eine solche von 16,1 %, die Nowosybkow von 14,3 %, die Pernau-Revaler von 10,2 %, die Ssestrorezker Strandbahn von 5,3 % aufzuweisen, während der Betrag der übrigen Zufuhrbahnen zurückgegangen ist.

Fremde Weltteile.

— **Eröffnung des regelmäßigen Verkehres auf der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn.** Der regelmäßige Verkehr auf der vorgenannten Eisenbahnlinie soll am 1./14. Juli d. J. eröffnet werden. Mit dem gleichen Tage beginnt auch ein direkter telegraphischer Verkehr Taschkents mit dem europäischen Rußland. Bisher gingen die Telegramme nach Krasnowodsk und von da über das Kaspische Meer nach Baku, was sehr umständlich und zeitraubend war. Gleichzeitig sollte die neue Bahnlinie auch für die Zwecke der Postbeförderung nutzbar gemacht werden. Aber in Turkestan verzichtet man zunächst auf die Benutzung der Orenburg-Taschkenter Bahn für die Zwecke des Postverkehres. Die Leitung des Turkestanschen Post- und Telegraphenbezirks hat erklärt, daß sie vorläufig, so lange die Bahn nur drei Züge wöchentlich befördert, auf die Benutzung der Bahn verzichtet. Erst wenn täglich ein Personenzug befördert werden wird, was nicht vor Beginn des nächsten Jahres eintreten dürfte, soll die Post aus dem europäischen Rußland über Orenburg nach Mittelasien befördert werden. Bis dahin soll der alte Weg über Baku und Krasnowodsk ausschließlich benutzt werden. Warum das geschieht, ist nicht recht verständlich, denn die Personenzüge der Orenburg-Taschkent-Eisenbahn legen die ganze Strecke in vier Tagen zurück, was auf dem Wege über Baku natürlich ausgeschlossen ist. Also selbst bei drei Zügen in der Woche scheint die Möglichkeit einer schnelleren Beförderung auf dem Wege über Orenburg gesichert zu sein.

— **Internationaler Eisenbahnkongreß.** Wie der Neuen Hamb. Börsenhalle gemeldet wird, kamen am 24. Mai d. J. über 200 Teilnehmer am internationalen Eisenbahnkongreß auf kurzen Besuch nach Montreal, wo ihnen von den staatlichen und städtischen Behörden ein großer Empfang bereitet wurde. An dem Festessen, das dann am Abend zu Ehren der Gäste gegeben wurde, nahm auch der Premierminister Laurier, der zu diesem Zweck besonders von Ottawa nach Montreal gekommen war, teil. Den Toast auf die Dominion of Canada erwiderte er etwa wie folgt: „Wir Kanadier dürfen auf die jetzt sich vollziehende schnelle Entwicklung der kanadischen Eisenbahnen mit vollstem Rechte stolz sein; ich behaupte, daß, nehmen wir eine Nation, welche es auch sein mag, keine so viel für den Bahnbau getan hat, wie gerade Kanada. Sie, meine Herren, haben auf ihrer kurzen Reise in Kanada nur einen einzigen Bruchteil dieses Landes gesehen. Sie haben weder die Umgebung des Superior-Sees, noch unsere weiten Prärien gesehen, kennen nicht unsere Felsengebirge, haben Ihren Fuß weder in die Provinz British Columbia, noch an die Pacificküste gesetzt. Ich bin mit Ihrem kurzen Besuch durchaus nicht zufrieden, aber ich hege die feste Hoffnung, daß Sie wiederkommen werden, wenn auch nicht heute oder morgen, so doch sicher in sechs oder sieben Jahren, wenn wir unsere zweite kanadische Überlandbahn, die ‚Grand Trunk Pacific Railway', einweihen werden. Dann, meine Herren, ist es an der Zeit, wiederzukommen; ich lade Sie alle herzlichst ein, dies zu tun, und ein Dutzend Sonderzüge wird für Sie bereit stehen, um Sie durch ganz Kanada, von der Atlantischen bis zur Pacific-Küste zu führen."

— **Panamakanal.** Über die voraussichtlichen Einwirkungen dieses Kanals auf den Welthandel stellt A. Dumas in dem von ihm geleiteten „Génie Civil" Betrachtungen an, denen wir die nachfolgenden Sätze entnehmen: Gegenwärtig ist der Schnittpunkt der gesamten atlantischen Schiffahrt nach dem Stillen Ozean das Kap Horn, und dieses ist von den Haupthäfen Frankreichs und Englands fast genau ebenso weit entfernt wie von den Häfen der Ostküste von Nordamerika. Sobald aber die Landenge von Panama durchstochen sein wird, geht die Zufahrt nach dem Stillen Ozean durch diesen Kanal, und es beträgt die Entfernung von Newyork nach Colon an der Mündung dieses Kanals nur 1930 Seemeilen, während der letztere Hafen von Havre und von Plymouth 4520 Seemeilen entfernt ist. Dadurch wird das jetzt bestehende Gleichgewicht dauernd zerstört, denn die von der Ostküste Nordamerikas kommenden Schiffe werden einen um 2600 Seemeilen kürzeren Weg nach dem Stillen Ozean zurückzulegen haben, als die Schiffe, welche aus den englischen oder französischen Häfen des Ärmelkanals kommen. Gegenwärtig dauert die Fahrt von Newyork, Plymouth und Havre nach Callao, dem Haupthafen von Peru, 41 Tage; sobald aber der Panamakanal eröffnet sein wird, werden die Schiffe von Newyork nach Callao nur noch eine Fahrzeit von 13 Tagen gebrauchen, während die Reise dorthin von Havre oder Plymouth 23 Tage, von Marseille sogar 25 Tage dauern wird. „Welche schädlichen Folgen dies aber für den europäischen Handel haben muß, das wird am deutlichsten klar werden, wenn man sich der Rückwirkungen erinnert, welche die Eröffnung des Gotthardtunnels auf den französischen Handel ausgeübt hat. Damals ging der Wert der französischen Ausfuhr nach Italien von 210 000 000 auf 177 000 000 Fr., also um 16 %, zurück, während sich in derselben Zeit der Wert der von Deutschland aus nach Italien ausgeführten Waren von 67 000 000 auf 114 000 000 Fr., also um 70 % steigerte."

Die ungünstigen Aussichten, welche der Verfasser dem europäischen Handel stellt, beruhen doch wohl auf einer sehr einseitigen Auffassung der Sachlage. Jedenfalls hat man es vom deutschen Standpunkte aus von jeher als ein erwünschtes Ziel betrachtet, daß durch den Bau des Panamakanals die Westküste von Amerika auch dem deutschen Handel wesentlich näher gerückt wird. Wenn auch die Entfernung von den deutschen Häfen eine größere ist, als von den Häfen der Vereinigten Staaten von Amerika, so ist dies für die Handelsbeziehungen der betreffenden Länder keineswegs das allein Entscheidende, vielmehr kommt es hierbei in erster Linie auf das Vorhandensein austauschfähiger Erzeugnisse an. Wir glauben daher keineswegs befürchten zu müssen, daß mit der Fertigstellung des Panamakanals der deutsche Handel und die deutsche Industrie vom westamerikanischen Markte wird verdrängt werden, und begrüßen es vielmehr als eine willkommene Tatsache, wenn die B. B.-Ztg. neuerdings zu melden weiß, daß der Bau des Isthmuskanals die befriedigendsten Fortschritte macht. Nach einer vom Oberingenieur John F. Wallace öffentlich in Chicago abgegebenen Erklärung wird der Kanal nach den Plänen der ersten Kanalkommission, welche einen Kanal von 90 Fuß Breite vorsehen, gebaut; die Kosten für den Kanalbau beziffern sich diesen Plänen zufolge auf 190 000 000 D. Der Bau, an dem vorläufig 8000 Arbeiter beschäftigt werden, wird aber in der Weise fortgeführt, daß jede Änderung, die der Kongreß im Laufe der Zeit an den jetzigen Kanalplänen noch vornehmen mag, ohne technische Schwierigkeiten durchgeführt werden kann. Wir glauben diesen letzteren Satz noch besonders hervorheben zu sollen, weil er unsere in Nr. 6 und 41 d. Ztg. gebrachten Meldungen über das neuerliche Auftauchen abgeänderter Baupläne zu bestätigen scheint.

— **Berieselungen an der Kanadischen Pacificbahn.** Die Urbarmachung und Besiedelung der Ländereien neben den Bahnlinien gehörte bekanntlich stets zu den Nebenarbeiten des amerikanischen Eisenbahnbaues. Wie dies noch jetzt so fortgeht, zeigt ein Berieselungsentwurf der Kanadischen Pacificbahn, der in „Engineering News" mitgeteilt und besprochen wird.

Der Wert der Pachtländereien im westlichen Teile der Vereinigten Staaten von Amerika hat sich in den letzten zehn Jahren verdoppelt, ja verdreifacht. Dieser Umstand hat den Strom der Auswanderer vom Westen nach dem Norden, d. h. nach Kanada abgelenkt. Die „46 Auswanderer nach Westkanada" vor acht Jahren schwollen auf 46 000 im Jahre 1904 an, und statt in Westnebraska und Kansas billiges Land zu suchen, muß man jetzt bis 500 km nördlich der Nordgrenze der Vereinigten Staaten gehen. Die Berichte der Auswanderer aus diesen nördlichen Gegenden lauten sehr günstig über das Klima. Die Winter sind zwar länger, aber nicht unangenehmer als dort, wo die Leute bisher lebten, 1500 km südlicher. Die massiven Gebäude, welche die Ansiedler im Norden errichten, zeigen, daß sie bleiben wollen. Die Zunahme der Ansiedelung auf dem Lande tritt verdoppelt in den Städten hervor. Winnipeg hat jetzt 75 000 Einwohner. Die Kanadische Pacificbahn errichtet dort einen Gasthof und einen Bahnhof, welche 1 200 000 D. kosten werden. Der Endbahnhof von Port Arthur am Oberen See hat den größten Getreidespeicher der Welt.

Aber noch in anderer Weise hat die Kanadische Pacificbahn für die Besiedelung des Nordens gewirkt. Sie hat dafür

Reklame gemacht, hat ihr Land zu den entgegenkommendsten Bedingungen verkauft und den Käufern billige Frachtsätze gewährt. Jetzt, wo die Auswanderung beinahe alles Eisenbahnland eingenommen hat, welches ohne Berieselung bebaut werden kann, ist die Bahnverwaltung in eine großartige Berieselungsunternehmung eingetreten, um die Ansiedelung weiter zu fördern. Die Regierung hat ihr zu diesem Zweck einen 40 km breiten Streifen zwischen Calgary und Kinenvic 200 km lang, überwiesen. Von dieser Fläche, welche ungefähr 3 000 000 Acres (1 Acre = rund 40,5 Ar) enthält, beabsichtigt man, mehr als 1 000 000 Acres durch ein Netz von Kanälen zu berieseln, welche Wasser aus dem Bow River entnehmen. Die Wassermenge dieses Stromes ist reichlich für das zu berieselnde Land, und sie ist ungewöhnlich gleichmäßig, da die Sommerzuflüsse größtenteils von Gletschern kommen, welche als selbsttätiger Regulator wirken. Das vollständige Netz wird zwei Hauptkanäle enthalten, von denen der eine nahe bei Calgary abzweigt, der andere ungefähr 40 km unterhalb. Von diesen Kanälen wird der erstere jetzt ausgeführt. Seine Abmessungen und sein Gefälle sind auf eine sekundliche Lieferung von 56 cbm berechnet. Der Hauptkanal mündet in einen etwa 5 km langen See, welcher durch einen Staudamm zu einem Becken von 700 Acres Wasserfläche ausgebildet wird. Von hier aus verzweigen sich die Nebenkanäle, von denen jetzt zunächst einer ausgebaut wird. Das Kanalnetz ist dann rund 100 km lang und dient zur Berieselung einer Fläche von 110 000 Acres. Die Bauwerke dieser Berieselungsanlage bestehen, abgesehen von den Erdarbeiten, sämtlich aus Holz.

Allgemeines.

— **Schienen aus Manganstahl.** Den außerordentlichen Beanspruchungen, denen der Oberbau von verkehrsreichen elektrischen Bahnen unterworfen ist, haben sich u. a. auch bei der Bostoner Hochbahn die Schienen aus weichem Bessemerstahl nicht gewachsen gezeigt. Wie die Ztschr. des V. D. Ing. nach „Transport and Railroad Gazette" mitteilt, hat man daher zunächst einen härteren, kohlenstoffreicheren Stahl zu benutzen versucht, dessen Herstellungs- und Bearbeitungskosten sich nur unwesentlich höher stellten. Die Lebensdauer dieser Schienen war zwar etwa dreimal so groß wie die der früheren, doch waren auch sie den großen Beanspruchungen nicht gewachsen. Auch die Verwendung von Nickelstahlschienen, mit denen die Pennsylvaniabahn und die Baltimore und Ohiobahn so gute Erfahrungen gemacht haben, ließ keinen wesentlichen Vorteil erkennen. Eine Nickelstahlschiene, die zwischen zwei Schienen aus kohlenstoffreichem Stahl in einer Krümmung von 30 m Halbmesser verlegt worden war, zeigte nach 204 Betriebstagen so auffallende Unterschiede in der Abnutzung gegenüber den benachbarten Schienen, daß sie entfernt werden mußte. Der Kopf der Nickelstahlschiene war um 13,4 mm, der der harten Stahlschienen nur um 4,7 mm abgefahren. Schließlich ist man zur Verwendung von Schienen aus Manganstahl von Wm. Wharton & Co. in Philadelphia übergegangen, deren außerordentliche Zähigkeit nach den Ergebnissen von Versuchen in einer stark befahrenen Krümmung von 24,6 m Halbmesser beurteilt werden kann. Während eine Schiene aus weichem Bessemerstahl nach 44 Tagen fast ganz abgelaufen war, haben die Manganstahlschienen selbst nach dreijähriger Betriebsdauer immer noch verhältnismäßig geringe Abnutzungen gezeigt. Auf Grund dieser günstigen Erfahrungen ist auf der Bostoner Hochbahn ein Teil der Strecke mit Schienen aus Manganstahl ausgerüstet worden, der vornehmlich auch für die Herzstücke und Weichen geeignet ist. Der großen seitlichen Abnutzung der Schienenköpfe wird durch Zwangschienen vorgebeugt, welche den Druck der Laufkränze aufnehmen und mehreremal im Tage geschmiert werden. Der Preis der Manganstahlschienen ist außerordentlich hoch, etwa der 13 fache der gewöhnlichen Bessemerstahlschienen, weil der Manganstahl weder gewalzt noch sonstwie bearbeitet werden kann. Die Schienen müssen also in Stücken von etwa 6 m Länge gegossen werden, und auch das unter besonderen Schwierigkeiten, die in der hohen Gießtemperatur und in dem großen Schwindmaß begründet sind. Gußstücke von verwickelterer Form lassen sich daher aus Manganstahl überhaupt nicht herstellen. Die Schienen werden gleich mit den Löchern für die Verbindungsschrauben gegossen, weil das Bohren fast unmöglich ist. Irgend welche anderweitige Bearbeitung kann nur durch Schleifen erfolgen. Im kalten Zustande lassen sich die Schienen trotz ihrer Härte auf ziemlich kleine Halbmesser biegen, ohne Risse zu erhalten.

Rechtspflege.

— **Berücksichtigung von unter der Erdoberfläche gelegenen Lehmlagern bei Enteignungen.** Eine für die Eisenbahnen wichtige Entscheidung wurde im verflossenen Jahre vom österreichischen Obersten Gerichtshofe gefällt. Es hatte ein von der Enteignung betroffener Grundbesitzer nach der Enteignungsverhandlung zum Zwecke der Ausbeutung des in seinen Grundstücken befindlichen Lehmlagers eine Ziegelei errichtet und begehrte im gerichtlichen Verfahren außer der Entschädigung für den Grundwert noch eine solche für das in den enteigneten Flächen enthaltene Lehmlager. Diesem Begehren wurde von der enteignenden Eisenbahnunternehmung mit der Begründung entgegengetreten, daß die Ziegelei nach der Enteignungsverhandlung nur in der Absicht hergestellt wurde, um sie als Grundlage für die Erhöhung der Entschädigungsansprüche zu benutzen. Die diesem Einwande stattgebende Entscheidung der ersten Instanz wurde auf Rekurs des Enteigneten abgeändert und die Rekursentscheidung vom Obersten Gerichtshofe in Wien mit der Begründung bestätigt, daß das unter der Erdoberfläche enthaltene Lehmlager einen Teil des Eigentumes der Enteigneten bilde, dessen durch die Enteignung eingetretener Verlust zu entschädigen ist, wobei es ganz gleich bleibt, ob der Enteignete mit der Ausbeutung des Lehmlagers erst beginnt, nachdem er davon Kenntnis erlangt hat, daß der fragliche Grund zu Eisenbahnzwecken verwendet werden soll; denn das Vorhandensein des Lehmlagers sei vom Willen des Enteigneten unabhängig, und es stehe ihm frei, mit der Ausbeutung des Lehmlagers zu jedem Zeitpunkte zu beginnen.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Cöln. Am 10. Juni d. J. ist der an der Strecke Düren-Heimbach zwischen den Stationen Nideggen und Blens gelegene Haltepunkt Abenden für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet worden. Die Entfernungen betragen: Nideggen-Abenden 2,95 km und Abenden-Blens 2,65 km. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 46 — Inser.-Nr. 1514 — d. Ztg.)

Änderung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Münster. Am 1. Juli d. J. wird die an der Bahnstrecke Osnabrück-Brackwede in Kilometer 32,4 gelegene Station Hankenberge auch für den Stückgutverkehr eröffnet werden. (Vergl. Bekanntmachung in Nr. 46 — Inser.-Nr. 1517 — d. Ztg.).

Eisenbahndirektionsbezirk Königsberg i/Pr. Der an der Strecke Königsberg-Prostken zwischen Wöterheim und Korschen gelegene Bahnhof Wormen, für den bisher gewisse Beschränkungen im Güterverkehr — Abfertigung durch Korschen, Ausschluß der Nachnahmebelastung, Frankaturzwang usw. — bestanden, wird am 1. Juli d. J. auch für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet werden. Ausgeschlossen ist indessen nach wie vor die Abfertigung von Gegenständen, welche nur mit besonderen Hilfsmitteln — Kran usw. — und von Fahrzeugen, welche nicht durch die Seitentüren verladen bezw. entladen werden können, sowie die Abfertigung von Vieh — nicht in Käfigen —.

K. k. österreichische Staatsbahnen. Die Abfertigungsbefugnisse der an der Lokalbahn Freudenthal-Klein-Mohrau-Karlsdorf gelegenen Halte- und Verladestelle Vogelseifen sind anderweitig festgesetzt worden, und zwar findet die Personenabfertigung im Zuge statt; die Gepäckabfertigung erfolgt im Nachzahlungswege. Der Frachtgutverkehr ist auf Wagenladungen beschränkt, der noch besonderen Bedingungen unterliegt. Sendungen von der Ladestelle Vogelseifen werden nur unfrankiert und ohne Nachnahme, nach Vogelseifen nur frankiert und ohne Nachnahme zum Transporte angenommen.

Königlich ungarische Staatseisenbahnen. Am 15. Juni d. J. ist die an der Linie Érsekujvár-Nagy Bélicz zwischen den Stationen Nyitra und Uzbégh — von der ersteren 1,0 und von der letzteren 5,0 km entfernt — gelegene Verladestelle Nyitra keményitögyár für den Wagenladungs-Frachtgutverkehr der Firma Biss Adolf in Nyitra eröffnet worden. In dieser Verladestelle können nur solche Wagenladungsgüter zur Auf- und Abgabe gelangen, welche im Sinne der gültigen Eisenbahnvorschriften weder bei der Aufgabe,

noch bei der Ausfolgung in Nyitra keményitögyár auf der Magazinwage abzuwiegen sind.

Vereins-Wagenübereinkommen.

Der Nachtrag III zum Vereins-Wagenübereinkommen ist allseitig eingeführt worden.

Die **Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen sowie der Lieferfristverkürzungen** ist neu herausgegeben und an die Vereinsverwaltungen verteilt worden. Durch die neu herausgegebene Nachweisung wird die im Juli 1901 ausgegebene Nachweisung der Zuschläge zu den reglementmäßigen Lieferfristen usw. aufgehoben.

Übergang des Betriebes verschiedener Strecken auf den italienischen Staat.

Der Kgl. italienische Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat uns unterm 6. Juni d. J. nachstehende Mitteilung zugehen lassen:

Ich beehre mich, der geschäftsführenden Verwaltung mitzuteilen, daß vom 1. Juli 1905 ab der italienische Staat den Betrieb der in der Anlage aufgeführten Eisenbahnlinien unmittelbar führen und in alle Pflichten und Rechte eintreten wird, die sich aus den Reglements und Übereinkommen ergeben, welche auf diese Linien anwendbar sind, und die bei den bis zum 30. Juni d. J. sie betreibenden Gesellschaften und bei den übrigen Eisenbahnverwaltungen in Kraft stehen.

Demzufolge werden vom 1. Juli 1905 ab alle Mitteilungen — u. zw. auch die im Geschäftsgange befindlichen, den Betrieb der bezeichneten Strecken betreffenden und ferner die auf den Vereinsreiseverkehr bezüglichen — von der

Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, Roma

ausgehen, wie diese Mitteilungen umgekehrt auch an die genannte Verwaltung zu richten sein werden.

Der Sitz der Verrechnungsstellen wird später bekannt gegeben werden.

Ich bitte die geschäftsführende Verwaltung, von dem Vorstehenden Kenntnis nehmen und Mitteilung an alle Verwaltungen ergehen zu lassen, die an dem vorbezeichneten, Ihrer Geschäftsführung unterstehenden Verkehre beteiligt sind.

Für eine Bestätigung des Empfanges dieses Schreibens würde ich dankbar sein

Der Minister.
gez. Carlo Ferraris.

Die Anlage des vorstehenden Schreibens lautet wie folgt:

Übersicht der Staatseisenbahnlinien.

1. Torino-Milano
2. Milano-Venezia
3. Torino-Modane
4. Bussoleno-Susa
5. Mestre-Cormons
6. Mestre-Portogruaro-Spilimbergo
7. Udine-Pontebba
8. Treviso-Belluno
9. Treviso-Motta
10. Chivasso-Ivrea-Aosta
11. Novara-Varallo
12. Novara-Domodossola
13. Rho-Arona
14. Gallarate-Laveno
15. Gallarate-Varese
16. Oleggio-Pino
17. Alessandria-Arona
18. Santhià-Arona
19. Arona-Domodossola
20. Domodossola-Iselle
21. Milano-Chiasso
22. Monza-Calolzio
23. Rovato-Lecco
24. Como-Lecco
25. Lecco-Colico
26. Colico-Sondrio
27. Colico-Chiavenna
28. Palazzolo-Paratico
29. Verona-Peri
30. Seregno-Usmate-Ponte S. Pietro
31. Treviglio-Bergamo
32. Torino-Alessandria-Genova
33. Succursale dei Giovi
34. Torino-Chieri
35. Alessandria-Piacenza
36. Milano-Bologna
37. Bologna-Firenze
38. Padova-Bologna
39. Livorno-Firenze
40. Parma-Spezia
41. S. Stefano-Sarzana
42. Parma-Piadena-Brescia
43. Modena-Mantova
44. Mantova-Verona
45. Treviglio-Cremona
46. Cremona-Mantova
47. Codogno-Cremona-Brescia
48. Torino-Pinerolo-Torre Pellice
49. Bricherasio-Barge
50. Airasca-Cavallermaggiore
51. Moretta-Saluzzo
52. Torino-Cuneo
53. Savigliano-Saluzzo
54. Cuneo-Saluzzo
55. Cuneo-Ventimiglia
56. Bastia-Mondovi-Cuneo
57. Carmagnola-Bra-Savona
58. Ceva-Ormea
59. Cavallermaggiore - Alessandria
60. Milano-Mortara
61. Mortara-Asti-Castagnole
62. Vercelli-Broni
63. Chivasso-Casale
64. Alessandria-Vercelli
65. Torreberetti-Pavia
66. Milano-Voghera
67. Pavia-Casalpusterlengo
68. Tortona-Novi
69. Alessandria-Acqui-Savona
70. Asti-Ovada-Genova
71. Genova-Ventimiglia
72. Mantova-Monselice
73. Dossobuono - Adria-Chioggia
74. Bologna-S. Felice-Poggio Rusco
75. Genova-Pisa
76. Avenza-Carrara
77. Pistoia-Pisa
78. Lucca-Aulla
79. Viareggio-Lucca
80. Ferrara-Ravenna-Rimini
81. Lugo-Lavezzola
82. Faenza-Firenze
83. Firenze-Roma
84. Empoli-Siena-Chiusi
85. Grosseto-Asciano
86. Pisa-Roma
87. Colle Salvetti-Livorno
88. Cecina Volterra
89. Campiglia Ma.-Piombino
90. Pontegalera-Fiumicino
91. Attigliano-Viterbo
92. Terontola-Foligno
93. Roma-Orte-Ancona
94. Fabriano-Urbino
95. Porto Civitanova-Macerata-Albacina
96. Roma-Napoli
97. Ciampino-Frascati
98. Roma-Velettri-Segni
99. Velletri-Terracina
100. Sparanise-Gaeta
101. Roccasecca-Avezzano
102. Cajanello-Isernia
103. Roma-Sulmona
104. Cancello-Avellino
105. Avellino-Benevento
106. Avellino-Rocchetta S. Antonio
107. Napoli-Taranto
108. Taranto-Brindisi
109. Cancello - Castellammare-Gragnano
110. Codola-Nocera
111. Salerno-Mercato S. Severino
112. Battipaglia-Reggio Calabria
113. Taranto-Reggio Calabria
114. Sibari-Nocera Tirinese
115. Catanzaro-S. Eufemia
116. Sicignano-Lagonegro
117. Messina-Siracusa
118. Siracusa-Licata
119. Valsavoja-Caltagirone
120. Canicatti-Licata
121. Bicocca-Aragona Caldare
122. Messina-Termini Imerese
123. Messina-Reggio Cal. (Ferryboats)
124. Porto Empedocle-Palermo
125. S. Caterina Hirbi-Roccapalumba
126. Varese-Porto Ceresio
127. Roma-Viterbo
128. Roma-Albano
129. Albano-Anzio-Nettuno.

Die geschäftsführende Verwaltung des Vereins hat das vorstehende Schreiben sämtlichen Vereinsverwaltungen, den k. k. Staatsbahndirektionen und den am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen mit Rundschreiben vom 14. Juni d. J. Nr. I 167 zu vorläufiger Kenntnisnahme und mit dem Bemerken mitgeteilt, daß durch den Übergang des Betriebes der oben verzeichneten Strecken auf den italienischen Staat auch die Abänderung des arithmetischen Fahrscheinverzeichnisses, der Anlagen zu den Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften, des Verzeichnisses der Adressen der Wagenverwaltungen, des alphabetischen Verzeichnisses der Eigentumsmerkmale der Eisenbahngüterwagen, ferner einzelner Vereinskilometerzeiger usw. erforderlich wird, und daß den Verwaltungen seinerzeit entsprechende weitere Benachrichtigung zugehen wird, sobald die vorzunehmenden Änderungen seitens der am 1. Juli d. J. ihre Wirksamkeit beginnenden Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, Roma (Generaldirektion der italienischen Staatseisenbahnen) bekannt gegeben sein werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 167 vom 14. Juni d. J. an sämtliche Vereinsverwaltungen, die k. k. Staatsbahndirektionen und die am Vereinsreiseverkehr beteiligten vereinsfremden Bahnen, betreffend Übergang des Betriebes verschiedener Strecken auf den italienischen Staat (abgesandt am 16. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die zwischen den Stationen Neustadt M. W. B. und Kirchhain gelegene Haltestelle Allendorf M. W. B. auch für den gesamten Vieh-, Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet.

Cassel, den 16. Juni 1905. (1568)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 15. Juni d. J. werden die an der Strecke Halle a. Saale-Sangerhausen gelegenen Haltepunkte Eisdorf und Zscherben, die gegenwärtig nur dem Personenverkehr dienen, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet. (1569)

Halle a. Saale, den 14. Juni 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Nachruf.

Heute Morgen verschied nach kurzem Leiden

der Königliche Regierungs- und Baurat

Herr **Gustav Riemer**

Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion hier.

Wir betrauern in dem Verblichenen einen reich begabten, durch Schaffensfreude, vorzüglichen Charakter und liebenswürdiges Wesen gleich ausgezeichneten Mitarbeiter und Freund, dem wir ein dauerndes, ehrendes Andenken bewahren werden.

Essen, den 16. Juni 1905. (1570)

Der Präsident, die Mitglieder und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahndirektion, die Vorstände und Hilfsarbeiter der Königlichen Eisenbahninspektionen.

Am 16. Juni d. J. verschied nach langem Leiden der Vorstand der Werkstätteninspektion Grunewald b

der Königliche Regierungs- und Baurat

Herr **Richard Reppenhagen.**

Wir betrauern in dem Dahingeschiedenen einen vortrefflichen Mitarbeiter und liebenswürdigen Kollegen, der den Pflichten seines Amtes stets mit unermüdlichem Eifer nachgekommen ist. Wir werden ihm dauernd ein ehrendes Andenken bewahren.

Berlin, den 17. Juni 1905. (1571)

Der Präsident und die höheren Beamten der Königlichen Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Norddeutsch-galizisch-südwestrussischer Grenzverkehr.
(Änderung von Stationsnamen.)

Mit Herausgabe der neuen Leitungsvorschriften vom 1. Juli 1905 sind folgende Änderungen von Stationsnamen durchgeführt:

Teil II, Heft 1 vom 1. November 1901.

Altchemnitz in „Chemnitz Südbahnhof“,
Chemnitz in „Chemnitz Hauptbahnhof“,
Döbeln in „Döbeln Bahnhof“,
Hannover (Nordbhf.) in „Hannover-Möhringsberg“,
der Bahnhof „Hannover Nord“ ist nur noch für den Stückgutverkehr offen;
Hof S. Stb. in „Hof Bahnhof“,
Pirna in „Pirna Bahnhof“,
Reichenbach i. L. in „Reichenbach (Oberlausitz)“,
Riesa Bhf. in „Riesa“,
Zwickau in Sachsen in „Zwickau in Sachsen, Bahnhof“.

Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1902.

Altchemnitz in „Chemnitz Südbahnhof“,
Annaberg in Sachsen in „Annaberg im Erzgeb.“,
Aue in Sachsen in „Aue i. Erzgeb.“,
Chemnitz in „Chemnitz Hauptbhf.“,
Dahlen in „Dahlen (Sachsen)“,
Danzig Weichselbahnhof in „Neufahrwasser Weichselbahnhof“,
Döbeln in „Döbeln Bahnhof“,
Ebersbach in „Ebersbach in Sachsen“,
Eibenstock in „Eibenstock unt. Bhf.“,
Inowrazlaw in „Hohensalza“,
Jannowitz in „Jannowitz a. Riesengeb.“,
Kappel in Sachsen in „Chemnitz-Kappel“,
Kempen B. W. E. in „Kempen i. Pos.“,
Kempen (Güterbahnhof) in „Birkenfelde (Posen)“,
Königsbrück Bahnhf. in „Königsbrück“,
Lengenfeld in „Lengenfeld i. V.“,
Limbach in „Limbach (Sachsen)“,
Lößnitz Bahnhof in „Lößnitz ob. Bhf.“,
Lößnitz Haltestelle in „Lößnitz unt. Bhf.“,
Eylau Haltestelle in „Bahnhof Göltzschtalbrücke“,
Nossen in „Nossen Bahnhof“,
Pirna in „Pirna Bahnhof“,
Schönfeld b. Annaberg i. Sachsen in „Schönfeld (Zschopautal) Bahnhof“,
Schwarzenberg in „Schwarzenberg Bahnhof“,
Sohrau O. S. in „Sohrau i. Oberschl.“.
Thorn in „Thorn Hauptbhf.“,
Wilkau in „Wilkau Bahnhof“,
Zittau in „Zittau Bahnhof“,
Zwickau in Sachsen in „Zwickau i. Sachsen Bahnhof“,
Zwota in „Zwota Bahnhof“.

Wien, am 15. Juni 1905. (1572)
K. k. österr. Staatsbahnen, auch namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Güterverkehr.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Teil I, Heft 10 v. 1. XII. 1898.)

Ab 1. Juli 1905 werden die Stationen Radautz und Suczawa der Neuen Bukowiner Lokalbahnen in den Ausnahmetarif Nr. 4 für Eier einbezogen. Die Frachtsätze sind in den beiden Abteilungen (a und b) für Radautz um je 0,16 ℳ höher als die Frachtsätze für Hadikfalva und für Suczawa um je 0,10 ℳ höher als jene für Itzkany.

München, den 14. Juni 1905. (1573)
Generaldirektion der k. b. Staatseisenbahnen.

Im rheinisch- und Frankfurt-sächsischen Verband treten am 1. Juli 1905 Nachtrag VI zum Gütertarif Teil II (Gemeinschaftliches Heft), die Nachträge VIII zu den Tarifheften 1 und 2, Nachtrag III zum Tarifheft 3 und Nachtrag VI zum Tarifheft 4 in Kraft. Sie enthalten außer den in unseren Bekanntmachungen vom 15. und 25. Mai 1905 erwähnten Tarifänderungen noch Entfernungen für neu aufgenommene Stationen, darunter solche der Direktionsbezirke Cöln, Essen, Frankfurt a/M., St. Johann-Saarbrücken und der sächsischen Staatsbahnen sowie Änderungen und Ergänzungen von Ausnahmetarifen. Nähere Auskunft hierüber erteilen die Endverwaltungen und die Abfertigungsstellen, durch die auch die Nachträge zu beziehen sind.

Dresden, am 19. Juni 1905. (1574)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-dänischer Eisenbahnverband über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Holeby der lolländischen Eisenbahn mit den für die Station Bandholm bestehenden Entfernungen und Frachtsätzen in den Verband aufgenommen.

Altona, den 16. Juni 1905. (1575)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Thüringisch-hessisch-bayerischer Gütertarif.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XIX in Kraft. Er enthält neben bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen Entfernungen für die neu einbezogenen bayerischen Stationen Bellenberg, Bubenreuth, Gablingen, Gambach, Guttenthau, Laufamholz, Mausheim, Nürnberg Nordwestbhf., Pankofen, Pölling, Rimsting und Strass-Moos sowie für die Station Pustleben des Direktionsbezirks Cassel, ferner ausgerechnete Entfernungen für eine Reihe nördlicher Verbandsstationen mit den bayerischen Tarifknotenstationen. Im weiteren sind durch den Nachtrag die von uns unter dem 15. Mai d. J. bereits bekannt gegebenen Änderungen in den Tarifverhältnissen der Gemeinschaftsstationen Aschaffenburg, Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Probstzella, Ritschenhausen und Stockheim i/Ofr. für den thüringisch-hessisch-bayerischen Verband durchgeführt worden. Insoweit durch die Aufhebung von Ausnahmetarifen mit den genannten Gemeinschaftsstationen Frachterhöhungen eintreten gelten sie erst vom 15. August d. J. ab.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen und die Auskunftsstellen.

Erfurt, den 18. Juni 1905. (1576)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Schlesisch-sächsischer Verband.

Am 1. August d. J. treten in dem Verbands-Gütertarife die Entfernungen und Frachtsätze zwischen Heinersdorf a. T.

und Friedland in Böhmen außer Kraft. Eine direkte Abfertigung zwischen den genannten Stationen findet von dem genannten Zeitpunkte ab in dem oben bezeichneten Verband nicht mehr statt.

Breslau, den 15. Juni 1905. (1577)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Hanseatisch-ostdeutscher Verband.

Mit Gültigkeit vom 20. d. M. ab werden

a) Ausnahmesätze für Pferde in Ladungen zwischen den Stationen Hamburg L. B., Wandsbek, Lübeck Travemünde der Lübeck-Büchener Eisenbahn und den Stationen Arnswalde, Dramburg, Gollnow, Pyritz der preußischen Staatsbahnen eingeführt,

b) die Station Wismar der mecklenburgischen Staatsbahnen in den Ausnahmetarif E 1 (für Schiffsbaueisen) einbezogen.

Nähere Auskunft über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 10. Juni 1905. (1578)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Bestimmungen für die bahnseitige Ver- und Entladung von Gütern aus Wasserfahrzeugen in Eisenbahnwagen und umgekehrt in Cosel (Oderhafen).

Das nach obigen Bestimmungen für die Umladung mittels der Kräne in Cosel (Oderhafen) zugelassene Höchstgewicht der einzelnen umzuladenden Gegenstände wird mit sofortiger Gültigkeit von 3000 kg auf 5000 kg erhöht.

Kattowitz, den 16. Juni 1905. (1579)

Königliche Eisenbahndirektion.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird zu dem Heft 1 des Gütertarifs mit elsaßlothringischen Stationen vom 1. Oktober 1902 ein Nachtrag I ausgegeben, enthaltend u. a. veränderte, teilweise erhöhte Frachtsätze für die Stationen Aumetz, Deutsch-Oth (Adlergrund und Pickberg), Fentsch und Fentsch Grenze. Die erhöhten Frachtsätze gelten erst vom 1. September 1905 ab. Preis 0,10 ℳ.

Cöln, den 8. Juni 1905. (1580)

Königliche Eisenbahndirektion.

Ausnahmetarif vom 1. Juni 1901 für Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetrieb.

Am 20. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Eisenerz usw. zum zollinländischen Hochofenbetrieb von Station Neheim-Hüsten des Direktionsbezirks Cassel nach Station Burbach (Saar) ein Ausnahmesatz von 58 ₰ für 100 kg in Kraft.

Essen, den 14. Juni 1905. (1581)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1905 treten im Berlin-Stettin-sächsischen Verbandsverkehr direkte Frachtsätze für die Beförderung lebender Tiere zwischen der Station Göritz des Eisenbahndirektionsbezirks Stettin und einer Anzahl sächsischer Stationen in Kraft. Auskunft geben die am Tarif beteiligten Stationen.

Dresden, am 16. Juni 1905. (1582)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutsch-dänischer Güterverkehr über Vamdrup, Hvidding-Vedsted und Warnemünde-Gjedser.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden die Stationen:

1. Osterrönfeld des Direktionsbezirks Altona,
2. Bremervörde und Vinnhorst des Direktionsbezirks Hannover in den Verband aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Altona, den 14. Juni 1905. (1583)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Heft 23 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommt am 1. Juli 1905 der I. Nachtrag zur Einführung. Unsere Drucksachenverwaltung gibt denselben zum Preise von 5 ₰ ab.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Bromberg.

Straßburg, den 6. Juni 1905. (1584)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Ausnahmetarif für Eisenerze usw. zum zollinländischen Hochofen- und Bleihüttenbetriebe.

Zum 1. Juli d. J. wird der Nachtrag II zum vorbezeichneten Ausnahmetarif für die Eisenbahndirektionsbezirke Kattowitz und Stettin vom 1. Januar 1903 eingeführt.

Der Nachtrag enthält außer der bereits veröffentlichten Aufnahme von Stationen der Königlich preußischen und Großherzoglich hessischen Staatseisenbahnen, der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen, der Königlich bayerischen, Königlich sächsischen und der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen, die Einführung neuer Frachtsätze von den Stationen: Dürrlettel, Direktionsbezirk Posen, Hammermühle, Direktionsbezirk Danzig und Rückenwaldau, Direktionsbezirk Breslau, die Beschränkung der bestehenden Frachtsätze von Osterrönfeld auf Sendungen, welche nicht vom Wasserwege herkommen, die Aufhebung der Frachtsätze von Station Eberbach des Direktionsbezirks Mainz und von der bayerischen Lokalbahnstation Untersteinach, die Maßnahmen aus Anlaß der Verstaatlichung der Breslau-Warschauer Eisenbahn und Änderungen von Stationsnamen.

Der Nachtrag ist für 10 ₰ käuflich zu haben. Näheres bei den amtlichen Auskunftsstellen.

Kattowitz, den 14. Juni 1905. (1585)

Königliche Eisenbahndirektion.

Für den Güterverkehr zwischen Stationen der Prinz Heinrichbahn und des Direktionsbezirks Posen kommt am 1. Juli 1905 ein neues Tarifheft (Nr. 15) zur Einführung, das von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 10 ₰ bezogen werden kann.

Straßburg, den 9. Juni 1905. (1586)

Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Niederländisch-südwestdeutscher Güterverkehr.

Mit Geltung vom 1. Juli 1905 werden die Stationen Haslach und Rheinau Hafen der badischen Staatsbahn in das Tarifheft 4 vom 1. 10. 1902, Rheinau Hafen außerdem in den Ausnahmetarif 20 für Torfstreu vom 1. 6. 1902 aufgenommen. Ferner wird die Station Karlsruhe Rangierbahnhof mit Sätzen für die Umkartierung von Frachtstückgut versehen.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Cöln, den 10. Juni 1905. (1587)

Königliche Eisenbahndirektion.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 20. Juni 1905 gelten die Frachtsätze des Ausnahmetarifs Nr. 5 im Heft 2 auch für Gaskoks, wenn von Gasanstalten versandt, sofern nicht für diesen Artikel im Ausnahmetarif 5 a besondere Frachtsätze vorgesehen sind.

Karlsruhe, den 13. Juni 1905. (1588)

Namens der beteiligten Verwaltungen: Großh. Generaldirektion der badischen Staatseisenbahnen.

Südösterreichisch-ungarisch-deutscher Güterverkehr.

Die auf Seite 154—157 des Tarifteiles II enthaltenen Kilometer und Frachtsätze für Zeitz S. St. B. werden mit Wirksamkeit vom 1. Juli l. J. durch folgende ersetzt:

Kilometer	Triest und Fiume	Eilgut			Stückgut				allgemeine Wagenladungsklassen				Spezialtarif				A.-T.
		a	b	c	I	II	III	IV	A 1	B	C 1	C 2	A 2	I	II	III	Nr. 1
		Franken für 100 kg															
1131	Zeitz S. St. B.	17,50	15,47	12,89	8,42	8,42	7,97	6,96	6,25	4,90	6,53	5,14	5,87	4,62	3,89	2,86 250	5,17 1)

A.-T. 4 a 6,25
„ 4 b 4,38
„ 5 2,86
„ 6 a 2,50
„ 6 b 2,50
„ 11 a . . . . . . {5,71 / 4,82 6) u. 7)}

A.-T. 11 b . . . . {4,57 / 4,06 6) / 4,23 7)}
„ 12 a 6,25
„ 12 b 4,90
„ 12 c 4,38

A.-T. 13 3,61
„ 19 . . . . {4,62 / 4,10 14)}
„ 25 a . . . . {5,45 / 3,88 17)}
„ 25 b 2,87

München, den 16. Juni 1905. (1589)

Generaldirektion der kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-westfälisch-bayerischer Güterverkehr.

Die in der Bekanntmachung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt vom 15. Mai d. J. angekündigten Tarifänderungen werden im obenbezeichneten Verkehr durch den am 1. Juli d. J. in Kraft tretenden Nachtrag II zum Tarife vom 1. März 1904 durchgeführt. Soweit dadurch:

a) beim Ausnahmetarif 2 (Rohstofftarif) für Holzkohlen, Holzbriketts und Holzabfallspäne in einzelnen Stationsverbindungen;

b) hinsichtlich der Frachtberechnung bei Verwendung mehrerer Wagen zu einer Sendung sowie

c) bei den Ausnahmetarifen 1 b (Grubenholz), 2 (Rohstofftarif) hinsichtlich der Position „Holz" des Spez.-Tar. III und 4 a (Staubkalk) im Verkehre mit den Gemeinschaftsstationen Eger, Franzensbad, Gemünden, Hof, Lichtenfels, Marxgrün, Meiningen, Probstzella und Stockheim i/Oberfr.

Frachterhöhungen eintreten, bleiben die jetzigen niedrigeren Frachtsätze in dem bisherigen Umfange bis zum 15. August d. J. in Kraft, sofern die direkte Abfertigung im rheinisch-westfälisch-bayerischen Verkehr nach dem 1. Juli d. J. überhaupt noch stattfindet.

Durch den Nachtrag werden ferner mehrere rheinisch-westfälische sowie bayerische Stationen in den direkten Verkehr aufgenommen und einige sonstige Tarifänderungen durchgeführt. Er ist zum Preise von 10 ₰ für das Stück bei den beteiligten Dienststellen zu haben.

Cöln, den 9. Juni 1905. (1590)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Holzausnahmetarif Teil IV, Heft 2 vom 1. März 1904.)

Ab 15. Juli 1905 gelangen für Holzsendungen, welche in Stationen der Körmend-Németujvárer Lokalbahn mit direkten Frachtbriefen nach süddeutschen Stationen aufgegeben und in Körmend umkartiert werden, ab Körmend transit die in Abschnitt A des Tarifs (Seite 47—61) enthaltenen Frachtsätze für Körmend, gekürzt um 3 ₰ für 100 kg, zur Anwendung.

München, den 13. Juni 1905. (1591)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Schlesisch-süddeutscher Verband.
Heft Nr. 2.

Im Verkehr zwischen gewissen auf badischem Gebiete gelegenen Stationen der Albtalbahn und den nördlichen Verbandsstationen findet die Güterabfertigung nach Maßgabe des Anhangs zu den direkten Tarifen der Großh. badischen Staatseisenbahnen in der Weise statt, daß die Sendungen nach der billigsten Gesamtfracht entweder auf die Übergangsstation Ettlingen der badischen Staatseisenbahnen oder Broetzingen der württembergischen Staatseisenbahnen abgefertigt werden. Hierbei werden die Frachtsätze für Ettlingen bezw. Broetzingen um je ½ Abfertigungsgebühr gekürzt.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Stationen Auskunft.

München, den 13. Juni 1905. (1592)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Bayerisch-schweizerischer Gütertarif.
Teil II, 1. Heft vom 1. September 1904.

Am 15. Juni l. J. tritt der I. Nachtrag in Kraft, welcher Ergänzungen und Änderungen des Haupttarifs enthält.

München, den 10. Juni 1905. (1593)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Süddeutsch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.
(Kohlenausnahmetarif Teil V, Heft Nr. 1 vom 1. November 1897.)

Am 1. Juli 1905 erscheint der Nachtrag V, welcher ausschließlich neue Leitungsvorschriften enthält.

München, den 15. Juni 1905. (1594)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli d. J. an werden für die nach den Ausnahmetarifen 2 (Rohstofftarif) und 5 c abgefertigten Sendungen die Tarifentfernungen für die Stationen Laichingen und Onstmettingen durch Anstoß von nur 19 km an die Entfernungen der Station Amstetten bezw. 9 km an die Entfernungen der Station Ebingen gebildet.

Stuttgart, den 16. Juni 1905. (1595)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen.

Nordwestdeutsch-bayerischer Verbands-Gütertarif.

Zum 1. Juli d. J. wird Nachtrag 11 ausgegeben, welcher — außer bereits früher bekannt gemachten Ergänzungen und Änderungen — die gemäß den Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahndirektionen Erfurt vom 15. Mai d. J. und Frankfurt a/M. vom 11. Mai d. J. in den Tarifverhältnissen der Gemeinschaftsstationen eintretenden Änderungen und des weiteren folgendes enthält: Änderungen bezügl. des Vorworts, der besonderen Bestimmungen zu der Eisenbahn-Verkehrsordnung und der besonderen Tarifvorschriften, Änderung in den Abfertigungsbefugnissen einzelner Stationen und Bestimmungen über die Güterabfertigung nach Orten mit räumlich getrennten Bahnhöfen, Aufnahme neuer Stationen, Änderung bestehender Tarifentfernungen und -Sätze, Aufhebung der Entfernungen und Frachtsätze für Münster i/W. W. L. E. (Westfäl. Landesbahn), Neuaufstellung des Abschnittes E II b Stationsentfernungen, Ergänzung und Änderung verschiedener Ausnahmetarife, Wegfall der Ausnahmetarife 1 a Rundhölzer zu Grubenzwecken, 4 a Staubkalk etc. zum Düngen, 4 b Mergel zum Düngen, 4 c Rübenerde zum Düngen, Änderung von Stationsnamen. — Die in den Nachtrag aufgenommenen zusätzlichen Bestimmungen sind gemäß den Vorschriften unter I 3 der Eisenbahn-Verkehrsordnung genehmigt. — Durch den Nachtrag werden die Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bocholt, Dingden, Hamminkeln, Isselburg-Anholt, Mussum, Rhede, Rhedebrügge, Werth im rheinisch-westfälisch-bayerischen Gütertarif vom 1. März 1904 aufgehoben und ersetzt.

Der Nachtrag enthält neben vielfachen Ermäßigungen auch in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen. Die Frachterhöhungen werden erst vom 1. September d. J. ab gültig, soweit im Nachtrag nicht ein anderer Zeitpunkt angegeben ist. Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion. Der Nachtrag kann voraussichtlich vom 25. d. M. ab auf den Verbandsstationen eingesehen und käuflich bezogen werden.

Hannover, den 15. Juni 1905. (1596)
Königliche Eisenbahndirektion.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für A. Glas und Hohlglaswaren des Ausn.-Tarifes 10 A im Kartierungswege, B. Hohlglaswaren des Ausn.-Tarifes 21 im Rückvergütungswege treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im A. Kartierungswege, B. Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		bei Aufgabe von 5000 kg für den Frachtbrief und Wagen	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Luschitz	A.	216 ₰	128 ₰
	B.	206 „	—
Nach Schönpriesen-Umschlag			
von Luschitz	A.	211 ₰	123 ₰
	B.	201 „	—
Nach Dresden-Elbkai			
von Luschitz	A.	256 ₰	164 ₰*)
	B.	246 „	—

*) Für Hohlglaswaren ermäßigt sich dieser Satz auf 157 ₰.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ für 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Juni 1905. (1597)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.
Berichtigung des Tarifnachtrages II.

In dem vom 1. Mai d. J. gültigen Nachtrag II zum Elbeumschlagstarif für Österreich vom 1. Januar 1904 ist mit Gültigkeit vom 1. August 1905 auf Seite 17 im Ausnahmetarif 10 A (im Kartierungswege) für Glas und Hohlglaswaren die Schleppbahngebühr von 5 auf 10 ₰ richtig zu stellen.

Wien, am 13. Juni 1905. (1598)
K. k. priv. österreichische Nordwestbahn,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Die in Nr. 36 der Vereinszeitung vom 10. Mai d. J. auf Seite 560 unter (1218) für Glas und Hohlglaswaren von Würbenthal bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen verlautbarten Frachtsätze werden im Verkehr mit allen Umschlagsplätzen mit sofortiger Gültigkeit um 2 ₰ für 100 kg ermäßigt.

Wien, am 15. Juni 1905. (1599)
Österreich. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Österreichisch-ungarisch-schweizerischer Eisenbahnverband.
Tarif Teil V, Heft 3 vom 1. Januar 1905.
Einbeziehung der Station Troppau.

Mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906 werden die Stationen Troppau (K. F. N. B.) und Troppau (St. B.) in den obenbezeichneten Tarif einbezogen.

Die Frachtsätze für diese Stationen sind durchweg um 12 Cts. pro 100 kg niedriger als die im Tarife enthaltenen Taxen für Mährisch-Ostrau.

Die genannten Stationen werden in die Reexpeditionstabelle wie folgt eingereiht:

1. Im Verkehre mit schweizerischen Stationen und mit Bregenz transit, Buchs (Reintal) transit, Feldkirch transit, Lindau transit und St. Margrethen transit:
   Troppau K. F. N. B. in die Gruppe 7 und Troppau (S. B.) in die Gruppe 2.
2. Im Verkehre mit Basel und Schaffhausen der Großherzogl. badischen Staatseisenbahnen:
   Troppau K. F. N. B. und St. B. in die Gruppe 5.

Wien, am 14. Juni 1905. (1600)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Ost-nordwest-österreichischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 1.

Einführung des Nachtrages I.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 und insoweit Frachterhöhungen eintreten, mit Gültigkeit vom 1. August 1905 gelangt der Nachtrag I zu dem vom 1. Januar 1905 gültigen Tarife Teil II, Heft 1 zur Einführung.

Derselbe enthält außer diversen Frachtsatz-Änderungen bezw. -Berichtigungen und Stationsnamen - Änderungen auch neue Stationstarife für den Klassengutverkehr, weiters Schnitt-Tarife im Verkehre mit Stationen mehrerer Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina, dann Ergänzungen diverser Ausnahmetarife mit Frachtsätzen und schließlich Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers.

Exemplare dieses Nachtrages sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 4 Kr. für das Stück erhältlich.

Wien, am 14. Juni 1905. (1601)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr mit Österreich.

Für Lithoponefarben treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im A. Kartierungswege, B. Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz		bei Aufgabe von 5000 kg	10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
von Hruschau	A.	276	167
	B.	170	149
Nach Schönpriesen-Umschlag			
von Hruschau	A.	271	162
	B.	165	144
Nach Dresden-Elbkai			
von Hruschau	A.	330	214
	B.	224	196

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz, Aussig-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg, dieselbe ermäßigt sich jedoch bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Schönpriesen-Umschlag im Rückvergütungswege (für B.) für Ladungen von 10 000 kg auf 5 ₰ für 100 kg.

Wien, am 15. Juni 1905. (1602)

Österr. Nordwestbahn, als geschäftsführende Verwaltung.

---

5. Effektenverkehr.

K. k. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Der am 30. Juni 1905 fällige Zinsencoupon Nr. 19 unserer $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1896 wird, und zwar jener der Schuldverschreibungen

lit. A per 5000 ℳ mit 87,50 ℳ
„ B „ 1500 „ „ 26,25 „
„ C „ 1000 „ „ 17,50 „
„ D „ 300 „ „ 5,25 „

deutscher Reichswährung vom 30. Juni 1905 angefangen

in Teplitz bei der Hauptkasse der k. k. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft, bei der Bank für Handel und Industrie und bei Herrn S. Bleichröder,
„ Dresden bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, Abteilung Dresden,
„ Frankfurt a/M. bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Prag bei der Filiale der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe, bei der Böhm. Eskomptebank und bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Wien bei der k. k. priv. österr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der k. k. priv. allgemeinen österr. Bodenkreditanstalt

eingelöst.

Teplitz, im Juni 1905. (1603)

Der Verwaltungsrat.

(Nachdruck wird in keinem Falle honoriert.)

---

6. Verdingungen.

Verding von Arbeiten

für die Neubaulinie Saarbrücken-Fürstenhausen-Bous (link. Saarufer).

Die Lieferung, Aufstellung und der Anstrich von 10 flußeisernen Überbauten der Baulose I und II, umfassend rund

306 t Flußeisen,
26,5 t verzinktes Flußeisen,
18,5 t Flußstahlguß,

soll einschließlich Lieferung der Materialien vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen vom heutigen Tage ab in unserem technischen Bureau (Neubau, Zimmer 227) hierselbst zur Einsichtnahme aus. Umdrucke der Zeichnungen können, soweit der Vorrat reicht, nach Auswahl gegen Nachnahme und Umdrucke der Bedingungen und des Verdingungsheftes gegen **porto- und bestellgeldfreie** Einsendung von 2 ℳ **in bar** (nicht in Briefmarken) **nur** durch die Plankammer der Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote sind versiegelt unter der Aufschrift:

„Lieferung, Aufstellung und Anstrich von 10 flußeisernen Überbauten der Neubaulinie Saarbrücken-Fürstenhausen-Bous"

bis zum 31. Juli, vormittags 12 Uhr, dem Zeitpunkte der Eröffnung derselben, **porto- und bestellgeldfrei** an uns einzusenden.

Ende der Zuschlagsfrist am 1. September 1905. (1604)

St. Johann-Saarbrücken, 14. Juni 1905.

Königliche Eisenbahndirektion.

---

7. Verkauf von Altmaterialien.

Zum Verkaufe der im diesseitigen Bezirke aus dem Oberbau angesammelten Altmaterialien ist auf den 27. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, im Geschäftszimmer Nr. 51 des Direktionsgebäudes Termin angesetzt. Bedingungen nebst Angebotsbogen können im Zimmer 24 des Empfangsgebäudes eingesehen werden oder für 50 ₰ — nur Postanweisung — von uns bezogen werden. Zuschlagsfrist bis zum 17. Juli d. J.

Kattowitz, im Juni 1905. (1605)

Königliche Eisenbahndirektion.

---

8. Vermischte Bekanntmachungen.

3 Lokomotiven, 15 bedeckte und offene Güterwagen und 7 Personenwagen, die für unsere Zwecke nicht mehr geeignet, aber noch lauffähig sind, sollen in verschiedenen Losen verkauft werden. Die Bedingungen und die zu den Angeboten zu benutzenden Formulare können in unserem Rechnungsbureau eingesehen, auch von diesem gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Die an uns einzusendenden Angebote werden in dem am 4. Juli d. J., vormittags 11 Uhr, im Verwaltungsgebäude — Knochenhauerufer Nr. 1 — stattfindenden Termine eröffnet. Der Zuschlag erfolgt bis zum 24. Juli d. J.

Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg. (1606)

Unsere gegenwärtigen Vorräte an Altmaterialien, als:

Laschen, Schienen, Schrott, eis. und stähl. Drehspäne, Gußeisen, Schmelzeisen, Radreifen, Satzachsen, Kupfer, Rotguß, Zink, Gummi-, Polster- und Plüschabfall usw., insgesamt rund 47 Doppelladungen

werden hiermit zum Verkauf gestellt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Verzeichnissen der Mengen und Lagerorte der Materialien können gegen Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren vom Hauptbureau der Großherzoglichen General-Eisenbahndirektion bezogen werden.

Angebote, verschlossen und mit der Aufschrift „Angebot auf Altmaterial" versehen, sind unter Wiederanschluß der durch Unterschrift anzuerkennenden Bedingungen bis zum

10. Juli 1905, mittags

an die Großherzogliche General-Eisenbahndirektion in Schwerin i. M. einzureichen.

Schwerin i. M., den 15. Juni 1905. (1607)

Großherzogliche General-Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 48. | 24. Juni 1905. | XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Dieser Nummer liegt Nr. 18 des Anzeigers überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke bei.

Reisebriefe vom siebenten internationalen Eisenbahnkongreß in Washington. II.

Vom Kaiserlichen Rat **Peter F. Kupka** in Wien.

Die Kongreßteilnehmer hatten für den 2. Mai zur Fahrt nach Washington dringliche Einladungen erhalten, und zwar sowohl von der Pennsylvania-Eisenbahn, mit angefaltetem Antwortschreiben, als auch von der Royal Blue Line, der vereinigten Baltimore-Ohio, Philadelphia & Reading und Central of New-Jersey; der unter den Eisenbahngesellschaften bestehende Wettbewerb erstreckte sich in diesem Falle also auch auf „nichtzahlende" Reisende.

Um 9 Uhr früh waren wir an der 23. Straßen-Ferry; eines der großen Fährboote brachte uns hinüber zum Kopfbahnhof der Pennsylvania-Eisenbahn in Jersey City, wo ein aus Parlor Cars (mit drehbaren, bequemen Armstühlen) bestehender Sonderzug bereit stand. Hier fanden sich denn wieder die alten sowie die neuen Bekannten von gestern zusammen, sonderten sich aber doch mehr oder weniger nach der Nationalität.

Der Zug wurde mit 12 Minuten Verspätung abgelassen, erreichte jedoch Philadelphia zur fahrplanmäßigen Zeit, um 11 Uhr. Auf dem Bahnhofe erwartete die Gesellschaft eine Zahl eleganter Kutschen und Automobile, mit welchen die Fahrt zu den Baldwin Locomotive Works angetreten wurde. Die flüchtige Besichtigung dieser weltbekannten, großartigen Anlage nahm etwa 1½ Stunden in Anspruch, worauf in einem der ebenerdigen Säle ein vorzügliches Frühstück verabreicht wurde. Zwei der Firmenbesitzer richteten herzliche Worte an ihre Gäste, und der Bürgermeister von Philadelphia wünschte sogar in seiner Liebenswürdigkeit jedem von uns das Ehrenbürgerrecht der Stadt verleihen zu können. Abermals bestieg die Gesellschaft die bereitstehenden Wagen und trat unter lauten Zurufen der an den Fabrikfenstern Kopf an Kopf gedrängten Arbeiter eine interessante Fahrt durch die bedeutendsten Straßen der reichen und schönen Quäkerstadt und schließlich durch das Negerviertel an.

Je weiter südlich, desto größer wird der Prozentsatz der schwarzen Bevölkerung, die heute im Präsidenten Roosevelt ihren mächtigsten Beschützer erblickt. Oberflächlich und nach dem allgemeinen Straßenbilde beurteilt, möchte man Newyork mit etwa $^1/_5$, Philadelphia mit $^1/_4$ und Washington mit $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ einschätzen. Diese Ziffern machen selbstredend keinen Anspruch auf Richtigkeit, das ist eben etwa der Eindruck, den der Europäer erhält. Parlor Car- und Schlafwagenbegleiter sind durchwegs, Zugschaffner sehr häufig Neger. Es wäre verlockend, hier einiges über die weit auseinandergehenden Ansichten der Amerikaner über die Coloured people-Frage einzuschalten, würde jedoch den Rahmen dieser Zeitung überschreiten.

Um 3 Uhr 20 Min. verließen wir Philadelphia und erreichten Washington um 6 Uhr 22 Min. Als Hauptquartier des Kongresses in Washington war das geeignet gelegene, vornehme und großartige New-Willard Hotel ausersehen, welches dem Ansturm so vieler Ankömmlinge nicht Genüge leisten konnte; sie mußten in anderen Hotels Unterkunft suchen, was mit nicht geringen Schwierigkeiten verbunden war.

Am 3. Mai fand die Einschreibung der Kongreßmitglieder statt, dann wurde mit Hilfe des Aufzuges die Spitze des Washington-Nationalmonuments bequem erreicht, eines aus Werksteinen erbauten, mit weißem Maryland-Marmor verkleideten 555 Fuß hohen, kahlen Obelisken (hier muß man den Amerikanern beipflichten, denn er ist wirklich „der größte der Welt"; die ägyptischen Monolithe sind Zwerge), mit Fenstern (!) an den abgeschrägten Flächen der Spitze; und mittags wurde die unweit gelegene, von 370 Ausstellern zu Ehren des Kongresses veranstaltete Ausstellung von Eisenbahngegenständen eröffnet.

Aus diesem Anlaß hielten die Herren George A. Post, Vorsitzender der Ausstellung, der Eisenbahn-Commissioner Macfarland, der bekannte Großindustrielle Westinghouse, der Marineminister Paul Morton, der Kriegsminister William H. Taft und Stuyvesant Fish, Präsident der amerikanischen Sektion des Kongresses, längere Ansprachen. Der

Amerikaner läßt derartig günstige Gelegenheiten nicht ungenutzt vorübergehen.

Es dürfte sich der Mühe lohnen, auf die recht interessante Ausstellung noch besonders zurückzukommen.

Um 12 Uhr nachts wurde von der Ausstellung nach allen Richtungen der Windrose, über 500 000 engl. Meilen Draht und Kabel das elektrische Zeitsignal gegeben; auf einer riesigen Weltkarte an der Wand befanden sich 200 elektrische Lampen, welche die Lage aller Städte der Erde bezeichneten, die in direkter Verbindung mit Washington das Signal erhalten sollten. Vizeadmiral Chest, U. S. Navy, gab in seiner einleitenden Rede dem Bedauern Ausdruck, daß der beabsichtigte Zweck durch das mörderische Ringen im fernen Osten beeinträchtigt sei; jedoch könne man in dem spannungsvoll erwarteten Augenblick kaum seine innerliche Bewegung unterdrücken, wenn, wie das graphische Sinnbild zeige, die elektrischen Wellen, welche die Nationen verbinden, Zeit und Raum auslöschen, durch die Nerven der Zivilisation eilen. Der Versuch war auch größtenteils von Erfolg begleitet, denn es kamen Rückantworten von der Seewarte Hamburg, von Bern, Rom, Paris, Wien, Brüssel, Tacubaya (Mexiko), Sitka (Alaska), San José (Kalifornien), Manila, Newyork und anderen Städten beider Halbkugeln.

Der 4. Mai war der formellen, feierlichen Eröffnung des Kongresses gewidmet, wobei der Vizepräsident der Vereinigten Staaten Mr. Fairbanks die Teilnehmer im Namen der Regierung und des amerikanischen Volkes bewillkommnete. Er bezeichnete die Eisenbahnen als ein mächtiges Werkzeug der modernen Gesittung; sie sind hauptsächlich eine Schöpfung der Neuzeit, denn es leben noch viele, die vor dem Bau der ersten Eisenbahn Englands oder der Vereinigten Staaten geboren wurden. Die Eisenbahn wurde geschaffen, um ein unabweisliches Verlangen zu befriedigen. Die Bahnen kreuzen die Kontinente hinüber und herüber und wurden zu Schlagadern des Weltverkehrs. Erfinderischer Geist, Arbeit und Kapital wurden herangezogen; Wissenschaft, Kunst, Arbeit und Kapital haben auch den Umsturz bewirkt. Das allgemeine und dringende Bedürfnis hat die zu bewältigenden Gütermengen vervielfacht, und Hand in Hand damit geht das Verlangen nach billigen Frachtsätzen. (Hiermit schlug der Redner als erster eine volkstümliche Seite an, die während des Kongresses nicht mehr zur Ruhe kommen sollte.)

Bei der raschen Entwicklung dieses mächtigen Werkzeuges der Zivilisation ist es nicht unnatürlich, daß sich Mißbräuche einschlichen; viele der Ungerechtigkeiten wurden beseitigt; und ist die Erwartung eine trügerische, daß bei einem Dienst — der so viele berührt und für die industriellen und sozialen Interessen des Volkes und Landes unentbehrlich ist — auch alle Ungleichheiten beseitigt werden? Wir dürfen hoffen, daß der Geist der Gerechtigkeit und besseren Einsicht zur Ausmerzung der heutigen Mißgriffe und zur Vermeidung künftiger Fehler führen werde. Die Eisenbahn ist naturgemäß die Trägerin öffentlicher Pflichten; sie ist im höchsten Sinne eine Dienerin der Öffentlichkeit, die eben ihre Tätigkeit mit Unparteilichkeit ausüben und alle, denen sie dient, gleichmäßig behandeln müsse. Die Gleichartigkeit des Dienstes ist die Bedingung für gute Beziehungen zwischen Eisenbahn und Bevölkerung. Nichts schafft so rasch und sicher Verlegenheit und Zwist als Heimlichkeit, wo Offenheit, als Bevorzugung, wo Gleichheit herrschen sollte. Frachtsätze und Gebühren müssen mit der erforderlichen Rücksicht auf die Eigentümer, Bedienstete und Bevölkerung aufgestellt werden. . . Die Vereinigung des internationalen Eisenbahnkongresses ist von höchster Bedeutung; sie bringt Männer von hervorragenden Fähigkeiten, die Vertreter vieler Nationen in nähere Berührung, um die Interessen der Allgemeinheit zu fördern; sie erweitert den Kreis internationaler Bekanntschaften und fördert die internationale Freundschaft. Das Volk, welches eine ehrenhafte Beilegung des Streites mit seinem Nachbarn anders als mit dem Schwerte sucht, ist nicht im Verfall, ist nicht der Mannheit bar; es hält Schritt mit der Gesittung und bezeugt, daß der barbarische Hang aus seinem Blute entfernt ist . . . . .

Nach ihm sprachen Herr Ernest Gerard, Generalinspektor der belgischen Eisenbahnen, und Stuyvesant Fish, welcher besonders hervorhob, daß zum erstenmal die von Sr. Majestät dem deutschen Kaiser ernannten Mitglieder an einem internationalen Eisenbahnkongreß teilnehmen.

Von Interesse war u. a. auch der nachstehende Rückblick: In den letzten Jahren wurde viel vom Binnenverkehr auf Kanälen gesprochen, wobei jedoch der Dampferverkehr auf den großen Binnenseen, welche ja fast Meere sind, außer Betracht bleibt. In den Vereinigten Staaten gibt es außer diesen eigentlich nur zwei Wasserwege, den Mississippi und den Eriekanal. (Dies ist doch wohl etwas übertrieben! Wir erinnern nur an den Hudson, den Ohio und den Potomac! D. Schriftl.) Vor 20 Jahren wurden auf Dampfern von Memphis nach Neworleans jährlich 100 000 Ballen Baumwolle, seither jedoch, nachdem die Verwaltung der Bahnen zwischen den genannten Städten in eine Hand überging, auf dem Wasserwege keine 500 Ballen mehr verfrachtet. Die Ursache davon ist, daß dort die Gebühren für Transport, die Wasser- und Feuerversicherung höher sind als die Bahnfracht. Weiter betrug die im Jahre 1890 auf dem Mississippi in Neworleans angelangte und abgegebene Gütermenge 2 300 000 t, im Jahre 1900: 450 500 t, indes auf der Schiene 3 600 000 bezw. 6 800 000 t verfrachtet wurden.

Die auf den Kanälen Newyorks und den mit diesen im Wettbewerb stehenden Bahnlinien bewegte Gütermenge betrug

im Jahre	Millionen Tonnen	wovon auf die Kanäle entfielen
1860	7,1	65 %
1870	17,5	35 „
1900	84,9	4,1 „
1903	93,3	3,9 „

In der Tat betrug die im Jahre 1903 auf allen im Staate Newyork liegenden Kanälen (einschl. des Eriekanals) beförderte Gütermenge 3 600 000 t oder weniger als $^4/_5$ der 1860 beförderten Menge von 4 600 000 t.

Den Reden folgte die Ernennung der einstweiligen Vorsitzenden der fünf Sektionen, worauf um 12 Uhr 45 Min. der Schluß der Eröffnungssitzung verkündet wurde.

Der Nachmittagsausflug auf den Mount Vernon, der ehemaligen Wohn- und gegenwärtigen Ruhestätte Washingtons, des großen Gründers der Republik, bleibt eine der schönsten Erinnerungen. Weihevoll waren die Augenblicke, als die Teilnehmer in langem Zuge entblößten Hauptes am Sarge des berühmten Toten langsam vorbeischritten.

Noch am selben Abend wurden die Kongreßmitglieder in der Corcoran-Kunstgallerie empfangen.

Washington, Ende Mai 1905.

Die Betriebsergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der sächsischen Staatseisenbahnen in den Rechnungsjahren 1900 bis 1903.

Von W. A. Schulze.

Für das Erwerbs- und Wirtschaftsleben des deutschen Volkes ist das Jahr 1900 ein Rekordjahr gewesen; das Jahr 1901 hat darin einen recht bemerkenswerten Rückgang erkennen lassen, der in vermindertem Umfange auch noch das folgende Jahr angehalten hat, und erst in den Jahren 1903 und 1904 ist eine Gesundung der volkswirtschaftlichen Verhältnisse bis zu dem Grade eingetreten, daß der Stand von 1900 wieder erreicht ist oder wohl richtiger noch hat überschritten werden

können. Diese Tatsachen spiegeln sich wieder vor allem in den Statistiken der öffentlichen Verkehrsanstalten, insbesondere auch in den Betriebsergebnissen der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der Königlich sächsischen Staatseisenbahnen, und eine Vergleichung der beiderseitigen Statistiken miteinander ergibt zugleich, wie das Auf und Nieder des Wirtschaftslebens den kleineren Verkehrskörper, die Verwaltung der sächsischen Staatsbahnen, in verhältnismäßig viel weiterem Umfange betroffen hat, als die größere preußisch-hessische Eisenbahngemeinschaft.

Bei dem nachfolgenden Versuche, die vorausgeschickten Behauptungen ziffermäßig zu begründen, sind die in dem preußischen Archiv für Eisenbahnwesen Jahrg. 1902 bis 1905 mitgeteilten statistischen Ergebnisse der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und der sächsischen Staatsbahnen in den Rechnungsjahren 1900 bis 1903 zugrunde gelegt.

Die jahresdurchschnittlichen Betriebslängen der preußisch-hessischen Staatsbahnen haben in den Jahren 1900 bis 1903 30 579, 31 146, 31 812 und 32 991 km betragen, die der sächsischen Staatsbahnen dagegen 2973, 2995, 3028 und 3047 km. Es hat danach im Jahre 1903 gegen 1900 in Preußen-Hessen eine Vermehrung der Betriebslängen um 2412 km, d. i. 7,89 %, in Sachsen nur um 74 km, d. i. 2,49 %, stattgefunden, und während im Jahre 1900 die Betriebslänge der Bahnen in Sachsen noch 9,72 % gegen die der preußisch-hessischen Bahnen betrug, ist sie im Jahre 1903 auf 9,24 % herabgegangen.

Die gesamten Betriebseinnahmen und -ausgaben mit den erzielten Überschüssen der Staatseisenbahnen in Preußen-Hessen und Sachsen sowohl im ganzen als auch im Durchschnitt für das Kilometer Betriebslänge ergeben das nachfolgende Bild:

		Betriebseinnahmen		Betriebsausgaben		Betriebsüberschüsse		
		im ganzen	für 1 km	im ganzen	für 1 km	im ganzen	für 1 km	Prozente des Anlagekapitals
Preußen-Hessen . .	1900	1 392 335 666 M.	45 532 M.	828 118 103 M.	27 081 M.	564 217 527 M.	18 451 M.	7,14
	1901	1 353 722 661 „	43 463 „	835 968 931 „	26 840 „	517 753 730 „	16 623 „	6,41
	1902	1 400 563 075 „	44 026 „	859 106 319 „	27 006 „	541 456 756 „	17 020 „	6,54
	1903	1 519 788 233 „	46 066 „	908 057 816 „	27 524 „	611 730 417 „	18 542 „	7,12
Sachsen	1900	136 984 762 „	45 300 „	103 891 273 „	34 356 „	33 093 489 „	10 944 „	3,70
	1901	132 073 938 „	43 341 „	103 865 203 „	34 084 „	28 208 734 „	9 257 „	3,035
	1902	129 463 297 „	41 932 „	93 763 366 „	30 369 „	35 699 931 „	11 563 „	3,706
	1903	135 142 165 „	43 321 „	91 482 258 „	29 326 „	43 659 907 „	13 995 „	4,42

Hiernach haben in Preußen-Hessen die kilometrischen Gesamteinnahmen und Überschüsse sowie die Verzinsung des Anlagekapitals erst im Jahre 1903 wieder die gleiche Höhe erreicht wie im Jahre 1900, während in Sachsen im Jahre 1903 sowohl die Gesamteinnahme als auch die Durchschnittseinnahme für das Kilometer Betriebslänge noch beträchtlich hinter den gleichen Einnahmen im Jahre 1900 zurückgeblieben, dagegen aber der Überschuß im ganzen und für das Kilometer Betriebslänge sowie die Verzinsung des Anlagekapitals sehr erheblich gegen das Jahr 1900 gestiegen sind. Das letztere ist in Sachsen dadurch erreicht worden, daß es möglich gewesen ist, die Betriebsausgaben in einem außerordentlich hohen Maße zu verringern, während in Preußen-Hessen zwar die kilometrischen Betriebsausgaben in den Jahren 1901 und 1902 sich etwas niedriger gestellt haben als im Vorjahre, aber eine fortlaufende Steigerung der gesamten Betriebsausgaben von Jahr zu Jahr stattgefunden hat. Auf diese Betriebsausgaben darf daher etwas näher eingegangen werden. Davon haben betragen:

		die persönlichen Betriebsausgaben			die sächlichen Betriebsausgaben		
		im ganzen	für 1 km	Gesamtausgabe	im ganzen	für 1 km	Gesamtausgabe
		M.	M.	%	M.	M.	%
Preußen-Hessen	1900	383 682 874	12 547	46,33	444 435 229	14 534	53,67
	1901	390 735 453	12 545	46,74	445 233 478	14 295	53,26
	1902	397 102 418	12 483	46,22	462 003 901	14 523	53,78
	1903	417 853 978	12 666	46,02	490 203 838	14 858	53,98
Sachsen	1900	53 275 445	17 618	51,28	50 615 828	16 738	48,72
	1901	53 968 359	17 710	51,96	49 896 844	16 374	48,04
	1902	53 499 928	17 667	57,06	40 263 438	13 295	42,94
	1903	53 476 006	17 551	58,46	38 006 252	12 472	41,54

Die gesamten Betriebsausgaben sind nach dieser Übersicht in Preußen-Hessen im Jahre 1903 gegen 1900 um 79 939 713 M., d. i. 9,65 %, und für das Kilometer Betriebslänge um 443 M., d. i. 1,64 %, gestiegen, in Sachsen aber sind die gesamten Betriebsausgaben im Jahre 1903 gegen 1900 um 12 409 015 M., d. i. 11,94 %, und für das Kilometer Betriebslänge um 5030 M., d. i. sogar 14,64 %, verringert worden. Diese Verringerung ist jedoch in der Hauptsache nur bei den sächlichen Ausgaben eingetreten, die im Jahre 1903 gegen 1900 um 12 609 576 M., d. i. 24,9 %, gefallen sind, während die persönlichen Ausgaben sich in den vier Jahren 1900 bis 1903 annähernd auf gleicher Höhe gehalten haben. In Preußen-Hessen dagegen sind sowohl die persönlichen als auch die sächlichen Ausgaben in den vier Jahren beinahe gleichmäßig gestiegen, die ersteren um 34 171 104 M., d. i. 8,9 %, und die letzteren um 45 768 609 M., d. i. 10,3 %. Wodurch in Sachsen die sächlichen Betriebsausgaben in dem angegebenen beträchtlichen Umfange haben verringert werden können, wird zum Teil durch die eingetretenen Einschränkungen in der Zahl der abgelassenen Züge zu erklären sein: Die geleisteten Lokomotiv-Zugkilometer sind von 33 900 000 im Jahre 1900 auf 33 100 000 im Jahre 1901, 32 300 000 im Jahre 1902 und auf 32 500 000 im Jahre 1903 zurückgegangen, ebenso die geleisteten Wagenachskilometer bei den Personenwagen von 329 600 000 im Jahre 1900 auf 308 400 000 im Jahre 1901, 297 100 000 im Jahre 1902 und auf 302 300 000 im Jahre 1903, sowie die geleisteten Wagenachskilometer bei den Güterwagen von 748 000 000 im Jahre 1900 auf 717 100 000 im Jahre 1901, 725 900 000 im Jahre 1902 und 743 900 000 im Jahre 1903, und die Zahl der im ganzen abgelassenen Züge (ohne die Bauzüge) hat im Jahre 1900 noch 964 422, im folgenden Jahre nur 960 415 und im Jahre 1902 nur 937 462 betragen (für 1903 fehlen die bezüglichen Angaben). Infolgedessen haben auch die sächlichen Ausgaben im Jahre 1900 noch 48,72 %, im Jahre 1903 aber nur noch 41,54 % der gesamten Betriebsausgaben ausgemacht, während die persönlichen Ausgaben an sich in den vier Jahren auf annähernd gleicher Höhe geblieben sind. In Preußen-Hessen dagegen haben sich sowohl die persönlichen Ausgaben als auch die sächlichen Ausgaben im Verhältnis zu den gesamten Betriebsausgaben in den vier Jahren immer auf fast gleicher Höhe gehalten, indem die persönlichen Ausgaben nur zwischen 46,74 und 46,02 % und die sächlichen Ausgaben nur zwischen 53,26 und 53,98 % von den gesamten Betriebsausgaben geschwankt haben.

Auf das Kilometer Betriebslänge im Durchschnitt berechnet, haben in Sachsen die persönlichen Betriebsausgaben in den Jahren 1900 und 1903: 17 618 und 17 551 M. und die sächlichen Ausgaben im Jahre 1900 noch 16 738 M., im Jahre 1903 aber nur 12 472 M. betragen; in Preußen-Hessen beziffern sich die persönlichen Ausgaben in den Jahren 1900 und 1903 auf 12 547 und 12 666 M. und die sächlichen Ausgaben auf 14 533 und 14 858 M. für das Kilometer Betriebslänge. Demnach sind in Sachsen die persönlichen Ausgaben auf das Kilometer Betriebslänge in den Jahren 1900 und 1903 um rund 40 % höher gewesen als in Preußen-Hessen, während die sächlichen Ausgaben auf das Kilometer Betriebslänge in Sachsen sich im Jahre 1900 um 15,2 % höher, im Jahre 1903 aber um 18,3 % niedriger gestellt haben als in Preußen-Hessen. Um das seiner vollen Bedeutung nach richtig zu beurteilen, müssen damit die Einzelleistungen der beiden Eisenbahnverwaltungen im Personen- und im Güterverkehr näher verglichen werden.

Die Zahl der beförderten Personen und die Einnahmen aus dem Personen- und dem Gepäckverkehr haben betragen:

		Personenzahl		Einnahmen		
		im ganzen	auf 1 km	im ganzen	auf 1 km	für 1 Personenkilometer
				M.	M.	Pf.
in Preußen-Hessen	1900	581 633 770	19 020	384 020 853	12 869	2,64
	1901	595 161 884	19 109	383 418 500	12 622	2,57
	1902	608 864 990	19 147	391 371 589	12 616	2,52
	1903	661 302 003	20 046	419 352 593	13 032	2,51

		Personenzahl		Einnahmen		
		im ganzen	auf 1 km	im ganzen ℳ	auf 1 km ℳ	für 1 Personenkilometer ₰
in Sachsen	1900	67 244 742	22 619	40 490 957	13 619	2,78
	1901	66 439 309	22 183	39 928 929	13 332	2,79
	1902	67 810 455	22 395	40 592 683	13 406	2,77
	1903	70 546 308	23 156	43 143 656	14 161	2,78

Die Zahl der zurückgelegten Personenkilometer und die im Durchschnitt von jeder Person zurückgelegten Wegestrecken haben betragen:

	1900	1901	1902	1903	
in Preußen-Hessen					
die Personenkilometer . . .	14 025,0	14 409,1	15 010,0	16 145,4	Mill.
die Wegestrecken	24,11	24,21	24,65	24,41	km
in Sachsen					
die Personenkilometer . . .	1 406,0	1 384,0	1 462,1	1 497,5	Mill.
die Wegestrecken	20,91	20,83	20,82	21,23	km

In den einzelnen Personenwagenklassen sind Reisende (ohne die auf Militärfahrkarten gereisten Personen) befördert worden und hat die Personengeldeinnahme im ganzen und für das Personenkilometer betragen:

		I. Klasse			II. Klasse			III. Klasse			IV. Klasse		
		Personenzahl	Einnahme im ganzen ℳ	Einnahme für 1 km ₰	Personenzahl	Einnahme im ganzen ℳ	Einnahme für 1 km ₰	Personenzahl	Einnahme im ganzen ℳ	Einnahme für 1 km ₰	Personenzahl	Einnahme im ganzen ℳ	Einnahme für 1 km ₰
in Preußen-Hessen	1900	2 118 615	17 937 871	7,61	57 788 179	86 777 690	4,56	279 872 096	142 100 816	2,67	234 111 947	115 599 609	1,95
	1901	2 124 605	16 369 407	7,33	58 045 671	82 438 477	4,39	258 068 192	145 235 652	2,71	268 592 457	118 440 806	1,90
	1902	2 259 059	15 948 893	7,16	60 562 199	83 381 728	4,37	261 878 631	147 569 584	2,65	276 256 948	123 671 927	1,88
	1903	2 300 212	16 550 354	7,14	65 010 753	87 161 454	4,34	285 474 504	155 350 365	2,66	299 568 812	137 662 056	1,89
in Sachsen	1900	0,25 % der Gesamtzahl*)	—	7,07	7,45 % der Gesamtzahl*)	—	4,53	65,63 % der Gesamtzahl*)	—	2,78	25,29 % der Gesamtzahl*)	—	1,88
	1901	0,23 „	—	7,30	7,37 „	—	4,56	64,38 „	—	2,81	26,45 „	—	1,92
	1902	144 949	814 785	7,17	4 936 547	7 112 713	4,49	43 489 530	24 540 013	2,81	18 314 339	6 230 357	1,93
	1903	158 839	903 569	7,26	4 988 486	7 330 225	4,52	44 437 893	26 107 083	2,86	19 979 583	6 762 377	1,88

*) Da die Gesamtzahl der beförderten Personen einschließlich der Militärpersonen im Jahre 1900: 67 244 742 betragen hat, so entfallen davon nach den angegebenen Prozentzahlen auf die I. Klasse rund 168 100, die II. Klasse 5 009 700, die III. Klasse 44 132 900 und die IV. Klasse 17 006 200 Personen.

Aus diesen Zusammenstellungen ergibt sich, daß im Jahre 1903 gegen 1900 in Preußen-Hessen eine Vermehrung der Zahl der beförderten Personen um 79 668 233, d. i. 13,7 %, und der Gesamteinnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr um 35 331 740 ℳ, d. i. 9,2 %, stattgefunden hat, während in Sachsen die Personenzahl nur um 3 301 566, d. i. 4,91 %, und die Gesamteinnahmen um 2 652 699 ℳ, d. i. nur 6,55 %, zugenommen haben, und daß, auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, in den Jahren 1900 bis 1903 die Personenzahl in Preußen im Durchschnitt nur 19 330, in Sachsen aber 22 588, die Einnahme in Preußen nur 12 785, in Sachsen aber 13 629 ℳ und die Einnahmen für das Personenkilometer in Preußen 2,51 bis 2,64 ₰, in Sachsen aber 2,77 bis 2,79 ₰ ergeben, d. i. im Durchschnitt (258 gegen 278) 7,75 % mehr in Sachsen. Der Grund dieser höheren kilometrischen Einnahmen in Sachsen liegt hauptsächlich darin, daß in Sachsen die IV. Wagenklasse in verhältnismäßig viel geringerem Umfange benutzt wird als in Preußen, und daß sich auch die sächsischen Personengeldsätze nicht unerheblich höher stellen. Während in Preußen in den Jahren 1901 bis 1903 die Zahl der in der IV. Klasse beförderten Personen höher gewesen ist als die Zahl der Reisenden der III. Klasse, hat in Sachsen die Personenzahl der IV. Klasse in den Jahren 1901 und 1902 rund nur $^2/_5$ und im Jahre 1903 rund nur $^4/_9$ der Personenzahl der III. Klasse betragen. Diese geringere Benutzung der IV. Wagenklasse in Sachsen ist einerseits auf den Ausfall dieser Klasse in den Zügen an Sonn- und Festtagen und anderseits wohl auch darauf zurückzuführen, daß die Zahl der mit der IV. Klasse ausgestatteten Personenzüge im Verhältnis zu den dreiklassigen Personenzügen geringer gewesen ist als in Preußen. Und was die Höhe der Personengeldsätze betrifft, so sind zwar die kilometrischen Normalsätze für einfache Fahrkarten aller vier Wagenklassen in Preußen und Sachsen gleich groß, dagegen betragen in Preußen die Sätze für **Rückfahrkarten** in Personen- und Schnellzügen gleichmäßig 12, 9 und 6 ₰ in der I., II. und III. Klasse, während in Sachsen bis Ende August 1903 für Rückfahrkarten in Personenzügen nur 10,67, 8,00 und 5,33 ₰, in Schnellzügen aber 12,67, 10,00 und 7,33 ₰ für das Kilometer erhoben wurden und seit September 1903 diese Sätze auf 11,33, 8,50 und 5,67 ₰ für Personenzüge und auf 13,33, 10,50 und 7,67 ₰ für Schnellzüge erhöht worden sind. Insbesondere sind es daher die beiden letzten Sätze für die II. und III. Klasse in Schnellzügen, die die bezüglichen preußischen Sätze erheblich übersteigen und die die höheren kilometrischen Personengeldeinnahmen sowie die Durchschnittseinnahmen für die einzelne Person in Sachsen erklärlich machen, im weiteren aber auch zum Teil erklären dürften, weshalb eine Zunahme des Personenverkehrs in Sachsen im Jahre 1903 gegen die vorhergegangenen Jahre am erheblichsten nur in der IV. Klasse eingetreten und in der II., III. und IV. Klasse zusammen verhältnismäßig weit geringer gewesen ist, als in Preußen. Denn während in Preußen-Hessen im Jahre 1903 die Zunahme der Personenzahl in der II. Klasse 4 448 554, d. i. 7,3 %, in der III. Klasse 23 595 873, d. i. 9,0 %, und in der IV. Klasse 23 311 864, d. i. 8,4 %, betragen hat, ist in Sachsen die Zunahme in der II. Klasse mit nur 51 939, d. i. 1,6 %, in der III. Klasse mit nur 998 363, d. i. 2,3 %, und in der IV. Klasse mit 1 665 244, d. i. 9,1 %, zu berechnen. Und während in Preußen im Jahre 1903 gegen 1902 die Personengeldeinnahme für die II. Klasse um 3 779 726 ℳ, d. i. 4,5 %, für die III. Klasse um 7 780 781 ℳ, d. i. 5,3 %, und für die IV. Klasse um 13 990 129 ℳ, d. i. 11,3 %, gestiegen ist, hat die bezügliche Steigerung in Sachsen in der II. Klasse nur 217 512 ℳ, d. i. 3,1 %, in der III. Klasse 1 567 070 ℳ, d. i. 6,4 %, und in der IV. Klasse nur 538 020 ℳ, d. i. 8,6 %, betragen. Demzufolge ergeben sich für die II., III. und IV. Klasse auch als Durchschnittseinnahme für das Personenkilometer im Jahre 1903 in Preußen nur 4,34, 2,66 und 1,89 ₰, in Sachsen dagegen 4,52, 2,86 und 1,88 ₰.

Die Gesamteinnahme an Personengeld und Gepäckfracht hat in Preußen im Jahre 1903 gegen das Vorjahr ein Mehr von 27 981 004 ℳ, d. i. 7,16 %, und in Sachsen ein Mehr von nur 2 550 973 ℳ, d. i. 6,28 %, ergeben. Es darf daraus geschlossen werden, daß die Fahrpreiserhöhung in Sachsen nicht besonders einträglich gewesen ist, sondern dazu geführt haben wird, daß das Publikum, um der Preissteigerung zu entgehen, sich lieber der Benutzung niedrigerer Wagenklassen zuwendet, und daß deshalb im Jahre 1903 namentlich die Vermehrung der Personenzahl in der IV. Klasse eine viel erheblichere gewesen ist als in der III. Klasse.

Nach der folgenden Übersicht ist in Preußen-Hessen die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr des Jahres 1900 von 922 800 000 ℳ erst im Jahre 1902 annähernd wieder erreicht und erst im Jahre 1903 gegen 1900 um 84 856 499 ℳ, d. i. 9,2 %, gestiegen, während das Mehrerträgnis, auf das Kilometer Betriebslänge berechnet, im Jahre 1903 gegen 1900 sich nur auf 390 ℳ, d. i. nur 1,3 %, beläuft. Dagegen hat in Sachsen die Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr erst im Jahre 1903 die gleiche Höhe wie 1900 wieder erreicht und ist das kilometrische Erträgnis im Jahre 1903 gegen 1900 noch um 803 ℳ, d. i. 3,5 %, zurückgeblieben, obgleich der vereinnahmte Durchschnittsfrachtsatz für das Tonnenkilometer von 4,28 ₰ im Jahre 1900 auf 4,55 ₰ im Jahre 1903 gestiegen ist.

Im Güterverkehr nach den ordentlichen Tarifklassen sind in Preußen-Hessen im Jahre 1903 27 100 000 t mehr befördert und 2106,7 Mill. tkm mehr geleistet worden, als im Jahre 1900.

Im Güterverkehr haben sich die Gesamteinnahmen und die Leistungen im ganzen und für das Kilometer Betriebslänge wie folgt gestaltet:

		Gesamteinnahme aus dem Güterverkehr		Leistungen nach den ordentlichen Tarifklassen					
		im ganzen	auf 1 km	beförderte Tonnen	geleistete Tonnenkilometer	durchschnittliche Wegestrecke jeder Tonne	Frachteinnahmen im ganzen	Frachteinnahmen für jede Tonne	Frachteinnahmen für 1 tkm
				Mill.	Mill.	km	Mill. Mark	ℳ	₰
in Preußen-Hessen	1900	922 785 651	30 280	205,7	24 590,0	119,55	866,0	4,21	3,52
	1901	884 173 534	28 498	200,5	23 324,7	116,34	828,8	4,13	3,55
	1902	920 541 606	29 059	211,0	24 392,8	115,63	863,8	4,09	3,54
	1903	1 007 642 150	30 670	232,8	26 696,7	114,68	946,8	4,07	3,55
in Sachsen	1900	79 442 883	26 271	25,8	1 755,7	68,09	—	2,92	4,28
	1901	74 322 753	24 390	24,2	1 605,8	66,36	—	2,91	4,38
	1902	75 675 669	24 511	24,5	1 608,5	65,32	71,6	2,92	4,45
	1903	79 446 792	25 468	25,8	1 653,4	63,79	75,2	2,91	4,55

In Sachsen hat dagegen die Zahl der beförderten Tonnen im Jahre 1903 nur ebenso viel wie im Jahre 1900 betragen, die Zahl der geleisteten Tonnenkilometer ist jedoch um 102 300 000 geringer gewesen, und dementsprechend hat auch die Länge der von jeder Tonne im Durchschnitt zurückgelegten Wegestrecke nur 63,79 km, gegen 68,09 km im Jahre 1900, betragen. Im Jahre 1903 sind die Leistungen in Preußen-Hessen um 21 800 000 t und 2303,9 Mill. tkm gegen das Vorjahr gestiegen, in Sachsen hat sich diese Steigerung nur auf 1 300 000 t und 44 900 000 tkm belaufen, und während die aufgekommene Fracht in Preußen 83 000 000 ℳ, d. i. 9,61 % mehr 1903 gegen 1902, ergeben hat, ist die gleiche Mehreinnahme in Sachsen nur mit 3 600 000 ℳ, d. i. nur 5,03 %, zu berechnen gewesen, obgleich auch hierbei der vereinnahmte Durchschnittsfrachtsatz für das Tonnenkilometer 4,55 ₰, gegen nur 4,45 ₰ im Jahre 1902, betragen hat.

Die auf jede Tonne Gut im Durchschnitt entfallene Fracht hat in den Jahren 1900 bis 1903 in Sachsen 2,915 ℳ und in Preußen 4,125 ℳ betragen, dementsprechend sind aber auch die von jeder Tonne zurückgelegten Wegestrecken in Sachsen nur mit 68,09 bis 63,79 km, in Preußen aber mit 119,55 bis 114,68 km zu berechnen gewesen. Die Durchschnittsfrachtsätze für das Tonnenkilometer haben in den Jahren 1900 bis 1903 in Sachsen 4,28, 4,38, 4,45 und 4,55 ₰, dagegen in Preußen nur 3,52, 3,55, 3,54 und 3,55 ₰ betragen, und sie sind danach in Sachsen von Jahr zu Jahr in die Höhe gegangen, in Preußen aber in fast gleicher Höhe geblieben; der Durchschnitt der vier Jahre beträgt in Sachsen 4,42 und in Preußen nur 3,54 ₰, d. i. (354 gegen 442) also 24 % mehr in Sachsen. Es erklärt sich dies aus dem Überwiegen des Massenverkehrs in Preußen, da bekanntlich die Gütertarifsätze selbst innerhalb Deutschlands im wesentlichen übereinstimmen.

Die preußisch-hessischen Staatsbahnen sind im allgemeinen bezüglich ihrer Leistungen im Personen- und Güterverkehr weit günstiger gestellt, als die sächsischen Staatsbahnen, weil sie die Personen und die Frachtgüter durchschnittlich viel längere Strecken zu befördern haben und bei der großen Ausdehnung des preußisch-hessischen Eisenbahnnetzes und aus einer Reihe anderer Gründe namentlich auch die Aufwendungen an persönlichen Betriebsausgaben niedriger gehalten werden können. Es haben diese Ausgaben in den Jahren 1900 bis 1903 durchschnittlich für das Kilometer Betriebslänge in Preußen-Hessen nur 12 560 ℳ, dagegen in Sachsen 17 636 ℳ, d. i. 40,4 % mehr, betragen. Dennoch sind die Betriebsüberschüsse der sächsischen Staatsbahnen von 33 100 000 ℳ im Jahre 1900 auf 35 700 000 ℳ im Jahre 1902 und sogar auf 43 600 000 ℳ im Jahre 1903 gestiegen und haben eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 3,70 % im Jahre 1900, aber mit 4,42 % im Jahre 1903 ergeben. Dies ist in der Hauptsache nur dadurch ermöglicht worden, daß die sächlichen Betriebsausgaben von Jahr zu Jahr eine sehr große Einschränkung erfahren haben, indem sie im ganzen von 50 600 000 ℳ im Jahre 1900 bis auf 38 000 000 ℳ im Jahre 1903 und für das Kilometer Betriebslänge von 16 738 ℳ im Jahre 1900 bis auf 12 472 ℳ im Jahre 1903 zurückgegangen sind, während die Gesamteinnahmen aus dem Personen- und dem Güterverkehr im Jahre 1900 136 980 000 ℳ, im Jahre 1902 nur 129 460 000 ℳ betrugen und sich im Jahre 1903 auf 135 140 000 ℳ gehoben haben. Es wird daher auch einleuchten, daß die Beschränkungen in den sächlichen Betriebsausgaben in Sachsen mit dem Rückgang der Leistungen im Güterverkehr in einem gewissen Zusammenhang stehen, während in Preußen-Hessen in den kilometrischen Einnahmen und Ausgaben des Betriebs nur ganz unerhebliche Schwankungen eingetreten sind und das Jahr 1903 recht ansehnliche Steigerungen des gesamten Personen- und Güterverkehrs gegen die Vorjahre gezeitigt hat.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Deutsche Eisenbahnreform.** Unter dieser Überschrift veröffentlicht die Frankf. Ztg. aus süddeutscher, offenbar vorzüglicher Quelle eine Zuschrift, die sich zunächst mit der Personentarifreform beschäftigt und dann fortfährt: „Auch die weitere große, an sich ungleich schwierigere Reform, die Bildung einer Betriebsmittelgemeinschaft, geht ihrer Durchführung entgegen. Minister v. Budde ist ein energischer Mann, der eine Maßnahme, die er einmal als gut, nützlich und darum nötig erkennt, mit Energie und Geschick nicht bloß im Auge behält, sondern auch tatkräftig fördert. Wie der Minister in einer Ansprache an die Ausschußmitglieder der deutschen Regierungsvertreter am 23. Mai d. J. ausführte, erfordere die Bildung der Gemeinschaft allerdings die Lösung besonders schwieriger Fragen, aber bei dem guten Fortgange und bei dem guten Willen, der bei allen Beteiligten vorhanden sei, glaube er, daß auch diese von Süddeutschland ergangene Anregung zum guten Ende kommen werde. Das sei aber nur möglich, wenn man das Eisen schmiede, so lange es warm ist. Nur ein gesundes, flottes, energisches Durcharbeiten könne zum Ziele führen, kein langes Abwarten. Wenn das Ziel wider alles Erwarten dann noch nicht erreicht würde, dann müsse man annehmen, die Sache sei noch nicht reif. Der Minister gab indessen der Hoffnung Ausdruck, daß es im Herbst zum Entwurf eines Staatsvertrages kommen werde, der dann der Entscheidung der Bundesregierungen unterbreitet werden könne; denn die Schwierigkeiten, die in der Sache lägen, würden sich jedenfalls bis dahin klarstellen lassen. Der Reichskanzler, der von ihm unterrichtet sei, verfolge die Angelegenheit mit wärmstem Interesse und hege ebenfalls die Hoffnung, daß das Ziel zu allseitiger Befriedigung erreicht werde. Das letztere sei unbedingt nötig; denn eine Gemeinschaft, die nur die Quelle von Reibungen ist, könne nichts nützen, sie würde nur zum Schaden aller Verwaltungen und der Bevölkerung sein."

„Ganz diesen Ausführungen des Ministers v. Budde entspricht es, wenn an den Vorbereitungen des abzuschließenden Staatsvertrages mit allem Nachdruck gearbeitet wird und wenn, man möchte sagen, Schlag auf Schlag, die Beratungen unter den Regierungen auf einander folgen. Die letzte Beratung eines verstärkten Ausschusses von Regierungsvertretern hat am 14. und 15. d. M. in Oberhof in Thüringen stattgefunden. Sie hat die große nationale und wirtschaftliche Reform um ein gutes Stück vorwärts gebracht. Es wurde beraten, in welcher Weise und von wem die Zentralgeschäfte der Gemeinschaft bearbeitet werden sollen, und es wurde eine erfreuliche Übereinstimmung in allen grundsätzlichen Fragen erzielt. Danach wird von den vertragschließenden Staaten ein Gemeinschaftsamt in Berlin eingesetzt, das aus dem preußischen Minister der öffentlichen Arbeiten als dem Chef und einem Bevollmächtigten jeder Regierung besteht. Die Bevollmächtigten sind zugleich Referenten des Amts. Sie und — soweit nötig — noch weitere von den Regierungen zu bestellende Beamte erledigen die Geschäfte nach einer von den Regierungen genau vereinbarten Geschäftsanweisung. Die sachgemäße Durchberatung und Fortbildung der Bauart der Lokomotiven und Wagen unter voller Anpassung an die besonderen Verhältnisse und Bedürfnisse der einzelnen Länder ist die Aufgabe von stän-

digen Ausschüssen, die aus sachverständigen Vertretern der Eisenbahnbehörden der Einzelstaaten bestehen. Die Bauentwürfe werden tunlichst einheitlich festgesetzt. Doch soll den Einzelstaaten die genügende Freiheit bleiben, damit sie auch Abweichungen beibehalten und einführen, die durch ihre Sonderverhältnisse bedingt sind. Man darf hoffen, daß so nicht bloß den berechtigten Eigenarten im Verkehr Rechnung getragen, sondern daß vor allen Dingen auch der große Fortschritt tatsächlich erreicht wird, daß die Betriebsmittelfabriken aller deutschen Länder gleichmäßige und stetige Arbeit haben."

Soweit die Frankf. Ztg. Über den Zeitpunkt des Eintritts der Betriebsmittelgemeinschaft machte in der württembergischen Kammer der Standesherren der Staatsminister der auswärtigen Angelegenheiten Freiherr v. Soden die Mitteilung, daß diese voraussichtlich mit dem 1. Oktober 1906 in Kraft treten werde.

— **Erhebung der Anschlußfracht an Stelle der Stationsfracht im Verkehr mit Kleinbahnen.** In denjenigen Fällen, in denen mehrere an eine Staatsbahnstation angeschlossene Kleinbahnen mit einander nicht in unmittelbarem Anschluß stehen, sondern bei der Beförderung von Gütern von der einen Kleinbahn zur anderen auf die Benutzung der zwischenliegenden Bahnhofsgleise der Staatsbahnstation angewiesen sind, ist nach einem Erlaß des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten die Vergütung für die Benutzung der Staatsbahngleise fortab nach denselben Grundsätzen zu bemessen, wie sie durch die Erlasse vom 6. April und 8. Mai 1903 für die Berechnung der Gebühr bei Überführung von einer anschließenden Kleinbahn über den Staatsbahnhof nach einem an diesen angeschlossenen Werke oder umgekehrt vorgeschrieben worden sind. Die der Berechnung der Überführungsgebühr zugrunde zu legende Entfernung ist hierbei nach der Länge der Staatsbahngleise zu bemessen, die die Sendungen bei der Überführung von und nach den Übergabestellen zwischen den beiden Kleinbahnen und der Staatsbahn tatsächlich zu durchfahren haben. Die Königlichen Eisenbahndirektionen werden beauftragt, hiernach die betreffenden Verhältnisse zu regeln und durch geeignete Kontrollmaßregeln dafür Sorge zu tragen, daß die Erhebung und Abführung der der Staatsbahn gebührenden Überführungsbeträge namentlich auch dann gesichert ist, wenn die Überführung durch die Kleinbahnen mit eigenen Betriebsmitteln erfolgt.

— **Sitzung der ständigen Tarifkommission der deutschen Eisenbahnen und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten.** In der am 6. und 7. d. M. in Titisee abgehaltenen 86. Sitzung sind folgende Beschlüsse gefaßt worden: Angenommen wurden die Anträge auf 1. Änderung der Zusatzbestimmung III zu § 77 der Verkehrsordnung (frachtfreie Beförderung unverpackter, beim Eisenbahntransport beschädigter Eisengußwaren oder gußeiserner Bestandteile anderer Waren; ein weiterer Antrag, die frachtfreie Beförderung auf andere zerbrechliche Gegenstände sowie auf Ersatzstücke derartiger Waren auszudehnen, wurde abgelehnt); 2. Änderung der Bestimmungen über die Beförderung der Begleiter von Fischsendungen; 3. Aufnahme verschiedener Artikel in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter und zwar: Blei in Platten, Blechen und Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiröhren, Radiatoren (gußeiserne Heizkörper), Kalkasche, Staubkalk, kaustische Magnesia und Chlorkalzium (die Aufnahme von Blei in Blöcken, Stangen und Mulden in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter wurde abgelehnt); 4. Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von denaturiertem Spiritus in Flaschen; 5. Aufnahme von Ameisensäure in das Verzeichnis der Kesselwagengüter; 6. Änderung der Position 9 des Spezialtarifs für bestimmte Eilgüter (lebende Pflanzen); 7. Aufnahme von Bleiwolle in die Position „Blei" des Spezialtarifs I und in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 8. Aufnahme von Maletto- oder Malettrinde unter die Gerbstoffe des Spezialtarifs I; 9. Änderung der Tarifierung von Holzwolle; 10. Aufnahme von nicht polierten Stahlkugeln (für Kugelfallmühlen) in die Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs II; 11. Detarifierung von Eisenvitriol; 12. Änderung und Ergänzung der Positionen „Eisen und Stahl" der Spezialtarife I, II und III, des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter; 13. Aufnahme von Eisenlegierungen in die Positionen „Eisen und Stahl" der Spezialtarife II und III; 14. Änderung der Ziffern 2 und 3 der Position „Eisen und Stahl" des Spezialtarifs III (Eisen und Stahl, alt, abgängig, Eisen- und Stahlabfälle); 15. Aufnahme von Stickstoffkalk und Kalkstickstoff in die Position „Düngemittel" usw. des Spezialtarifs III; 16. Ergänzung der Position „Korkabfälle" des Spezialtarifs III durch die Worte „Korkmehl und Korkschrot"; 17. Aufnahme von Krabbenschalen, auch zerkleinert, in den Spezialtarif III und in die Position „Futtermittel" des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter; 18. Änderung der Position „Tonwaren der Spezialtarife II und III; 19. Ergänzung des Nebengebührentarifs zum Deutschen Eisenbahn-Tiertarif, Teil I (Tränkwasser); 20. Änderung der Zusatzbestimmungen zu § 41 der Verkehrsordnung (Behandlung von Expreßgut); 21. Fahrpreisermäßigungen für Mitglieder der Landesversicherungsanstalten bei Reisen zu Heilzwecken. — Abgelehnt wurden die Anträge auf: 1. Aufnahme von gesiebtem, grubenfeuchtem Kalkmergel in das Verzeichnis der bedeckt zu befördernden Güter; 2. Änderung der Frachtberechnung für Verblendsteine; 3. Aufnahme einer Zusatzbestimmung zu § 30 der Verkehrsordnung in den Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif, Teil I (Ausschluß kleiner Tiere von der Beförderung in Packwagen der Personen- und Schnellzüge).

Vertagt wurden die Anträge auf: 1. Ergänzung der Zusatzbestimmungen zu § 62 (6) der Verkehrsordnung (Beschleunigung der Auszahlung von Nachnahmen); 2. Änderung der Bestimmungen über die frachtfreie Beförderung von Privatwagendecken und anderen Lademitteln; 3. Änderung des § 7 der Allgemeinen Tarifvorschriften des Deutschen Eisenbahn-Tiertarifs, Teil I (Geflügelverkehr mit dem Auslande). — Einem Unterausschuß überwiesen wurde der Antrag auf Übernahme der Ausfuhrkontrollvorschriften aus den Gütertarifen, Teil II, in den Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Teil I. — Von der Tagesordnung abgesetzt wurden die Anträge auf: 1. Zulassung von Privatgüterwagen zur Beförderung von Kokosbutter; 2. Aufnahme von Staubkarbid in den Spezialtarif III.

Die Beschlüsse der ständigen Tarifkommission bedürfen zu ihrer Durchführung noch der Genehmigung der zu den Generalkonferenzen der deutschen Eisenbahnen zugelassenen Verwaltungen.

— **Frachtermäßigungen im Verkehr mit Schweden und Norwegen.** Am 1. Juli d. J. werden, wie die Berliner Handelskammer mitteilt, die durch den Betrieb der Dampffähre Warnemünde-Gjedser bedingten Frachtverkürzungen nunmehr auch im Verkehr mit Schweden und Norwegen eingeführt. Der neue Tarif ist durch Aufnahme zahlreicher neuer deutscher und ausländischer Verbandsstationen und durch die Ausdehnung der bisher meist nur auf Stückgut und die allgemeine Wagenladungsklasse beschränkten Tarifsätze auf sämtliche regelmäßigen Tarifklassen ganz erheblich ausgestaltet. Er enthält neben geringen Frachterhöhungen bedeutende Frachtermäßigungen. So sind z. B. an Fracht zu zahlen für 10 000 kg Umzugsgut, im Wagen verladen, von Berlin HL. nach Vesterås jetzt 328 ℳ. bei direkter Abfertigung, künftig nur 234 ℳ., mithin 94 ℳ. weniger, ferner kosten 10 000 kg Stabeisen, Eisendraht usw. von Berlin HL. nach Christiania jetzt 408 ℳ. (direkte Abfertigung), künftig nur noch 299 ℳ. Fracht, mithin 109 ℳ. weniger usw. Über die Höhe der Frachtsätze gibt das Verkehrsbureau der Handelskammer, Dorotheenstr. 7/8, weitere Auskunft.

— **Wagengestellung für den Kohlen-, Koks- und Brikettversand im Ruhr-, Saar- und oberschlesischen Kohlenrevier.** Von den Zechen, Kokereien und Brikettwerken des Ruhrbezirks sind vom 1. bis 15. d. M. in 11 Arbeitstagen 220 198 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 20 018 Wagen zu 10 t mit Kohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 235 232 und auf den Arbeitstag 18 819 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 12½ Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 1199 mehr und im ganzen 15 034 Wagen zu 10 t oder 6,4 % weniger gefördert und zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Im Saarbezirk betrug der Versand an Kohlen, Koks und Briketts auf der Eisenbahn vom 1. bis 15. d. M. 29 766 Wagen gegen 30 600, in Oberschlesien 62 150 Wagen gegen 70 510 und in den drei Bezirken zusammen 312 114 Wagen zu 10 t gegen 336 342 und war demnach im Saarbezirk 834 Wagen oder 2,7 %, in Oberschlesien 8360 Wagen oder 11,9 % und in den drei Bezirken zusammen 24 228 Wagen zu 10 t oder 7,2 % geringer als in demselben Zeitraum des Vorjahres.

Die höchste Tagesleistung in der Wagengestellung im Ruhrbezirk in dem vorbezeichneten Zeitabschnitt entfiel auf den 15. d. M. und betrug 19 699 Wagen gegen 19 201 am 14. Juni 1904.

Die Zufuhr von Kohlen nach den Rheinhäfen Ruhrort, Duisburg und Duisburg-Hochfeld Süd betrug in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 39 127 Wagen zu 10 t gegen 46 447 Wagen im gleichen Zeitraum des Vorjahres und nach dem Dortmunder Hafen 51 gegen 29 sowie von anderen Gütern 71 gegen 20 Wagen zu 10 t.

Für andere Güter als Kohlen, Koks und Briketts wurden im Ruhrbezirk in der Zeit vom 1. bis 15. d. M. 45 432 offene Wagen gegen 52 998 in derselben Zeit im Jahre 1904, mithin in diesem Jahre 7566 oder 14,3 % offene Wagen weniger gestellt und beladen abgefahren.

— **Sitzung des sächsischen Eisenbahnrats.** Die 52. Sitzung des der Königlichen Generaldirektion der sächsischen Staatseisenbahnen beigeordneten Eisenbahnrates findet Dienstag, den 4. Juli, in Dresden statt. Die Tagesordnung umfaßt folgende Punkte: Beratung über die deutsche Personentarifreform, Verhandlung über die Frachtberechnung für Tiere in mehrbödigen Wagen und Besprechung des kommenden Winterfahrplanes.

— **Betriebseinnahmen der sächsischen Staatseisenbahnen.** Die ungleiche Lage des Pfingstfestes hat eine starke Verschiebung der Einnahmeziffern im Personenverkehr zu ungunsten des diesjährigen Monats Mai zur Folge gehabt. Nach vorläufiger Feststellung wurden im Mai d. J. vereinnahmt: 3 927 600 *M.* im Personenverkehr (— 827 450 *M.* gegen den gleichen Monat im Vorjahr, in den das Pfingstfest fiel), 7 104 000 *M.* im Güterverkehr (+ 392 600 *M.*), 11 031 600 *M.* im ganzen (— 434 850 *M.*). In der Zeit vom 1. Januar bis 31. Mai betrugen die Einnahmen: 16486701 *M.* im Personenverkehr (— 502 768 *M.* gegen den gleichen Zeitraum im Vorjahre, in welchen das Pfingstfest fiel), 33 967 551 *M.* im Güterverkehr (+ 988 306 *M.*), 50 454 252 *M.* im ganzen (+ 485538 *M.*). Erst nach Feststellung der Einnahmeziffern des Monats Juni sind die Betriebseinnahmen beider Jahre wieder vergleichbar.

— **Personalnachrichten.** Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen sind der Eisenbahndirektor Hövener in Cöln sowie die der Staatseisenbahnverwaltung angehörigen Regierungsassessoren Goldkuhle in Kattowitz, Lorenz und Warsitz in St. Johann-Saarbrücken, v. Riesen in Cöln, Dr. Vogt in Kattowitz, Grunow in Magdeburg, Dr. Fischer in St. Johann-Saarbrücken, Pütter in Münster i. W. und Mogk in Altona zu Regierungsräten ernannt worden.

Österreich.

— **Österreichische Staatsbahnen.** Die Transporteinnahmen hatten bis zum Monat Mai einschließlich folgendes Ergebnis:

Befördert wurden:	Vom 1. bis Ende Mai	Vom 1. Januar bis Ende Mai
Personen	4 338 300	17 464 100
Güter	3 027 800 t	14 260 000 t
Einnahmen:		
für Personen und Gepäck	5 856 200 Kr.	24 703 200 Kr.
für Güter	15 395 200 „	74 759 300 „
Zusammen:		
1905	21 251 400 „	99 462 500 „
1904	20 941 077 „	97 941 520 „
1905 gegen 1904	+ 310 323 „	+ 1 520 980 „

Die Betriebslänge betrug 1905: 8775 km gegen 8709 km im Jahre 1904.

— **Die Überschreitung der Baukredite bei den Alpenbahnen.** Der Namens des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses erstattete Bericht über die Mehrforderungen für die großen Staatsbahnbauten ist bereits fertiggestellt. Die Ausstellungen, welche gegen die Mehrerfordernisse erhoben worden sind, scheidet der Bericht in solche verfassungsmäßiger und solche technisch ökonomischer Natur. Es wird in dem Berichte hervorgehoben, daß die Ausstellungen gegen das Mehrerfordernis von 91 685 000 Kr. sich weniger gegen die technischen Ausführungen richten, wenngleich auch darüber harte Urteile gefällt wurden, als vielmehr gegen die Art und Weise, wie die Einholung der rechtzeitigen verfassungsmäßigen Genehmigung des Mehrerfordernisses von der Regierung hintangesetzt worden ist. Gegenüber den Gründen, mit denen die Regierung die Überschreitungen verteidigt, bemerkt der Bericht, daß die „Elastizität“ des Bauprogramms doch unter allen Umständen eine Grenze haben und diese Grenze innerhalb der zur Verfügung stehenden Mittel gesucht werden müsse. Wenn aber in kurzem Wege eine Ausgestaltung der Staatsbahnbauten in der Richtung beschlossen wurde, daß bei der Pyhrnbahn eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit von 50- auf 70 achsige Züge, bei der Tauernbahn von 70- auf 80 achsige Züge, bei der Karawanken-Wocheiner-Triester Linie gar von 70- auf 100 achsige Züge in Aussicht genommen worden ist, wenn man erfährt, daß bei der Pyhrnbahn, bei der im Generalplan keine Fahrbetriebsmittel eingestellt waren, im Detailprojekt plötzlich Fahrbetriebsmittel im Kostenanschlage von 1 508 500 Kr. erscheinen, wenn acht Stationen mit einer Gesamtlänge von 2750 m, 115 einfachen Weichen und 15 970 m Nebengleisen, dann Anschlußstationen mit einer Gesamtlänge von 11 668 m, 467 einfachen Weichen und 29 510 m Nebengleisen zu dem verfassungsmäßig genehmigten Bau- und Investitionsprogramm hinzugekommen sind, so läßt sich, wie der Bericht hervorhebt, diese Gebarung nicht etwa damit rechtfertigen, daß es in der Natur so ausgedehnter Bauten liege, daß sie sich in ihrer Durchführung bis zu einem gewissen Grade der „vollen Beherrschung“ durch den Willen der leitenden Organe entziehen oder es „in der gesetzlich erteilten Ermächtigung“ zur Ausführung der Bauten gelegen sei, daß auch Abweichungen und Abänderungen des gesetzlich genehmigten Programms in so hohem Maße stattfinden konnten, und daß das Bau- und Investitionsprogramm daher in keinem Punkte überschritten worden sei. Die Ausgestaltungen mögen sich sachlich vollkommen rechtfertigen lassen, und auch die hierfür verausgabte Summe von 20 000 000 Kr. braucht durchaus nicht unproduktiv zu sein, zweifellos liegen aber hier Beratungen und Entschließungen vor, welche Mehrausgaben auf Grund eines neuen Voranschlages in Betracht zogen. Daher mußte für diese Mehrausgabe, bevor zur Ausführung dieser Ausgestaltungen geschritten worden ist, die verfassungsmäßige Genehmigung eingeholt werden. In dem „Rahmen der gegebenen Ermächtigung“ zur Ausführung des Bau- und Betriebsprogramms kann die Befugnis, diese Ausgestaltungen zu veranlassen, ebensowenig gelegen sein, als ein Bauführer berechtigt ist, ein zweistöckiges Haus aufzuführen, wenn er vom Bauherrn den Auftrag erhalten hat, nur ein einstöckiges Gebäude zu bauen, wenngleich diese Ausgestaltung technisch-ökonomisch gerechtfertigt wäre. Soweit demnach Abänderungen und Ausgestaltungen in dem vorliegenden Maße zutage getreten sind, kann, wie der Bericht ausführt, einer verfassungsmäßigen Genehmigung nicht aus dem Wege gegangen werden. Die Regierung hat die rechtzeitige Einholung unterlassen, und es muß ihr hierüber das Bedauern ausgesprochen werden. Der Bericht empfiehlt dem Hause die Annahme der vom Eisenbahnausschusse beschlossenen Resolution, der Regierung das Bedauern auszusprechen, und gibt dem Befremden Ausdruck, daß die Eisenbahnverwaltung nicht schon bei Einbringung des Investitionsprogramms auf die Ausgestaltungen Bedacht genommen hat, da gewiß schon damals alle Gründe hierfür vorhanden waren. Aus Zweckmäßigkeitsgründen durfte von den genau festgesetzten Ziffern des Bau- und Betriebsprogramms nicht so ohne weiteres abgegangen werden. Die außerordentliche Höhe der Mehrerfordernisse habe aber auch das Vertrauen in die Ziffern von Generalplänen erschüttert. Es entstehe eine Gefahr für den Staatskredit selbst, wenn die gegebenen Ziffern so außerordentlich überschritten würden. Der Eisenbahnausschuß habe, um der Regierung eine Richtschnur zu geben, wie sie bei großen Staatsbahnbauten vorgehen soll, sich veranlaßt gesehen, dem Hause die Resolution zu unterbreiten, daß künftighin die gesetzliche und finanzielle Sicherstellung größerer Staatsbahnbauten nur noch auf Grund von Einzelplänen und Einzelvoranschlägen einzuleiten sei. Dies sei in der Überzeugung geschehen, daß durch deren Annahme ein Gebot der Selbsterhaltungspflicht des Parlaments geübt wird, denn wenn das Parlament seine verfassungsmäßigen Rechte nicht selbst wahrt, so würden diese Rechte bald überhaupt nicht mehr beachtet werden. In dem obersten Rechte des Parlaments, im Budgetrecht, zu dem auch das Recht, für besondere Staatsaufwände die Bedeckungsmittel zu bewilligen, gehört, ruhen die Wurzeln der Kraft der Volksvertretung, und wenn daran gerüttelt würde und auch auf diesem Gebiete sogen. „elastische Grundsätze“ zum Durchbruche kämen, so dürften damit auch alle anderen konstitutionellen Rechte wohl bald illusorisch werden, und der Willkür wäre Tür und Tor geöffnet. Darum müsse dem Parlament daran gelegen sein, mit aller Schärfe und Rückhaltlosigkeit der Überzeugung Ausdruck zu geben, daß das Gebaren der Regierung in diesem Falle vom parlamentarischen Standpunkte aus durchaus nicht gebilligt werden könne. Der Eisenbahnausschuß wollte den streng parlamentarischen Standpunkt in dieser Frage wahren, und er hat die Linie insofern scharf gezogen, als alle Überschreitungen, die entweder elementare oder rein technische Zweckmäßigkeitsgründe als Ursache haben, ausgeschieden und nur dasjenige der parlamentarischen Kritik unterzogen wurde, was offenkundig von der Regierung selbst als bewußte Abänderung und Abweichung vom Bau- und Investitionsprogramm angegeben worden ist. Der Bericht betont schließlich, daß die Tüchtigkeit und opfervolle Hingabe der technischen Organe der Eisenbahnverwaltung allseits anerkannt wurde, und erklärt zum Schlusse, daß alle diesbezüglichen Mängel und Unterlassungen nur durch eine Sachverständigenexpertise beurteilt werden könnten.

— **Explosion im Bosrucktunnel.** Der Leiter des Eisenbahnministeriums beantwortete kürzlich im Abgeordnetenhause eine an ihn gerichtete Anfrage, betreffend den am 22. Mai d. J. stattgefundene höchst bedauerliche Explosionsunfall im Bosrucktunnel.

In der Antwort bat er das Haus vor allem, versichert zu sein, daß die staatliche Eisenbahnverwaltung vom Beginne der großen Tunnelbauten an während der ganzen bisherigen Bauperiode den Vorkehrungen zum Schutze und zur Sicherheit der Arbeiter unausgesetzt ihre volle pflichtmäßige Aufmerksamkeit zugewendet hat, dies gelte insbesondere von dem Probleme

reichlicher Lüftung und Lüftung der Tunnelstollen, in welcher Hinsicht bei den Alpentunnels und besonders auch bei dem Bosrucktunnel in weit ausgiebigerer Weise als selbst bei dem Arlbergtunnel vorgesorgt sei.

Da nach den sachlichen Gutachten das Vorhandensein von Grubengas in der Kalkstrecke des Bosrucktunnels nicht zu gewärtigen war, müsse anerkannt werden, daß der tiefbedauerliche Unfall entgegen aller menschlichen Voraussicht eingetreten sei. Da nunmehr durch die chemische Analyse festgestellt ist, daß die dem Wassereinbruch nachfolgende gewaltige Gaseinströmung Methangas (Grubengas) enthalte, seien selbstverständlich alle jene strengen Schutzmaßregeln zur Anwendung gebracht worden, welche zur Verhütung von Schlagwetterexplosionen bei Kohlengruben gehandhabt werden.

Die örtliche Bauleitung sei selbstverständlich beauftragt, die mit der Untersuchung betraute Gerichtskommission bei ihren Erhebungen werktätig zu unterstützen und derselben alle fachlichen Auskünfte zu erteilen. Diese Kommission habe auch bereits eine erschöpfende Darstellung aller einschlägigen, tatsächlichen Verhältnisse dem Gerichte übermittelt. Es werde Gelegenheit genommen werden, nach Abschluß des strafgerichtlichen Verfahrens dem Hause die gewünschten näheren Informationen zukommen zu lassen.

Was die angeregte Errichtung einer wissenschaftlichen Zentralanstalt zur Erforschung der Gefahren des Tunnelbaues und ihrer Verhütung sowie die Errichtung eines eigenen Gewerbeinspektorats für sämtliche vom Staate betriebenen Ingenieurbauten anbelangt, so seien dies Fragen, deren Lösung, wie die Herren Interpellanten selbst bemerkt haben, das Einvernehmen mehrerer beteiligten Ministerien erfordere. Der Leiter des Eisenbahnministeriums sei seinerseits bereit, die Verhandlungen hierüber mit den beteiligten Ministerien einzuleiten.

— **Verstaatlichung der Pinzgauer Lokalbahn.** Die Regierung hat dieser Tage einen Gesetzentwurf betreffend die Erwerbung der Pinzgauer Lokalbahn für den Staat im Abgeordnetenhaus eingebracht. Nach dem Motivenbericht stellt sich diese Einlösung, da sämtliche gesellschaftlichen Aktien im Besitze des Staates sind und die Bahn von der Staatseisenbahnverwaltung betrieben wird, nicht als eine Verstaatlichung im verkehrspolitischen Sinne dar, sondern es werden lediglich die Folgerungen aus finanziellen Abmachungen, besonders mit dem Lande Salzburg, gezogen, die bereits durch Jahre den Gegenstand von Verhandlungen gebildet haben. Es soll nämlich die Regierung zur Einlösung der Bahnlinie ermächtigt werden, wobei der Staat die gesellschaftlichen fundierten Schulden, das sind die Prioritätsanleihe der Pinzgauer Lokalbahngesellschaft im Betrage von 2 700 000 Kr. sowie ein beim Landesausschuß Salzburg aufgenommenes Hypothekardarlehen von 308 000 Kr. unter Befreiung des Landes Salzburg von der übernommenen Zinsengarantie, zur Selbstzahlung übernimmt. Hierbei hat das Land Salzburg als Gegenleistung für die Haftentlassung eine einmalige Kapitalsabfindung von 1 000 000 Kr. zu entrichten. Durch diese Kapitalszahlung wird eine irgendwie nennenswerte Belastung des Staatsschatzes aus der Erwerbung der Lokalbahnlinie ausgeschlossen. Für das Land Salzburg bedeutet aber die Einlösung eine große Erleichterung, nachdem die seinerzeit aufgestellten Ertragsberechnungen sich nicht erfüllt haben, so daß infolge von unerwartet hohen Baukosten, enttäuschenden Betriebsergebnissen und wiederholt nötig gewordenen Umgestaltungsarbeiten das Land in überaus empfindlicher Weise belastet wurde. Durch die Schwierigkeiten, diese Lasten verläßlich zu veranschlagen, sei die sichere Feststellung des Landesbudgets und die Erfüllung anderweitiger Aufgaben, Wildbachverbauungen usw. behindert und die Gefahr hervorgerufen, daß die ohnedies schon 70 % betragenden Landesumlagen noch erhöht werden müßten. Diese Umstände veranlaßten die Verhandlungen zwischen Staat und Land, deren Ergebnis die nunmehrige Vorlage sei.

— **Vintschgaubahn.** Ein Telegramm aus Meran meldet, daß der westlich von Meran gelegene Toelltunnel dieser Tage durchbrochen wurde. Kurz vorher erfolgte der Durchschlag des südwestlich von Meran gelegenen Marlingertunnels.

Aus diesem Anlaß wird am 24. d. M. in Meran eine vom Bürgermeister gemeinsam mit der Bauunternehmung des ersten Teiles der Bahnstrecke eine Durchschlagsfeier veranstaltet. — Die Arbeiten auf der Strecke Meran-Mals schreiten rüstig vorwärts, wenn auch deren rechtzeitige Vollendung mit Rücksicht auf die bei den erwähnten Tunneln im ersten sowie bei der Dammanlegung in dem zweiten Teile der Bahnstrecke hervorgerufenen Verzögerungen kaum zu erwarten steht. Im August d. J. wird mit dem Bau des neuen Meraner Bahnhofs, der zugleich mit der Vintschgaustrecke fertig werden soll, begonnen werden.

— **Der Ausbau der Aspangbahn.** Die Generalversammlung der Lokalbahn Fürstenfeld-Hartberg ist nach Graz für den 30. d. M. einberufen. Auf der Tagesordnung steht die Ermächtigung des Verwaltungsrats zur Aufnahme einer vom Staate zu garantierenden 4 prozentigen Prioritätsanleihe von 1 900 000 Kr. Der Erlös dieser Anleihe soll für die Aufstellung der Einzelpläne und die Bauvorbereitung der Bahnverbindung von Friedberg nach Aspang, sowie zur Deckung des Mehrerfordernisses an Baukapital für die Linie Hartberg-Friedberg dienen.

Ungarn.

— **Wechsel in der Leitung des ungarischen Handelsministeriums.** Infolge Demission des gesamten ungarischen Ministeriums ist mit Königlichem Handschreiben vom 18. d. M. auch der ungarische Handelsminister Hieronymi seines Postens enthoben und durch den ehemaligen Staatssekretär im ungarischen Handelsministerium v. Vörös ersetzt worden.

Herr v. Vörös, welcher im Jahre 1849 geboren ist, trat nach Beendigung der juridischen Studien im Jahre 1871 als Hilfskonzipist in das Handelsministerium ein, wo er rasch emporstieg und schon 1894 den Wirkungskreis eines Staatssekretärs zugewiesen erhielt. Ein Jahr später wurde er dann zum Staatssekretär ernannt, doch legte er diese Stelle 1898 nieder. Das Abgeordnetenhaus, welchem er seit 1895 angehörte, wählte ihn bald darauf zum Präsidenten des Kommunikationsausschusses. Bei den letzten Wahlen in den Reichstag (im laufenden Jahre) ist v. Vörös unterlegen. Er ist besonders auf dem Gebiete der Verwaltungsfragen des Eisenbahnwesens ein anerkannter Fachmann und hat als Staatssekretär auch bei dem Abschlusse verschiedener Verträge mit auswärtigen Staaten in hervorragender Weise mitgewirkt. Am 20. d. M. nahm der neue Handelsminister die Begrüßung der Beamten des Handelsministeriums und der unterstehenden Behörden entgegen. Hierbei hielt Staatssekretär v. Szalay an den Minister folgende Ansprache: „Herr Minister! Ich bin der Dolmetsch der tiefen Verehrung und Huldigung des erschienenen Beamtenkörpers des Handelsministeriums, indem ich Ew. Exzellenz in der hohen Stellung begrüße, welche Sie als Handelsminister Ungarns vermöge des allergnädigsten Vertrauens Sr. Majestät heute antreten. Unser ganzes Können, unsere Fachkenntnisse und im langjährigen Dienste erworbenen Erfahrungen stellen wir Ew. Exzellenz zur Verfügung; von wahrem Patriotismus durchdrungen und voll Pflichtbewußtsein werden wir die Aufgaben erfüllen, welche Ew. Exzellenz uns zuweisen wird. Indem wir alldies unserem Amtseid getreu beobachten werden, wenden wir uns an Ew. Exzellenz mit der untertänigen Bitte, uns jenes Vertrauen zuwenden zu wollen, dessen wir nicht entraten können, wenn wir erfolgreich wirken wollen, und wollen Ew. Exzellenz überzeugt sein, daß wir alle bestrebt sein werden, uns dieses Vertrauens würdig zu erweisen. Seit 37 Jahren gehöre ich diesem Beamtenkörper an, welchen ich während dieser Zeit achten, schätzen und lieben gelernt habe. Vermöge meiner daraus geschöpften Zuversicht kann ich Ew. Exzellenz die Versicherung geben, daß Sie über stets treue, hingebungsvolle Beamte verfügen werden zur Erreichung jener Ziele, welche der öffentliche Dienst erheischt. Mit dieser Versicherung empfehlen wir uns der Huld und dem Wohlwollen Ew. Exzellenz."

Darauf erwiderte der Handelsminister folgendes: „Meine Herren und Freunde! Für den herzlichen und begeisterten Empfang, welchen Sie mir zuteil werden ließen, empfangen Sie meinen, aus der Tiefe meines Herzens stammenden aufrichtigen Dank. Ich leugne nicht, daß ich einen solchen Empfang erhoffte, ja erwartete; denn ich bin in den Kreis von zumeist alten Mitarbeitern und Freunden zurückgekehrt und konnte keinen Augenblick daran zweifeln, daß die in patriotischer und ehrlicher Arbeit und Pflichterfüllung wurzelnden Bande der gegenseitigen Wertschätzung, Liebe und aufrichtigen Anhänglichkeit selbst während meiner längeren Abwesenheit nicht gelockert werden konnten. Trotzdem übernehme ich die verantwortliche Leitung des Handelsministeriums mit einer gewissen Resignation, weil ich wegen unserer schwierigen politischen Verhältnisse ein auf eine längere Zeit sich erstreckendes Arbeitsprogramm nicht geben, zu größeren Schöpfungen oder Anregungen Ihre erprobten Arbeitskräfte kaum in Anspruch nehmen kann, indem es die erste Aufgabe und das höchste Streben der neuen Regierung ist, zwischen der Krone und der Mehrheit des Abgeordnetenhauses das Einvernehmen herzustellen und die Regierung des Landes in die Hände eines aus den Reihen der Mehrheit hervorgegangenen Kabinetts zu legen. Ich selbst strebe ohne jeden Hintergedanken dahin, daß der Kabinettswechsel sobald wie möglich eintrete; bis dahin aber müssen die Angelegenheiten dieses Ministeriums geführt und geleitet werden in dem von den Gesetzen bestimmten Rahmen; ehrlich, unparteiisch und vor allem rasch müssen wir die Ansprüche der Staatsbürger befriedigen. Zu dieser großen und patriotischen Aufgabe erbitte ich mir Ihre Mitwirkung und

zähle ich darauf, daß Sie in diesem meinem Streben, mit Vermeidung jeden Zwistes unter sich, mir Folge leisten, mich unterstützen werden. In der Arbeit, besonders aber in der Pflege und Herstellung des Gefühls der gegenseitigen Liebe und Wertschätzung werde ich Ihnen als Beispiel vorangehen. Wenn Sie, meine geehrten Herren und Freunde, wie Sie es zur Zeit meines Wirkens als Staatssekretär taten, mich mit Vertrauen umgeben, mir getreulich folgen werden, wird — so glaube ich — unser einträchtiges Zusammenwirken erfolgreich sein und wir werden binnen sehr kurzer Zeit mit Selbstbewußtsein darauf verweisen können, daß wir stets bemüht waren, unsere Pflicht gegen das Vaterland zu erfüllen. Empfangen Sie für Ihr Erscheinen noch einmal meinen Dank und in diesem angenehmen, aber verantwortungsschweren Augenblick des Wiedersehens meinen kollegialen und freundschaftlichen Händedruck."

— **Ungarische Staatsbahnen.** Im Schoße der Direktion der ungarischen Staatsbahnen sind in der jüngsten Zeit wichtige Personalveränderungen eingetreten. Die Ministerialräte v. Schober und Banovits sind in den Ruhestand getreten. An Stelle Schobers, welcher bisher an der Spitze der kommerziellen Hauptsektion gestanden, wurde Direktor-Stellvertreter Königlicher Rat v. Szájbely ernannt; ferner wurden Oberinspektor v. Csatáry zur Leitung der drei Tarifsektionen in der genannten Hauptsektion und Oberinspektor Darvay als Leiter der Sektion für Kartell- und Refaktienabrechnung in derselben Hauptsektion berufen. Beide wurden gleichzeitig zu Direktor-Stellvertretern ernannt. Die Führung der Hauptabteilung für Maschinenwesen, die bisher dem Ministerialrat Banovits unterstanden hat, wurde vorläufig dem Oberinspektor Forcher übertragen, als dessen Stellvertreter Oberinspektor Novelly bestellt ist. Der scheidende Ministerialrat Schober, welcher im 65. Lebensjahr steht, hat schon vor längerer Zeit, mit Berufung auf sein Alter und auf die lange Dienstzeit, um seine Versetzung in den Ruhestand angesucht, die nunmehr vom Handelsminister bewilligt wurde. Schober sieht auf eine mehr als 40jährige Wirksamkeit im Eisenbahndienst zurück. Im Jahre 1862 fand er im Baudienst der ungarischen Linien der Südbahn Verwendung, später trat er bei der ungarischen Eisenbahn-Baudirektion ein und war beim Bau der Ersten Ungarisch-galizischen Eisenbahn als Baudirektor-Stellvertreter tätig. Im Jahre 1871 wurde er in die Direktion der ungarischen Staatsbahnen berufen. Im Jahre 1892 wurde Schober unter Verleihung des Ministerialrattitels zum Vorstand des kommerziellen Dienstes und später auch zum Stellvertreter des Präsidenten der Direktion bestellt. Schober nahm lebhaften Anteil an den großen Verstaatlichungsaktionen, an den mit denselben Hand in Hand gehenden Kartellabschlüssen, die mit der Staatseisenbahngesellschaft und mit der Südbahn erfolgt sind. Er war der Leiter der bedeutsamen Tarifverhandlungen mit den deutschen Bahnen und mit den orientalischen Bahnen behufs Schaffung der direkten Tarife im Sinne der convention à quatre. Er war ferner ein Hauptmitarbeiter bei der Schaffung des ungarischen Zonentarifs. Schober ist auch ein gewandter Schriftsteller und war vielfach im Interesse der ungarischen Verkehrspolitik literarisch tätig. Auch die Vereinszeitung verdankt ihm mehrfache wertvolle Beiträge.

Der Nachfolger des Ministerialrats Schober, welcher bis zur Verstaatlichung der ungarischen Linien bei der Österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft im Dienst war und seit 9 Jahren als Stellvertreter Schobers wirkte, ist ein erfahrener Fachmann auf dem Gebiete des Tarifwesens, welcher den Bedürfnissen von Handel und Verkehr das vollste Verständnis entgegenbringt.

An Stelle des Ministerialrats Schober wurde der Verkehrsdirektor der ungarischen Staatsbahnen Ministerialrat v. Marx zum Vizepräsidenten der Direktion der ungarischen Staatsbahnen ernannt. Marx steht seit 30 Jahren im Dienst der ungarischen Staatsbahnen und blickt auf eine sämtliche Zweige des Eisenbahndienstes umfassende Tätigkeit zurück. Er zählt zu den hervorragendsten Beamten der Staatsbahnen. Der neue Präsident-Stellvertreter wird nach wie vor auch das Amt des Verkehrsdirektors versehen.

Von mancher Seite wird der Personalwechsel im Direktorium der Staatsbahnen, welcher durch die Pensionierung der Direktoren Schober und Banovits eingetreten ist, als ein Vorläufer der Reorganisation des gesamten Verwaltungsdienstes der Staatsbahnen angesehen. Diese Annahme wird vom „Pester Lloyd" als unzutreffend bezeichnet. Die Frage der Reform der Staatsbahnverwaltung sei noch sehr weit von der endgültigen Lösung entfernt, denn so viel sich auch der gewesene Handelsminister Hieronymi mit ihr befaßt habe, so viele Vorschläge auch erwogen und ausgearbeitet wurden, so sei doch das schwierige Problem einer Änderung der Verwaltung der ungarischen Staatsbahnen infolge der politischen Verhältnisse der Lösung nicht näher gebracht worden.

Übrige europäische Länder.

— **Die Sondertarife und die Verantwortlichkeit der französischen Eisenbahnen.** Die jetzt im Gang befindliche Einrichtung der Haftbarkeit der französischen Eisenbahngesellschaften macht viel Weiterungen und Schwierigkeiten. Durch Parlamentsbeschluß bezw. Gesetz ist der Art. 103 des Handelsgesetzbuchs so abgeändert worden, daß die den Sondertarifen für Eilgut und Frachtgut bisher beigefügte Klausel der Nichtverantwortlichkeit gesetzwidrig geworden ist. Also bedürfen die betreffenden Tarifbestimmungen einer Umänderung, wobei die Eisenbahngesellschaften sich darauf berufen, daß die Sondertarife gerade wegen der Nichtverantwortlichkeit so billig gestellt werden konnten. Der beratende Eisenbahnausschuß (comité consultatif de chemins de fer) hat jüngst die betreffenden Vorschläge der sechs großen Eisenbahngesellschaften und der Pariser Gürtelbahn beraten, die bereits mehrere Stadien der Verhandlungen durchgemacht haben. Infolge eines ersten Berichts des Herrn Villain, Direktors der Handelskontrolle (contrôle commercial), und von Konferenzen zwischen dem Eisenbahndirektor im Ministerium der öffentlichen Arbeiten mit den Vertretern der Gesellschaften war eine vermittelnde Grundlage geschaffen, die ungefähr mit den Villainschen Schlußfolgerungen übereinstimmte. Diese neuen, durchgebesserten und von der Handelskontrolle wieder beträchtlich eingeschränkten Vorschläge kamen nun, wie das „Journal des Transports" ausführt, vor den Eisenbahnausschuß. Dessen umfangreicher Bericht betont, wie schon grundsätzlich außerordentlich verschiedene Meinungen zur Sache laut geworden seien, sowohl von den Interessenten, wie von den verschiedenen Aufsichtsorganen und selbst den zuständigen Behörden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten gibt die Rechtmäßigkeit gewisser Taxerhöhungen tatsächlich zu, macht aber Vorbehalte betreffs der von den Eisenbahngesellschaften aufgestellten Rechtsansicht, wonach alle Sondertarife, welche die Unverantwortlichkeitsklausel enthalten, ipso jure durch die neue Vorschrift des Art. 103 nichtig geworden seien.

Auch die befragten Handelskammern zeigen sich in ihren Antworten nicht einmütig. Während ein Teil glatte Zurückweisung jener Vorschläge verlangt, geben andere die Rechtmäßigkeit gewißer Preiserhöhungen zu und machen nur Vorbehalte wegen deren Umfang und Anwendung. Von den Generalkontroleuren der Eisenbahnen erkennen die der Westbahn, Südbahn und Nordbahn im Grunde die Möglichkeit einer Tariferhöhung aus Billigkeitsgründen an, der Generalkontroleur der Staatsbahn gleichfalls, aber nur für die Tarife nach 1874; jener der Orléansbahn will nur ausnahmsweise einige Erhöhungen zulassen, und die Generalkontroleure der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und der Ostbahn sprechen sich energisch gegen jede Tarifänderung aus. Der Bericht des beratenden Ausschusses bemerkt dazu u. a., daß seit 1874 die Eisenbahngesellschaften ihre Tarifvorschläge herstellen konnten, indem sie sich auf die formelle Rechtsprechung des Kassationshofes stützten, und daß die Billigkeit gebiete, ihnen Entschädigungen als Gegengewicht für die neuen, in diesen Tarifen nicht vorgesehenen Lasten zu gewähren. Anderseits ist unumgänglich, daß der französische Handel sobald als möglich von der Ungewißheit befreit werde, welche die gegenwärtige ungeklärte Lage ergibt. Was den Umfang der Tariferhöhungen anlangt, so wird vorgeschlagen, daß die vorläufige Ermächtigung an eine bestimmte Frist gebunden werde, um etwa zu ungunsten des Publikums getroffene Änderungen wieder rückgängig machen zu können. Beim Ablauf der Frist, die auf drei Jahre zu bemessen wäre, sollen deshalb die Eisenbahngesellschaften genaue Rechnung ablegen, und die Erhöhungen sollen verringert oder abgeschafft werden, soweit sie sich nicht als entsprechend bewiesen haben. Die von den Eisenbahngesellschaften vorgeschlagenen Änderungen für Frachtgut umfaßten 167 Artikel und Erhöhungen, die zwischen 1 und 3 % wechselten; ein einziger Artikel, Eier in Körben, sollte um 4 % gesteigert werden. Das Vermittlungs-Einverständnis verringert die Zahl dieser Artikel auf 149, wovon 30 um 3 %, 82 um 2 % und 37 um 1 % gesteigert werden. Für einen Teil davon soll die Steigerung nur eintreten, wenn die betreffenden Waren ohne Verpackung versandt werden. Und eine besondere Bemerkung stellt fest, daß die Tariferhöhungen auf zur Ausfuhr bestimmte Waren nicht anzuwenden sind. Tabelle I, welche Eilgut betraf, verschwindet sonach in Tabelle II, da die beiden Tabellen tatsächlich genau dieselben Artikel mit denselben Erhöhungskoeffizienten enthalten, mit Ausnahme der Viehtarife. Über letztere war die Verständigung besonders schwierig. Man einigte sich dahin, daß die Eisenbahngesellschaften ihre vorgeschlagenen Tariferhöhungen zurückzogen, daß aber der Wert der Tiere, welche von den Sondertarifen Gebrauch machen können, bestimmt nach oben begrenzt wird. Das Staatsbahnnetz hatte sich den gemeinsamen Vorschlägen der französischen Privatbahngesellschaften nicht angeschlossen, seine Leitung hat

aber schließlich zugestimmt, daß betreffs der gemeinsamen Tarife das Staatsbahnnetz ebenso behandelt werde wie die großen Gesellschaften, und daß auch auf ihm die betreffenden Tariferhöhungen Platz greifen sollen. Endlich schlägt der Ausschuß vor, daß keine Tariferhöhung von den Gesellschaften verlangt werde zwischen dem 18. März 1905, dem Datum der Anregung der Tariferhöhungen, und dem Datum, an welchem diese amtlich bewilligt werden.

— **Französische Nordbahngesellschaft.** Der Verwaltungsrat hat auf Vorschlag des Vizepräsidenten Griolet und des Ausschusses der Direktion einstimmig an Stelle des verstorbenen Barons Alfons v. Rothschild den Baron Eduard v. Rothschild, der schon seit mehreren Jahren Mitglied des Ausschusses der Direktion war, zum Präsidenten gewählt. Er ist der Sohn des Verstorbenen.

— **Führungslisten für Eisenbahnbedienstete in Frankreich.** Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Art, wie bisher in seiner Verwaltung alljährlich von den Dienst-„Chefs“ den verschiedenen unter ihrem Befehl stehenden Bediensteten „notes signalétiques“ ausgestellt wurden, wesentlich geändert. Künftig sollen die Beteiligten selbst auf die „feuilles signalétiques“ ihre Wünsche aufschreiben, ebenso wie tatsächliche Auskünfte betreffs erhaltener Diplome, ausländischen Dienstes, Familienverhältnisse usw. Sie werden durch alle Vorgesetzten mit Bemerkungen versehen, und die Vorgesetzten sollen sich in ihren Würdigungen nur mit Fragen beschäftigen, welche geeignet sind, die geleisteten Dienste und besonderen Fähigkeiten hervortreten zu lassen. Man glaubt, auf diese Weise den Bediensteten größere Sicherheit und der Verwaltung doch die nötige Kenntnis zu gewähren.

— **Jungfraubahn.** Am 17. d. M. mittags erfolgte der Tunneldurchschlag zur Station Eismeer der Jungfraubahn auf einer Höhe von 3161 m.

— **Internationale Transportausstellung in Mailand.** Herr Jozon, früher Direktor der Schiffahrt im französischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten, ist zum Generalkommissar der französischen Regierung bei der Mailänder Ausstellung ernannt worden.

Fremde Weltteile.

— **Eisenbahnen in Persien.** Der Verkehr auf der russischen Bahnlinie zwischen den persischen Orten Kaswin und Hamadan ist nach einem Telegramm aus Teheran vom 21. d. M. eröffnet worden. Näheres über diese auffallende Nachricht ist bisher nicht mitgeteilt.

— **Große Venezuela-Eisenbahngesellschaft.** Der Geschäftsbericht der Gesellschaft, an der die Diskontogesellschaft bekanntlich hervorragend beteiligt ist, bezeichnet das Ergebnis im Vergleich mit den Vorjahren als günstig, trotz Mißernte. Der Reingewinn der Bahn beträgt 934 883 *M*, woraus eine Dividende von $1\frac{3}{8}$ vorgeschlagen und 301 609 *M* vorgetragen werden. Die Haltung der venezolanischen Regierung gegenüber den fremden Mächten habe auch den Bahnverkehr in Mitleidenschaft gezogen. Aus der 5 prozentigen Anleihe von 1896 schuldet die venezolanische Regierung der Gesellschaft am Schlusse des Geschäftsjahres an Zinsen 10 012 271 Bol. und 2 643 800 Bol. an verlosten Stücken, zusammen 12 656 071 Bol. Die im Vorjahre eingeleiteten Verhandlungen, diese Anleihe zugleich mit der gesamten auswärtigen Schuld neu zu regeln, sind nunmehr zum Abschlusse gelangt, und durch das neue Abkommen wird den Inhabern der auswärtigen Anleihen Venezuelas die Umwandlung der Titres einschl. der Rückstände in eine neue 3 prozentige diplomatische Anleihe mit Zollgarantie angeboten.

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Eröffnung von Strecken.

Eröffnung der Neubaustrecke Wollstein-Grätz.

Am 1. Juli d. J. wird die 28,90 km lange Neubaustrecke Wollstein-Grätz dem öffentlichen Verkehr übergeben. An der Strecke liegen in der Richtung von Wollstein die Bahnhöfe Floki, Rothenburg a. Obra, Rakwitz, der Haltepunkt Elisabethof und die Bahnhöfe Ruchocice und Südhof. Der Haltepunkt Elisabethof dient nur dem Personen- und Gepäckverkehr, die übrigen Stationen erhalten die Befugnis zur Abfertigung von Personen, Gepäck, Leichen, Stückgut, Wagenladungen, lebenden Tieren und Fahrzeugen. Die Abfertigung von Sprengstoffen ist ausgeschlossen. Mit dem Tage der Eröffnung werden die neuen Stationen in den Gruppentarif I, in die Wechseltarife mit dieser Gruppe, in den oberschlesischen und niederschlesischen Kohlentarif, in den Staats- und Privatbahn-Tiertarif und in den schlesisch-sächsischen Gütertarif einbezogen. Für den Durchgangsverkehr ist die Strecke nur im Verkehr zwischen den Stationen der Strecken Opalenitza-Grätz-Kosten (ausschl.), Wollstein-Züllichau und den Stationen Stefanowo bis Lindensee der Strecke Bentschen-Lissa i. P. einerseits und allen über Opalenitza, Wollstein und Züllichau hinausgelegenen Stationen andererseits, soweit sich Abkürzungen über die neue Linie ergeben, zugelassen; im übrigen ist die Strecke für den Durchgangsverkehr ausgeschlossen. Über die Höhe der Tarifsätze geben die beteiligten Dienststellen Auskunft.

Posen, im Juni 1905. (1608)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juli 1905 wird an der Strecke Leobschütz-Jägerndorf zwischen Leobschütz und Mocker O.-S. der Personenhaltepunkt Soppau-Roben eröffnet.

Soppau-Roben ist der Betriebsinspektion II Ratibor, der Verkehrsinspektion und der Maschineninspektion Ratibor unterstellt.

Kattowitz, den 19. Juni 1905. (1609)
Königliche Eisenbahndirektion.

2. Eröffnung von Stationen.

Eröffnung des Haltepunktes Luisenbad.

Am 1. Juli d. J. wird der zwischen den Stationen Polzin und Alt-Sanskow an der Strecke Polzin-Falkenburg i. Pom. in Kilometer 27,8 gelegene Haltepunkt Luisenbad für den Personenverkehr eröffnet werden.

Stettin, im Juni 1905. (1610)
Königliche Eisenbahndirektion.

3. Änderung von Stationsnamen.

Neue Benennung der Stationen Mattierzoll und Schöppenstedt.

Die an der Bahnstrecke Jerxheim-Börßum bezw. Jerxheim-Wolfenbüttel gelegenen preußischen Staatsbahnstationen Mattierzoll und Schöppenstedt werden künftig Mattierzoll (Staatsbahnhof) und Schöppenstedt (Staatsbahnhof) genannt.

Magdeburg, den 16. Juni 1905. (1611)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Haltepunkt Dahlwitz an der Strecke Berlin-Zossen führt fortan den Namen Dahlewitz.

Berlin, den 20. Juni 1905. (1612)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neue Benennung der Stationen Belzig, Treuenbrietzen, Rathenow und Neustadt a. Dosse.

Die an den Bahnstrecken Berlin-Güsten, Jüterbog-Treuenbrietzen, Berlin-Stendal und Berlin-Wittenberge gelegenen Staatsbahnstationen Belzig, Treuenbrietzen, Rathenow und Neustadt a. Dosse werden vom 1. Juli d. J. ab Belzig Staatsbahn, Treuenbrietzen Staatsbahn, Rathenow Staatsbahn und Neustadt a. Dosse Staatsbahn genannt.

Magdeburg, den 19. Juni 1905. (1613)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Königlichen Eisenbahndirektionen.

4. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 27. Mai d. J. — Nr. 45 (Inser.-Nr. 1498) d. Ztg. — wird hiermit bekannt gegeben, daß der an der Strecke Königsberg-Prostken zwischen Wöterkeim und Korschen gelegene Bahnhof Wormen für den unbeschränkten Personen-, Gepäck-, Güter- und Viehverkehr eingerichtet ist. Ausgeschlossen sind nach wie vor Sprengstoffe sowie Gegenstände, zu deren Ver- oder Entladung eine Kopframpe erforderlich ist.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren.

Über die Höhe der Frachtsätze erteilen die Abfertigungsstellen Auskunft.

Königsberg, den 17. Juni 1905. (1614)
Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

5. Güterverkehr.

Deutsch-französischer Verband.
(Verkehr über Elsaß-Lothringen.)

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. werden in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz usw. von deutschen Stationen nach Stationen der französischen Ostbahnen Frachtsätze für „Krozingen transit“ aufgenommen. Die Frachtsätze gelten für den Verkehr der Stationen der

Nebenbahn Krozingen-Staufen-Sulzburg. Auskunft über die Frachtsätze erteilt die Station Krozingen.

Straßburg, den 19. Juni 1905. (1615)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Der in unserer Bekanntmachung vom 15. Mai 1905 erwähnte Nachtrag IV zum Tarife für den sächsisch-schweizerischen Güterverkehr (Verkehr mit Basel und Schaffhausen) kann durch die beteiligten Stationen bezogen werden.

Dresden, den 22. Juni 1905. (1616)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Gütertarif, Tarifheft II B für das östliche Gebiet (Gruppe I).

Mit Gültigkeit vom 24. Juni d. J. wird die Station Klein-Kottorz in den Ausnahmetarif 1 einbezogen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen und unser Verkehrsbureau.

Kattowitz, den 19. Juni 1905. (1617)
Königliche Eisenbahndirektion.

Saarkohlenverkehr nach Württemberg.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ist zum Kohlentarif Nr. 7 der Nachtrag IV erschienen, welcher anderweite Beförderungsbestimmungen und Leitungsvorschriften, sowie Frachtsätze für verschiedene neue württembergische Stationen enthält. Preis 20 ₰. (1618)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Juni 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli 1905 tritt der Nachtrag X zum Berlin-Stettin-sächsischen Gütertarif in Kraft. Er enthält: Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Werder-Kloster Zinna der Militäreisenbahn und Gottleuba der sächsischen Staatseisenbahnen; abgekürzte Entfernungen für eine Anzahl von Stationsverbindungen; zum Teil erhöhte Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Eger, Franzensbad, Gera (Reuß), Großenhain (B. D. B.), Großzschocher, Leipzig I (Bayer. Bhf.), Leipzig II (Dresdn. Bhf.), Weida-Altstadt und Zeitz, sowie für den Verkehr mit den Stationen der Strecken Weida-Mehltheuer-Hof, Schönberg-Schleiz und Schönberg-Hirschberg a. d. S. der sächsischen Staatseisenbahnen. Wegen der eintretenden Frachterhöhungen ist bereits unterm 15. Mai 1905 Bekanntmachung erlassen worden. Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Dienststellen käuflich zu haben.

Dresden, am 19. Juni 1905. (1619)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Im sächsisch-südwestdeutschen Güterverkehr werden am 1. Juli 1905 eingeführt: a) ein neues Tarifheft 1 (an Stelle des Tarifheftes 1 vom 1. Juni 1901) und b) die Nachträge VI zu den Tarifheften 2—4 und zu dem die besonderen Bestimmungen usw. enthaltenden Tarifheft „Teil II". Insoweit im neuen Tarifheft 1 erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den preußisch-sächsischen Wettbewerbs- und Gemeinschaftsstationen enthalten sind, ist hierauf in der Bekanntmachung vom 15. Mai 1905 hingewiesen worden. Die Nachträge VI zu den Tarifheften 2—4 und zum Tarifheft „Teil II" enthalten außer den durch Bekanntmachung bereits durchgeführten Neuerungen noch Ergänzungen der Tarifentfernungen und der Ausnahmetarife, der Nachtrag VI zum Tarifheft „Teil II" überdies ein anderweites Warenverzeichnis zum Ausnahmetarif 27 (Güter der Wagenladungsklassen A i und B). Insoweit die Frachtsätze des Ausnahmetarifs 23 (Jutegarn und Jutegewebe) im Tarifheft 1 und Nachtrag VI zum Tarifheft 4 gegen seither erhöht worden sind, ist dies durch Bekanntmachung vom 15. Mai 1905 besonders veröffentlicht worden. Abdrücke der Drucksachen können durch die beteiligten Dienststellen bezogen werden.

Dresden, am 21. Juni 1905. (1620)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Preußisch-bayerischer Tiertarif vom 1. April 1897.

Am 1. Juli d. J. tritt der Nachtrag XVI in Kraft. Er enthält neben bereits veröffentlichten Tarifmaßnahmen Schnittfrachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Eisenberg (S.-A.) des Eisenbahndirektionsbezirks Erfurt und Soldau und Strasburg i. Westpr. des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig für die Abfertigung von Großvieh (ausschl. Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen sowie Frachtsätze für die Stationen Lautenburg i. Westpr., Löbau i. Westpr. und Neumark i. Westpr. des Eisenbahndirektionsbezirks Danzig für die Abfertigung von Großvieh (ausschl. Pferde) und Kleinvieh in Wagenladungen im Verkehr mit den bayerischen Stationen Fürth Stsbhf., München Hptbhf. und Südbhf., Nürnberg Hptbhf. und Rebau. Ferner sind die von uns unterm 15. Mai d. J. bereits bekannt gegebenen Änderungen in den Tarifverhältnissen der Gemeinschaftsstationen — hier hinsichtlich der Station Hof — für den preußisch-bayerischen Tiertarif durchgeführt worden.

Nähere Auskunft erteilen die Tarifstationen und die Auskunftsstellen.

Erfurt, den 19. Juni 1905. (1621)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Württembergisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Verbandsgütertarif. Heft 1—4.

Auf 1. Juli d. J. gelangt zum Heft 1 (Verkehr mit Stationen der K. Eisenbahndirektion St. Johann-Saarbrücken) der Nachtrag I, zum Heft 3 (Verkehr mit Stationen der pfälzischen Eisenbahnen) der Nachtrag IV und zum Heft 4 (Verkehr mit den Rhein- und Mainhafenstationen) der Nachtrag V zur Ausgabe.

Das Heft 2 (Verkehr mit Stationen der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen) wird zum gleichen Zeitpunkt neu ausgegeben, wodurch das seitherige Tarifheft vom 1. März 1899 samt Nachträgen 1—7 aufgehoben und ersetzt wird.

In sämtlichen 4 Tarifheften treten neben Frachtermäßigungen auch geringfügige Frachterhöhungen, hauptsächlich im Verkehr mit der Station Adelsheim württ. Bahn ein, welche jedoch erst ab 15. August d. J. Gültigkeit erhalten.

Nähere Auskunft erteilen das diesseitige Tarifbureau sowie die übrigen Dienststellen, durch welche die Drucksachen vom 24. Juni d. J. ab käuflich bezogen werden können.

Stuttgart, den 19. Juni 1905. (1622)
Generaldirektion
der k. w. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die in unserer Bekanntmachung vom 15. Mai 1905 erwähnten anderweiten Frachtsätze für Zeitz sächs. Staatsb. im preußisch/sächsisch-schweizerischen Güterverkehre treten vorläufig nicht in Kraft; es verbleibt bis auf weiteres bei den seitherigen Frachtsätzen.

Dresden, den 21. Juni 1905. (1623)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen.

Deutscher Eisenbahntarif Teil I.

Am 1. Juli d. J. tritt zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil I Abteilung B vom 1. April 1905 ein Nachtrag I in Kraft, der u. a. die Aufnahme von Phosphorsäure in das Verzeichnis der Kesselwagengüter, eine Ergänzung der Positionen Dolomit und Magnesit des Verzeichnisses der bedeckt zu befördernden Güter, sowie Frachtermäßigungen für Austernschalen und für Elektrodenkohlen im Falle der Ausfuhr enthält.

Druckabzüge des Nachtrags I können vom 25. Juni d. J. ab zum Preise von 5 ₰ für das Stück von den deutschen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin von dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preußischen Staatseisenbahnverwaltungen (Bahnhof Alexanderplatz) käuflich bezogen werden.

Mit dem gleichen Zeitpunkt tritt im Deutschen Eisenbahn-Personen- und Gepäcktarif Teil I vom 1. April 1904 eine neue Vorschrift in Kraft, wonach die vom Zentralkomitee der deutschen Vereine vom Roten Kreuz, von dem bayerischen Landeshilfsverein vom Roten Kreuz oder von dem bayerischen Frauenverein unterstützten Mitkämpfer der Feldzüge von 1864, 1866 und 1870/71, ferner die von der Viktoria-National-Invalidenstiftung in Berlin unterstützten Kriegsteilnehmer von 1866 und die von der Kaiser Wilhelm-Stiftung für deutsche Invaliden unterstützten Kriegsteilnehmer von 1870/71 bei Reisen zum Besuch von Kurorten und bei der Rückfahrt in der II. und III. Wagenklasse auf halbe Personenzug-Einzelreise- oder Rückfahrkarten befördert werden.

Ferner erleidet die Fassung der Zusatzbestimmung 6 zu § 32 der Verkehrsordnung einige Abänderungen, u. a. dahin, daß im Absatz (1) vor „Land- (Straßen-) Fahrzeuge" und „Wasserfahrzeuge" je das Wort „unbeladene" einzufügen ist.

Mit Gültigkeit vom 15. August d. J. werden ferner im Deutschen Eisenbahntarif für die Beförderung von lebenden Tieren, Teil I vom 1. April 1903, die Desinfektions- (einschließlich Reinigungs-) Gebühren für Geflügelspezialwagen mit besonderer Einrichtung, d. i. mit Käfigen und Futtertrögen von 8 auf 30 Mark erhöht.

Nähere Auskunft über die Änderungen erteilen die Abfertigungsstellen.

Berlin, den 15. Juni 1905. (1624)
Namens der beteiligten Verwaltungen,
Königliche Eisenbahndirektion Berlin.

Ostdeutsch-österreichischer Verband.

Teil II, Heft I vom 1. Juni 1904.

Am 15. Juli 1905 treten im obengenannten Tarifhefte nachbezeichnete Frachtsätze in Kraft:

A. Salpetersäure.

Gültig bei Aufgabe als Frachtgut und bei Frachtzahlung

a) für mindestens 5 000 kg } für einen
b) „ „ 10 000 „ } Wagen und Frachtbrief.

Frachtsätze für 100 kg in Pfennigen.

Von \ Nach	Keltsch a	Keltsch b
Aussig { A. T. E.; Ö. N. W. B.; St. E. G. } / Schreckenstein Ö. N. W. B.	289	230

B. Gebrauchte, leere Glas- und Tonballons
in Körben oder Kübeln bei Aufgabe als Frachtgut in beliebigen Mengen.

Sofern die Ballons nicht in Körbe oder Kübel eingesetzt sind, wird die Fracht für mindestens 1000 kg für jeden verwendeten Wagen berechnet.

Frachtsatz für 100 kg in Pfennigen.

Von Keltsch nach

Aussig	A. T. E.	209
	Ö. N. W. B.	
	St. E. G.	
Schreckenstein Ö. N. W. B.		

Breslau, den 20. Juni 1905. (1625)

Königliche Eisenbahndirektion, namens der Verbandsverwaltungen.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Wirkung wird die Station Kupferzell der Kgl. württbg. Staatseisenbahnen in den badisch-württembg. Tiertarif vom 1. April 1900 aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die Dienststellen.

Karlsruhe, den 19. Juni 1905. (1626)

Großh. Generaldirektion.

Großh. badische Staatseisenbahnen.

Mit sofortiger Gültigkeit wird der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 23 für Zuckercouleur von Rheinau nach Basel S. B. B. und Basel-St. Johann von 44 auf 64 ₰ berichtigt.

Ferner wird mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der Frachtsatz des Ausnahmetarifs Nr. 32a für Kupfervitriol von Kehl transit nach Basel S. B. B. und Basel-St. Johann von 75,6 auf 63 ₰ ermäßigt.

Karlsruhe, den 19. Juni 1905. (1627)

Großh. Generaldirektion.

Württembergischer Lokalgüterverkehr.

Ab 1. Juli d. J. treten im Verkehr mit den badisch-württembergischen Übergangsstationen teilweise Änderungen in der Abfertigung ein.

Nähere Auskunft erteilen die Güterstellen.

Stuttgart, den 17. Juni 1905. (1628)

Generaldirektion der k. w. Staatseisenbahnen.

Am 1. Juli 1905 tritt im sächsisch-österreichisch-ungarischen Verbande, Verkehr mit Ungarn, der Nachtrag IV zum Tarifheft 6 in Kraft. Soweit damit Frachterhöhungen verbunden sind, gelten sie erst vom 15. August 1905 an. Abdrücke des Nachtrags sind bei den Verwaltungen der Endbahnen und den beteiligten Stationen zum Preise von 0,20 ℳ = 0,25 Kr. für das Stück erhältlich.

Dresden, den 24. Juni 1905. (1629)

Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Hanseatisch-ostdeutscher Gütertarif.

Mit Gültigkeit vom 25. Juni d. J. ab tritt ein neuer Ausnahmetarif O für Eisenvitriol von oberschlesischen Stationen nach den Seehäfen Rostock, Warnemünde, Wismar und Lübeck sowie über diese Plätze zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern in Kraft.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen und das Auskunftsbureau Berlin, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 20. Juni 1905. (1630)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Bayern.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. erscheint zum Kohlentarife Nr. 8 der Nachtrag IX, welcher anderweite Beförderungsbestimmungen und Leitungsvorschriften enthält. Preis 10 ₰. (1631)

St. Johann-Saarbrücken, 20. Juni 1905.

Königliche Eisenbahndirektion, namens der beteiligten Verwaltungen.

Frankfurt-hessisch-südwestdeutscher Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird der Nachtrag VI zum Verbands-Gütertarif Teil II ausgegeben, der Änderungen und Ergänzungen des Abschnitts D II (Dienstbeschränkungen) und des Abschnitts D III (Güterabfertigung nach Orten mit mehreren Bahnhöfen) enthält. Gleichzeitig treten im Tarifheft B 3 (Mainz-Baden) ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze für Mannheim Industriehafen in Kraft.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Güterabfertigungsstellen.

Frankfurt a/M., den 18. Juni 1905. (1632)

Königliche Eisenbahndirektion.

Reichsbahn-Staatsbahnverkehr.

Am 1. Juli d. J. gelangt der Nachtrag XII zum Gütertarif zur Einführung.

Dieser enthält:

1. anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke;
2. Änderung von Stationsnamen;
3. Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
4. neue bezw. abgeänderte Entfernungen einer Anzahl nördlicher und südlicher Verbandsstationen;
5. Änderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 18. Juni 1905. (1633)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem besonderen Ausnahmetarif für phosphorhaltige Konverterschlacken (Thomasschlacken) etc. im Verkehr von den Reichsbahnstationen Algringen etc. vom 1. August 1899 der Nachtrag V in Kraft.

Dieser enthält:

1. Änderung des Vorworts;
2. Änderung von Stationsnamen;
3. anderweite Abgrenzung der Direktionsbezirke;
4. Einbeziehung von Stationen;
5. Aufhebung von Frachtsätzen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Abfertigungsstellen, durch die der Nachtrag käuflich bezogen werden kann.

Erfurt, den 19. Juni 1905. (1634)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlagsverkehr.

Ergänzung der Reexpeditionsbestimmungen.

Mit Gültigkeit ab 1. Juli d. J. ist im Elbeumschlagstarif für:

Österreich	auf Seite	23	unter	9
Westösterreich	„	16	„	10
Ungarn	„	34	„	10
Galizien u. die Bukowina	„	14	„	9
Südwestrußland	„	17	„	9

nach dem Absatz d) beziehungsweise e) als Absatz e) beziehungsweise f) nachzutragen:

„wenn von der Reexpeditionsstelle bis zur neuen Bestimmungsstation ein direkter Frachtsatz nicht besteht, wohl aber von der ursprünglichen Versandstation, und wenn die Sendung von der Reexpeditionsstelle nach der endgültigen Bestimmungsstation ohne Abfertigungsvorschrift aufgegeben wird."

Im folgenden Absatz ist anstatt a) bis d) beziehungsweise a) bis e) zu setzen „a bis e) beziehungsweise a) bis f)".

Wien, am 19. Juni 1905. (1635)

K. k. priv. österreichische Nordwestbahn, namens der beteiligten Verwaltungen.

Österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverband.

Güterklassifikation betreffend.

Zur Vermeidung von Mißverständnissen wird darauf aufmerksam gemacht, daß die in den Tarifen Teil II, Heft 1 und 3 vom 1. September 1904 und Teil II, Heft 2 vom 1. Oktober 1904 des österreichisch-ungarisch-Lindau-Vorarlberger Eisenbahnverbandes aufgeführten Positionen der Güterklassifikation des Tarifes Teil I sich auf den Tarif Teil I Abteilung B vom 1. Januar 1904 beziehen.

Die Änderungen, welche diese Angaben durch den mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 zur Einführung gelangenden neuen Tarif Teil I, Abteilung B der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen erfahren, werden durch besondere Nachträge zu den Tarifen zur Durchführung gelangen.

Wien, am 20. Juni 1905. (1636)

K. k. österr. Staatsbahnen, namens der beteiligten Verwaltungen.

---

6. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. Juli 1905 wird die an der Strecke Allenstein-Lyck zwischen Johannisburg und Rudczanny gelegene Güterladestelle Breitenheide auch für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet. Der Fahrkartenverkauf findet bis auf weiteres durch die Zugführer statt; Gepäck wird unabgefertigt angenommen und auf der Endstation nachträglich abgefertigt.

Die für Breitenheide in Betracht kommenden Zugabfahrtzeiten sind im Fahrplan vom 1. Mai 1904 enthalten.

Näheres ist bei den Stationen zu erfahren. (1637)

Königsberg i/Pr., den 14. Juni 1905.

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich namens der beteiligten Verwaltungen.

---

7. Verdingungen.

Die Lieferung von 340 000 Stück hartgebrannter Hintermauerungsziegel zur Herstellung eines Güterabfertigungsgebäudes auf dem Güterbahnhofe Breslau O/S. soll vergeben werden. Angebote mit entsprechender Aufschrift sind bis zu dem am 28. Juni d. J., vormittags 11 Uhr, stattfindenden Verdingungstermin versiegelt und postfrei an die unterzeichnete Betriebsinspektion einzusenden. Die Verdingungsunterlagen liegen daselbst zur Einsicht aus und können gegen portofreie Einsendung von 0,60 ℳ in bar ebendaher bezogen werden. Zuschlagsfrist 3 Wochen.

Breslau (Brüderstraße 36). (1638)

Königliche Eisenbahnbetriebsinspektion 1.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahngüter und Gepäckstücke.

Gratisbeilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Dem Bureau des Vereins bis zum 20. Juni vorm. gemeldet.

Nummer 18. Berlin, am 24. Juni 1905. Jahrgang 1905.

Dieser Anzeiger erscheint dreimal im Monat und kann auch als selbständiges Blatt zum Preise von 75 ₰ für das Halbjahr bezogen werden.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)

Deutsche und niederländische Eisenbahnen.

A. Güter mit Buchstaben bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A B X Z	1345	1	Kübel	Margarine	30	1	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
2	Ad	I	1	—	Privatwagendecke	45	2	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
3	A G	—	9	Ballen	gebr. Säcke	190	3	München H.	Bayerische Stsb.	
4	A H	57 (A)	1	Kiste	Jagdpatronen	7	4	Hohenwestedt	K. E.-D. Altona	
5	A H	—	60	Körbe	—	500	5	Hamburg B.	„	
6	A H	1103	1	Kiste	eis. Schränkchen	27	6	Cleve	K. E.-D. Cöln	
7	A H	2415	1	„	Lederwaren	130	7	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
8	A H S	40660	21	—	Kaminschieber	—	8	Untertürkheim	Württemberg. Stsb.	
9	A H S	40660	21	1 Kiste	Riemenscheiben	204	9	„	„	
10	A H S	8720	1	Bund	Fenstereisen	22	10	Frankf. a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
11	A L	100	1	Ballen	6 Glasbläserpfeifen	15,5	11	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
12	A L	1713	1	Kübel	Senf	15	12	Hall	Württemberg. Stsb.	
13	A L B	5	1	Faß	leer	120	13	Neustettin	K. E.-D. Danzig	
14	A L S	36461	1	Kiste	Alfa	3	14	Paderborn	K. E.-D. Cassel	
15	A P	853	1	„	Flaschen	21	15	Posen	K. E.-D. Posen	
16	A K	100	1	„	Nickelblechwaren	28	16	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
17	A S F	1021	1	„	verlöteter Blechkasten	25	17	„	„	
18	A W	1/3, 5/7	6	Ballen	{ 1. Säcke, Körbe u. Korbdeckel }	160	18	Aachen T.	K. E.-D. Cöln	
19	A W	3	1	Sack	Kaffee	25,5	19	Hermeskeil	St. Johann-Saarbr.	
20	A W	29/30	2	Bund	frische Häute	81	20	Würzburg	Bayerische Stsb.	
21	A W & Co	8626	1	Kiste	—	20	21	Gr.-Lichterf. W.	K. E.-D. Berlin	
22	B	1	1	—	Wasserschiff	2	22	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	
23	B	2	1	Kiste	Pflaumen	27	23	Cöln-G.	K. E.-D. Cöln	
24	B	5	1	Bund	2 Nachttische	30	24	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
25	B	28	1	„	6 tann. Bretter	42	25	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
26	B	986	1	Sack	gebr. Gerste	15,5	26	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Berlin Anh. Bhf.
27	B C	25	1	Bund	2 Eisenteile	—	27	Cüstrin-N.	K. E.-D. Bromberg	{ Rolladeneisen gelocht.
28	B C	251	1	Faß	Farbe	108	28	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Insterburg 13/6.
29	B C	19491	1	Ballen	Baumwolle	180	29	Baden	Badische Stsb.	Hambg. H. 24/5.
30	bcm	717	1	—	Kupferrohr	5,5	30	Kreiensen	K. E.-D. Cassel	
31	B F	6207/16	10	Bund	Alpengras	229	31	Stade	K. E.-D. Altona	
32	B G	—	2	Ringe	Eisendraht	75	32	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
33	B G	3	1	—	eis. Kettenrad	16	33	Duisburg	K. E.-D. Essen	
34	B G	1101	1	Ballen	?	45	34	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
35	B G	6898	1	Verschlag	Bild	15	35	Leipzig Berl. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
36	B H	—	1	Bund	6 Kinderkarren	5	36	Flensburg	K. E.-D. Altona	
37	B H	1	1	Kiste	leere Blechbüchsen	7	37	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
38	B K	1590	1	„	—	32	38	{ Mülheim Ruhr-Broith }	K. E.-D. Essen	
39	B & K	9582	1	Ballen	?	—	39	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
40	B v L	10	1	„	Federn	40	40	Bock-Wallendorf	K. E.-D. Erfurt	
41	B M	295	1	Kiste	Seife	77	41	Magdeburg	K. E.-D. Magdeburg	
42	B S	1001	1	Karton	12 Paar Schuhe	23	42	Würzburg	Bayerische Stsb.	
43	C A C	—	1	Blechkanne	gefüllt	26	43	Rüdersdorf	K. E.-D. Berlin	
44	C A F	69736	1	Korb	Kinderspielzeug etc.	5	44	Glatz	K. E.-D. Breslau	
45	C A K	1223	1	Kiste	2 Polstersessel, 1 Büste	70	45	Dortmund	K. E.-D. Essen	
46	C B	—	1	Bund	6 Taf. Schwarzblech	25	46	Cobern	St. Johann-Saarbr.	
47	C B	—	1	Sack	gebr. Säcke	14,5	47	Strasburg U/M.	K. E.-D. Stettin	
48	C B C	8989	1	Faß	gefüllt	277,5	48	Offleben	K. E.-D. Magdeburg	{ Zollplombe von Hamburg
49	C F	{ 16433/3 16433/1	1 1	Verschlag „	eis. Füße eis. Wanne	} 150	49	Bernburg	„	
50	C G	4	1	Eisenfaß	leer	64,5	50	Leipzig Mgd. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
51	C G	78, 58530	{ 1 1	Verschlag Kiste }	Holzwaren	{ 170 160 }	51	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
52	C H	51	1	Stange	vierkant. Stahl	13	52	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	2,65 m lg.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
53	C K	119	1	Sack	l. Säcke	25	53	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
54	C K	4722	1	Kiste	Teigwaren	21	54	Crefeld	K. E.-D. Cöln	
55	C M	2025 2026	2	Kisten	—	206 109	55	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
56	C R	806	1	Kiste	weiße Flaschen	65	56	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
57	C S, C W	48, 339	2	Fässer	leer	38	57	Schwenningen	Württemberg. Stsb.	49,5 l und 58 l.
58	D	—	6	—	eis. Ringtöpfe	21	58	Adorf	Sächsische Stsb.	[1])
59	D	I	2	Säcke	Pappe	100	59	Oswiecim	K. E.-D. Kattowitz	[2])
60	D A G	19953	1	Kiste	Mandeln	7	60	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
61	D & P	496	1	„	—	50	61	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
62	D R	1903	1	Faß	ansch. Wein	32	62	Emmerke	K. E.-D. Hannover	
63	D R S	2733	1	„	ansch. Apfelwein	53	63	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
64	D S	136	6	Tafeln	Eisenblech	258	64	Groschowitz	K. E.-D. Kattowitz	Streckenfund.
65	E	6476	1	Eisenfaß	gefüllt	205	65	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
66	E D S	9883	1	Bund	12 Stg. vierk. Stahl	50	66	Duisburg Sd.	K. E.-D. Essen	
67	E S	32	1	—	Koffer, braun	19	67	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
68	E W	—	1	Bund	20 Achsbüchsen	10	68	Karlsruhe Hpt.	Badische Stsb.	
69	F	III	3	Kübel	Margarine	20	69	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
70	F	29	1	Kiste	Holzwolle	18	70	„	„	
71	F	1597	1	Korbflasche	gefüllt	76,5	71	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	von Recklinghausen.
72	F	4976	1	Kiste	100 Messingrohre	34	72	Friedrichsbagen	K. E.-D. Berlin	
73	F B	432	1	Schließkorb	gefüllt	17	73	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
74	F B	6643	1	Kiste	Korkgriffe	62	74	München H.	Bayerische Stsb.	
75	F D	18	1	„	leer	168	75	Homberg Rhein	K. E.-D. Cöln	bekl.v.Düsseldorf=D.
76	F E	4776/9	4	Kisten	Farben	55	76	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
77	F H	15	1	Kiste	4 emaill. Seier	5	77	Neustadt a. d. Aisch	Bayerische Stsb.	
78	F J	47647	1	Ballen	Futterstoff	38,5	78	Osterburg	K. E.-D. Magdeburg	
79	F K	1	1	Bund	3 Stg. Flacheisen	11	79	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
80	F K	1656/8 8367	4	Kisten	leer	134	80	Blankenstein Ruhr	K. E.-D. Essen	
81	F K	5772	1	—	Herdgallerie	1,5	81	Düsseldorf=Bilk	K. E.-D. Elberfeld	aus Messing.
82	F L	11	1	Faß	leer	15	82	Chambrey	Reichsbahn	
83	F M	3	1	Kiste	Kaffee	15	83	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
84	F N	865	1	Kanne	Öl	58	84	Pforzheim	Badische Stsb.	
85	F R	3—5	3	Kisten	—	504	85	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
86	F S	4/6	3	—	Hängelaternen	20	86	Iserlohn	E. E.-D. Elberfeld	F.F.A.Schulze Berlin N.
87	F S	56615	1	Kiste	—	68	87	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
88	F S	71030	1	„	2 Büchsen Öl	40	88	M.=Styrum	K. E.-D. Essen	
89	F T	612	1	—	eis. Klosett	11	89	Frankf. a/M. Hpt.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
90	F W M	49752	1	Kiste	—	32	90	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
91	G	3007	1	Ballen	Tapeten	40	91	Basel B.	Badische Stsb.	v. Elberfeld.
92	G H	31	1	Paket	Schneiderleinen	6,5	92	Eil-A. Duisburg	K. E.-D. Essen	Crefeld 5/6.
93	G K	7114	1	Bund	2 Nachttische	28	93	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
94	G L	10	1	—	brauner Holzkoffer (Kleider)	92	94	Ludwigshafen	Pfälzische E.	
95	G R	—	1	Bund	3 Stg. Winkeleisen	82	95	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
96	G R & Co	5222	1	Ballen	Manufakturw.	27	96	Olsberg	K. E.-D. Cassel	
97	G S	427	1	Korb	Dachdeckernägel	51	97	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	
98	G S	1190	1	Kiste	Zuckerwaren	14	98	Soest	K. E.-D. Cassel	
99	G S	3075	1	Faß	leer	15	99	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
100	G S	3150	1	Eisenfaß	leer	122	100	Hannover Nord	K. E.-D. Hannover	
101	G W	1188	1	Faß	leer	16	101	Mainz	Direktion Mainz	
102	H	I	1	—	Kleiderschrank	51	102	Kiel	K. E.-D. Altona	13/5. Itzehoe.
103	H	287	1	—	Trommel ohne Deckel (Fett, Schmieröl?)	10	103	Göppingen	Württemberg. Stsb.	
104	H	444	1	Kiste	Käse	5	104	Cassel	K. E.-D. Cassel	
105	H	7212	1	—	eis. Bettstelle	38	105	Frankfurt a/M. H.	K. E.-D. Frankf. a/M.	
106	H B	513	1	—	Eisenblechflasche, gef.	63	106	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
107	H B	7849	1	Ballen	Gewebe	49	107	Markirch	Reichsbahn	
108	H B N	884	1	Kiste	Eisenwaren	60	108	Schalke	K. E.-D. Essen	
109	H D	I	1	„	Gemüseerbsen	59	109	Braunschweig	K. E.-D. Magdeburg	
110	H E	1	1	Ballen	Leder	30,5	110	Leipzig Magd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	Berga-Kelbra 6/6.
111	H E N	522	1	„	?	81	111	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
112	H H	7	1	Kiste	Kleider	25	112	Posen	K. E.-D. Posen	
113	H H S	3663/64	2	Kisten	15 Pakete Schrauben	137	113	Berlin Pog.	K. E.-D. Berlin	
114	H & K	1551	1	Kiste	Blechplakate	15	114	Essen West	K. E.-D. Essen	
115	H L	16	1	Verschlag	Marmor	26	115	Altona	K. E.-D. Altona	Abs. Hugo Mosblech Cöln=Ehrenf.
116	H M	1527	1	Korbkanne	gefüllt	9	116	Mehlem	K. E.-D. Cöln	
117	H R	839	1	Faß	gefüllt	184	117	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
118	H R	9873	1	Kiste	Packpapier	18	118	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	
119	H R & C	370	1	Ballen	Leder	82	119	Calw	Württemberg. Stsb.	
120	H R S	9171	1	„	altes Packleinen	70	120	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
121	H S	8159	1	Blechkanne	leer	7	121	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
122	H S&G, H L&W	8729, 11	2	Fässer	leer	66	122	Kiel	K. E.-D. Altona	Streckenfund. von Wrist.
123	H V	1264	1	Kiste	gefüllte Flaschen	26	123	Sebnitz	Sächsische Stsb.	
124	J	45	1	Ballen	Leder	8,5	124	Hennef (Sieg)	K. E.-D. Frankf. a/M.	Cöln=Deutz 5/6.

[1]) Von Straßebersbach nach Adorf bezettelt.
[2]) Empfangsstation Podgorze Plaszow.

Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
J A B	20	1	Ballen	3 teilige Bettmatratze und 1 Oberbett	21	125	Bohmte	K. E.-D. Münster	
J B	945	1	Kiste	Lampenteile —	100	126	Neheim	K. E.-D. Cassel	
J B	1322	1	„	Packstroh —	42	127	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
J C O	4663	1	Bund	2 Rohrstühle —	12	128	Dortmund S.	K. E.-D. Essen	
J G B	1493	1	Kiste	— —	33	129	Wanzleben	K. E.-D. Magdeburg	
J H	242	1	Stange	Stahl —	47	130	Pforzheim	Badische Stsb.	
J H	252	1	Koffer	— —	30	131	Pirmasens	Pfälzische E.	
M W	250/1	2	Kisten	— —	50				
J H S	9061	1	Kiste	— —	5	132	Wolfegg	Württemberg. Stsb.	
J K F M L	960	1	„	Zollgut —	28	133	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
J L L Co	4735	1	„	leer —	43	134	Berlin Stett. Bhf.	K. E.-D. Berlin	
J O	259	1	„	Seifenpulver —	58	135	Essen West	K. E.-D. Essen	
J P W E	87	1	Faß	Wein —	90	136	Esch	Reichsbahn	
J S	10	3	Blechflasch.	leer —	12	137	Duisburg	K. E.-D. Essen	davon 1 im Korbe.
J Sch	6218	1	Kiste	— —	12	138	Leipzig Mgd. B.	K. E.-D. Halle a/S.	
J T V	—	1	Verschlag	Fahrrad —	16	139	Frankfurt a/M. Eil.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Schleiß, Hamb.
J V	1094	1	Kiste	Kartonagen —	14	140	Staßfurt	K. E.-D. Magdeburg	
J v W	105	1	Schließkorb	gefüllt —	12	141	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
K	3	50	—	eis. emaillierte Töpfe	103	142	Posen	K. E.-D. Posen	Primkenau 2/6.
K	1853	1	Ballen	Strickwolle —	108	143	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Mühlh. i/T. 6/6.
K A G	7123/4	2	—	Holztrommeln für Kabel	210 / 262	144	Lichtenfels	Bayerische Stsb.	
K & Co	347	1	Bund	15 eis. Kohlenschaufeln	25	145	Gunzenhausen	„	Kittel & Co., Hagen i/W.
K & Co	1030	1	Sack	Viehsalz —	50	146	Cöln B.	K. E.-D. Cöln	Käuffer & Co. in Mainz.
K C L	1	1	Kiste	Nähmaschinenteile —	5,5	147	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
K D	4	1	Bund	Pechfackeln —	28	148	Halle a/S.	„	19/5. Mochbern.
K H	—	1	Paket	25 Schiefertafeln —	6	149	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
K H V S	805	1	Sack	Bleiasche —	10	150	Mainz	Direktion Mainz	
K K	—	1	Bund	7 Weidenkörbe —	27	151	Pankow Rgb.	K. E.-D. Berlin	
K S	2402	1	Faß	Öl —	215	152	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	v. D.-Hochfeld Süd.
L	41855	1	Kiste	2 große Glasflaschen	10	153	Liebenwerda	K. E.-D. Halle a/S.	
L oder B B	384 / 49	1	Holzfaß	Terpentinöl —	189	154	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
L A F	32044	1	Kiste	eis. Rahmen —	51	155	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
L B	16	1	Bund	6 Weidenkörbe —	15	156	Cöln-Bonntor	K. E.-D. Cöln	
L H	7473	1	Kübel	Käse —	51	157	Crailsheim	Württemberg. Stsb.	
L P	3038	1	Stange	Stahl —	9	158	Hamburg Eilg.	K. E.-D. Altona	
L S	312	1	Ballen	Abfalleder —	65	159	Cöln-Ger.	K. E.-D. Cöln	
L S	3307	1	Kiste	Hausrat —	44	160	Königsberg i/P. O.	K. E.-D. Königsberg	
L T	4047	1	„	Porzellan —	17	161	Kalk Nord	K. E.-D. Cöln	
M	603	1	Sack	Verschiedenes —	24	162	Gotha H. Eil-A.	K. E.-D. Erfurt	
M A	1951	1	Verschlag	Ofen —	100	163	Dillingen Saar	St. Johann-Saarbr.	
M C B N	7	1	Kiste	Maschinenteile —	185	164	Rheydt-Gen.	K. E.-D. Cöln	
M & Co W	5230	1	Ballen	? —	62	165	Landeshut i/Schl.	K. E.-D. Breslau	Wiesenbad 8/6.
M E L	—	1	Korb	Kleider —	40	166	Oberhausen	K. E.-D. Essen	
M E L	—	1	„	Kleider —	80	167	„	„	
M F	79	1	Kiste	Konserven —	15	168	Lindau	Bayerische Stsb.	
M H	123	1	Ballen	Teppichläufer —	10	169	Rheydt	K. E.-D. Cöln	
M L	11	1	Kiste	— —	90	170	Altona	K. E.-D. Altona	
M M	1	1	„	Eisenwaren —	19,5	171	Leipzig Mgd.	K. E.-D. Halle a/S.	
M R	378	1	„	Fliegenfänger —	15	172	Coblenz Rh.	K. E.-D. Cöln	
M S	5647	1	„	Kaffee —	39	173	Luxemburg	Reichsbahn	
M V	634	1	—	Fahrrad —	17	174	Charlottenburg Gter. Bf.	K. E.-D. Berlin	
M W O	19693	1	Kiste	leer —	30	175	Berlin H. u. L.	„	
N M W	6399	1	„	Messingrohre —	27	176	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
O B	—	1	Reisekorb	leer —	15	177	Rastenberg	K. E.-D. Königsberg	
O M	3519/22	4	Koffer	leer, neu —	83	178	Mochbern	K. E.-D. Breslau	
O T	15	1	Kiste	3 Glasflaschen —	13	179	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
P	6	1	Spiegelkist.	leer —	48	180	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	Größe 1,26 × 0,06 × 1,10 m.
P	1494	1	Sack	Gewebe —	6,5	181	Luxemburg	Reichsbahn	
P	9808	1	Kiste	Holzspäne —	15	182	Rödelheim	K. E.-D. Frankf. a/M.	
P	30142	1	„	Eisenwaren —	20	183	Dortmund Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
P B	—	2	Verschläge	8 halbe Radfelgen —	40	184	Breslau M. F.	K. E.-D. Breslau	
P C S	100	1	Bund	2 l. Körbe —	12	185	Gevelsberg-N.	K. E.-D. Elberfeld	
P H N	546	1	Faß	leer —	14	186	Bingerbrück	Direktion Mainz	
P P	7	1	Kiste	Wein —	95	187	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
P S	408	1	Paket	Kurzwaren —	10	188	Soetern	St. Johann-Saarbr.	
P S	9877	1	Ballen	Tapeten —	46	189	Flensburg	K. E.-D. Altona	
R	—	1	Korb	gußeis. Stücke —	42	190	Dessau	K. E.-D. Halle a/S.	
R	—	6		eis. Ofenteile —	40	191	Euskirchen	K. E.-D. Cöln	v. Lünen; Cöln-Ger.
R	24/29	1	Ring	Kupferdraht, 1 Rohr	65	192	Graudenz	K. E.-D. Danzig	
R	325	1	Kiste	Käse —	5	193	Netzeband	Kremmen-Neuruppin-Wittstock.	
R	3148	1	„	— —	82	194	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
R	3498	1	„	— —	48	195	„	„	
R	8961	1	„	Kaffeezusatz —	67	196	Schroda	K. E.-D. Posen	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Bezeichnung der Güter: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
197	R M T	1278	1	Verschlag	Tisch	77	197	Ingolstadt	Bayerische Stsb.	
198	R O G	4897	1	Blecheimer	Gelee	12,5	198	Bendorf Rhein	K. E.-D. Cöln	
199	R S	—	2	Bund	1 Bd. 3 verz. Rohre, 1 Bd. 9 verz. Muffen	38 / 2,5	199	Söllingen	K. E.-D. Magdeburg	
200	R T	4884	1	Ballen	Tapeten	21	200	Basel B.	Badische Stsb.	Beuel 6/5.
201	S	—	1	Kiste	Putztücher	69	201	Berlin Stb.	K. E.-D. Berlin	
202	S	—	1	—	Rohr	47	202	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	5m lg., 90cm ⊖.
203	S	8251	1	Kiste	Nadeln	105	203	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
204	S B	443	1	Faß	Fett	56	204	Merzig	St. Johann-Saarbr.	
205	S & Co	2474	1	Bund	Lampengewichte	3	205	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	v. Dresden-A.
206	S E	3/4	2	Fässer	leer	58	206	Duisburg	K. E.-D. Essen	Zeche Schlägel & Eisen.
207	S G	1865	1	Kiste	leer	40	207	Dresden-Altst.	Sächsische Stsb.	
208	S M A G	228	1	Bund	3 Stg. Rundeisen	36	208	Meiderich	K. E.-D. Essen	
209	S O C	1681	1	Kiste	Wandplatten	9	209	Hilbersdorf	Sächsische Stsb.	
210	S S D	32	1	Sack	Reis	100	210	Lengfeld	Direktion Mainz	
211	St N	47906	1	Kiste	Zündhölzer	25	211	Aachen	K. E.-D. Cöln	
212	St S	4	1	Reisekorb	grauwoll. Garn	85	212	Cassel O.	K. E.-D. Cassel	
213	T	5	1	Stab	Stahl	13	213	Dresden-N.	Sächsische Stsb.	
214	T	58	1	Eisenfaß	leer	60	214	Düsseldorf H.	K. E.-D. Elberfeld	
215	T C	100	1	Kiste	Porzellan	48	215	Remscheid		
216	Th Kg	4840	1	„	—	97	216	Flensburg	K. E.-D. Altona	
217	U	6696	1	Ballen	Gewebe	10	217	Luxemburg	Reichsbahn	Frankfurt a/M. Ost.
218	U V	10096	1	Kiste	Uhren	61	218	Kiel Eilg.	K. E.-D. Altona	
219	V B S	37	1	Faß	Benzin	145	219	Luxemburg	Reichsbahn	
220	V H	43072	2	Kisten	elektr. Apparate	28. 30	220	Oldenburg Gr.	Oldenburgische Stsb.	
221	V M	5285	1	—	Schiene, 5,32 m lg.	—	221	Roßla	K. E.-D. Cassel	Streckenfund.
222	W	—	1	Faß	Sardinen	3,5	222	Gukhuden	Braunschw. Land.-E.	
223	W	4	1	Viehkäfig	leer	43	223	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
224	W	100	1	Kiste	Sandstein	18	224	Cüstrin N.	K. E.-D. Bromberg	
225	W B	31250	1	Ballen	Tapeten	14	225	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
226	W & D	3732	1	Faß	gefüllt	33	226	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	von D.-Hochfeld Süd 2/6.
227	W D & C	133	1	Kiste	Holzware	178	227	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
228	W E	6256/6261	2	Pakete	Papier	72	228	Oranienburg	K. E.-D. Berlin	Berlin Stb. 9/6.
229	W G	1	1	Kiste	Kleider	20	229	Havelberg	K. E.-D. Altona	
230	W H	353	1	Faß	leer	18	230	Luxemburg	Reichsbahn	
231	W H	6093	1	Kiste	Rosinen	11	231	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	
232	W J	II	1	Paket	Schiefertafeln	6	232	Leer	K. E.-D. Münster	
233	W K	84	1	Korb	Nieten	70	233	Neumühl	K. E.-D. Altona	
234	W K	360	1	Verschlag	Papier	59	234	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
235	W & L	153	1	Ballen	Kaffee	60	235	Limburg	K. E.-D. Frankf. a/M.	
236	W R	1175	1	Faß	Wagenschmiere	68	236	Ober-Langenbielau	K. E.-D. Breslau	
237	W R	1764	1	Sack	Waschpulver	100	237	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	Mülheim a/Rhein 5/6.
238	W S H	6198	1	Harraß	leer	24	238	Leipzig Thür. Bf.	K. E.-D. Halle a/S.	
239	Z C	569	1	in Stroh	gerollt. Walzblei	127	239	Essen N.	K. E.-D. Essen	
240	Z T	440	1	Ballen	Papier	101	240	Basel B.	Badische Stsb.	

B. Güter mit Adressen bezeichnet:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
241	Allweiler 4—0 (Fab.-Marke)	—	2 / 1	— / Paket in Papier	eis. Pumpenteile / Messinghahn und Schrauben	21	241	Magdeburg H.	K. E. D. Magdeburg	Patent: Rosendorff.
242	Andresen	1415	1	Kiste	—	188	242	Hamburg B.	K. E.-D. Altona	
243	W. Bojus	—	1	Ballen	gebr. Fruchtsäcke	32	243	Ulm	Württemberg. Stsb	
244	G. Brobus	—	1	Waschfaß	leer, neu	11	244	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
245	Gewerkschaft Burbach	—	1	Sack	Hafer	50	245	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
246	Gottheiner & Rummelsburg	—	1	Karton	12 Filzhüte	4	246	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
247	Valentin Grühn	—	1	Schließkorb	Kleider	28	247	Münster i/W.	K. E.-D. Münster	
248	A.F. Heggenberger	1	1	Kiste	Zollgut	12	248	Myslowitz	K. E.-D. Kattowitz	
249	Helios	18983	1	„	elektr. Material	28	249	Duisburg	K. E.-D. Essen	
250	Keppler	1	1	„	Kaffee	8	250	Breitenbach	K. E.-D. Cassel	
251	Maria Krahl	—	1	Sack	?	22	251	Kohlfurt	K. E.-D. Breslau	Friedberg (Hessen).
252	Lazisk	5302/3	1 / 1	Bund / in Papier	Keilkissen / Kinderwagen	23	252	Lazisk	K. E.-D. Kattowitz	
253	Carl Linde	—	1	—	Privatwagendecke	27	253	Dresden-Fr.	Sächsische Stsb.	
254	Müller & Co.	—	1	Kiste	Margarine	—	254	Suderwich	K. E.-D. Essen	
255	Wilh. Ohl	—	1	Milchkanne	leer	7	255	Guntersblum	Direktion Mainz	Inh. 20 l.
256	Otto	—	1	Bund	alte Pflanzenkörbe	13	256	Dresden-Fr. Uml.	Sächsische Stsb.	
257	J. Plum	—	1	Reisekorb	Kleider	61	257	Herzogenrath	K. E.-D. Cöln	
258	Sorge & Sabeck	—	1	Paket	Steuergut	6	258	Eil-A. Berlin H.u.L.	K. E.-D. Berlin	Paris.
259	Gebr. Thonet (Berlin SW.)	—	8	Bund	Stühle	54	259	Waren	Grhzl. Meckl. Stsb.	
260	Joh. Tietze	—	1	Korb	Kleider	43	260	Sprottau	K. E.-D. Posen	
261	Weiss-Conradi	1231	1	Kiste	leer	26	261	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
					C. Güter mit Nummern bezeichnet:					
262	—	1/2 u. 1	2	—	Wagenbuchsen —	6	262	Tübingen	Württemberg. Stsb.	
263	—	4,40,90,21	1	—	Wagenfeder —	12	263	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	17 cm Durchmesser; mit 4 Löchern.
264	—	82 (Guß)	10	—	eis. Flanschen —	22	264	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
265	—	296	1	Bund	10 Sensen —	13	265	Braunsberg	K. E.-D. Königsberg	
266	—	376	1	Sack	Polstermaterial —	51	266	Düren	K. E.-D. Cöln	
267	—	616	1	Faß	Firnis oder Terpentin	189	267	Orzesche	K. E.-D. Kattowitz	
268	—	2013	1	Kübel	Schmalz —	14,5	268	Königsberg O/Pr.	K. E.-D. Königsberg	
269	—	3614	1	Paket	Fahrradzubehörteile —	2	269	Carthaus	K. E.-D. Danzig	
270	—	3740	1	Kiste	Margarine —	40	270	Hagen Eilg.	K. E.-D. Elberfeld	
271	—	7011	1	Eisenfaß	leer —	45,5	271	Eislingen	Württemberg. Stsb.	
272	—	7028	1	Kiste	Porzellan —	37	272	Mallwitz	K. E.-D. Breslau	
273	—	49470	1	Zylinder	leer —	20	273	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	
274	—	119213	1	eis. Zylinder	Säure —	33	274	Kahla	K. E.-D. Erfurt	
					D. Güter mit Zeichen versehen:					
275	blau	—	1	Bund	19 Gasrohre — 3 Gasrohre —	360	275	Bernburg	K. E.-D. Magdeburg	0,91–6,22 m l. 4,29–5,28 m l.
276	grün	—	1	—	verz. Rohr —	21	276	Berlin Schlg.	K. E.-D. Berlin	
277	weiß	—	1	—	Verbindungsstück —	10	277	Mannheim	Direktion Mainz	
278	/ weißer Strich	—	1	Bund	10 eis. Rohre —	24	278	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
279	weißer Strich	—	3	—	Gasrohre —	39	279	Wriezen	„	
280	weiß	40	1	Stange	Rundstahl —	49	280	Leipzig Eilb.	K. E.-D. Halle a/S.	
281	roter — roter — H	— —	4 1	— —	Roststäbe — Roststab —	25 5	281	Unna	K. E.-D. Elberfeld	
282	rot	11	1	—	eis. Rohr —	17	282	Tegel	K. E.-D. Berlin	
283	▭	27121	1	Ballen	Tabak —	75	283	Sprottau	K. E.-D. Posen	
284	J	5085/87	3	Fässer	Wein —	96	284	Nördlingen	Bayerische Stsb.	
285	Mars	—	1	—	Fahrrad —	—	285	Breslau H.	K. E.-D. Breslau	Gepäck.
286	„Schladitz“	—	1	—	Fahrrad —	—	286	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	Gepäck.
287	„Pfeil“	35	1	—	Fahrrad —	20	287	Appenweiler	Badische Stsb.	Gepäck.
288	Lohengrin	64991	1	Gestell	Fahrrad —	29	288	Halle a/S. Eilg.	K. E.-D. Halle a/S.	
289	Rover König	—	1	—	Fahrrad —	16	289	Neuberun	K. E.-D. Kattowitz	Gepäck.
290	„Heros“	7664	1	—	Fahrrad —	—	290	Magdeburg=N.	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
291	Germania	—	1	—	Fahrrad —	20	291	Chemnitz H.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
292	„Triumph“	—	1	—	Fahrrad —	—	292	München H.	Bayerische Stsb.	Gepäck.
293	Special	219552	1	—	Fahrrad —	20	293	„	„	Gepäck.
295	„Cito“	—	1	—	Fahrrad (Gepäck) —	—	295	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Pakete sind ansch. einer Kiste entfall.
296	Eureka	—	27	Pakete	Waschpulver —	6,75	296	Neumühl	K. E.-D. Essen	
					E. Güter ohne Bezeichnung:					
297	—	—	1	Bund	5 Abtreter aus Draht —	9,5	297	Naumburg H.	K. E.-D. Erfurt	40 : 67 cm, ansch. von Amern.
298	—	—	1	Korb	Achsbuchsdeckel —	172	298	Stadtilm	„	
299	—	—	1	—	eis. Achse —	8,5	299	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	85 : 4 cm.
300	—	—	1	—	Achslager —	7,5	300	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	17 u. 24 cm Durchmesser.
301	—	—	2	—	Achslager m. Stützen	46	301	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
302	—	—	1	Kiste	Amonium —	2,5	302	Brackenwede	K. E.-D. Hannover	
303	—	—	1	—	Ausziehtisch mit Lederbezug	35	303	Essen H.	K. E.-D. Essen	
304	—	—	1	Bund	Bandeisen —	25	304	Werdohl	K. E.-D. Elberfeld	
305	—	—	1	Ballen	Baumwollgarn —	88	305	Hagen	„	
306	—	—	1	Verschlag	Betthäupter —	53	306	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
307	—	—	1	—	Blechbehälter —	19	307	Unkel		zur Waschmaschine.
308	—	—	1	Bund	gebog. Bleche —	19	308	Karlsruhe Hpt.	Badische Stsb.	
309	—	—	1	—	Blechzylinder mit Überdachung	8	309	Remscheid	K. E.-D. Elberfeld	Cöln=G. 24/5.
310	—	—	1	Bund	6 Bleirohre —	70	310	München H.	Bayerische Stsb.	
311	—	—	1	—	Blumentisch (von Korbgeflecht)	5	311	Torgau	K. E.-D. Halle a/S.	
312	—	—	1	Sack	ansch. Blutdünger —	50	312	Halle a/S.	„	
313	—	—	1	Bund	4 Bratpfannen —	16	313	Helmstedt	E. E.-D. Magdeburg	bekl. „Helmstedt“.
314	—	—	1	„	2 eich. Bretter —	12,5	314	Elberfeld	K. E.-D. Elberfeld	
315	—	—	1	—	Brieftaubenkorb —	20	315	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
316	—	—	1	Handkoffer	Bücher —	21	316	Eibenstock ob. B.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
317	—	—	2	Büchsen	gefüllt —	20,5	317	Neuenhaus	Bentheimer Kreisb.	
218	—	—	1	Karton	— —	5	318	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
319	—	—	1	Ballen	Cocosmatten —	26	319	Grohn=Vegesack	K. E.-D. Hannover	
320	—	—	1	—	Cylinderkolbenplatte	38	320	Herdorf	K. E.-D. Frankf. a/M.	30 cm Durchmesser, 9 cm dick.
321	—	—	1	—	Dampfventil m. Messingschraube u. Platte	33	321	Neunkirchen	St. Johann=Saarbr.	
322	—	—	1	—	Dampfzylinder —	151,5	322	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
323	—	—	1	Bund	14 eis. Dichtungsringe	9	323	Tegel	K. E.-D. Berlin	

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
324	—	—	1	Rolle	Drahtgeflecht —	35	324	Merzig	St. Johann-Saarbr.	60×2×100 cm.
325	—	—	1	„	Drahtgeflecht —	16	325	Landstuhl	Pfälzische E.	
326	—	—	2	Rollen	Drahtgeflecht —	95	326	Ruhla	Ruhlaer E.	
327	—	—	1	—	Pat.-Drahtmatratze —	23	327	Kupferdreh	K. E.-D. Essen	
328	—	—	1	Bund	20 Drahtseile —	12	328	Reutlingen	Württemberg. Stsb.	
329	—	—	1 1	— —	eis. Drahtspanner — Feuerschaufel —	15 12	329	Flensburg	K. E.-D. Altona	
330	—	—	1	Paket	Drahtstifte —	5	330	Altona	„	
331	—	—	1	Wagen	Drahtstifte —	10000	331	Emmerich	K. E.-D. Essen	Posen 5766.
332	—	—	1	Bund	Düngergabeln m. St.	16	332	Hameln	K. E.-D. Hannover	
333	—	—	1	Holzkoffer	Effekten —	32	333	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Frankf. a/M.	Gepäck.
334	—	—	4	—	hölz. Einsteckrungen	17	334	Beuthen O/S.	K. E.-D. Kattowitz	
335	—	—	1	Stange	vierkant. Eisen —	27,5	335	Waldshut	Badische Stsb.	
336	—	—	1	„	vierkant. Eisen —	36	336	Berlin Ostb.	K. E.-D. Berlin	
337	—	—	3	Stangen	vierkant. Eisen —	52	337	Hückeswagen	K. E.-D. Elberfeld	
338	—	—	1	Eisenfaß	leer —	99	338	Harburg H.	K. E.-D. Altona	
339	—	—	1	„	leer —	130	339	Thorn H.	K. E.-D. Bromberg	
340	—	—	1	Bund	12 Eisenkugeln —	14	340	Neumünster	K. E.-D. Altona	gez. F.
341	—	—	1	—	Eisenplatte —	22	341	Leipzig II	Sächsische Stsb.	40,5×26.
342	—	—	1	—	Eisenrohr —	12	342	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
343	—	—	1	Bund	11 Eisenstäbe —	24	343	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	
344	—	—	1	Kiste	Eisenwaren —	14	344	Weißensee	K. E.-D. Berlin	
345	—	—	1	Korb	verz. runde Eisenw.	8,5	345	Saalfeld Th.	K. E.-D. Erfurt	
346	—	—	1	Bund	10 Stg. Fassoneisen	60	346	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
347	—	—	1	—	eis. Fassonstück —	150	347	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	Form
348	—	—	1	—	Fahrrad (Gepäck) —	—	348	Berlin Schl.	K. E.-D. Berlin	
349	—	—	1	—	Fahrrad —	15	349	Magdeburg H.	K. E.-D. Magdeburg	Gepäck.
350	—	—	1	—	leere Fahrradwerkzeugtasche	—	350	Gera	K. E.-D. Erfurt	
351	—	—	1	Faß	leer —	17	351	Unterlüß	K. E.-D. Hannover	
352	—	—	1	Faß in Sacklein.	gefüllt —	28	352	Salzschlirf	K. E.-D. Frankf. a/M.	Zollgut.
353	—	—	10	—	Fichtenstangen —	68	353	Camberg a/S.	K. E.-D. Erfurt	
354	—	—	1	Stange	Flachstahl —	15	354	Bebra	K. E.-D. Frankf. a/M.	
355	—	—	1	Bund	10 Flanschen —	40	355	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	aus Eisen.
356	—	—	1 1	— Paket	eiserner Fußtritt — 1 Rohr m. mess. Abstellhahn, 1 Spitzrohransatz	4	356	Kahla S/A.	K. E.-D. Erfurt	
357	—	—	1	Sack	Futterbrot —	25	357	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	
358	—	—	1	Bund	Gabeln —	10	358	Wertheim	Bayerische Stsb.	
359	—	—	1	Verschlag	eis. Gardinenstangen	3	359	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
360	—	—	1	Bund	8 Gasrohre —	70	360	Rummelsbg. Rgb.	K. E.-D. Berlin	
361	—	—	1	„	7 Gasrohre —	72	361	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	
362	—	—	1	Sack	Gasrohrmuffen usw.	3,5	362	Grevenbroich	K. E.-D. Cöln	
363	—	—	1	Blecheimer	Gelee —	12	363	Northeim	K. E.-D. Cassel	
364	—	—	1	Bund	6 Gemüsekörbe —	39	364	Hof	Bayerische Stsb.	
365	—	—	1	Gl.-Ballon in Korb	gefüllt —	73	365	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
366	—	—	1	—	Glücksrad mit Hebel	13	366	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	
367	—	—	1	Sack	Grassamen —	20	367	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	[1]
368	—	—	1	—	Gußstück —	79	368	Hamm Eilgut	„	[2]
369	—	—	1	Bund	25 Hackenstiele —	16	369	Gerdauen Opr.	K. E.-D. Königsberg	
370	—	—	6	—	Heidesensen —	4	370	Bremerhaven Zoll.	K. E.-D. Hannover	
371	—	—	10	—	eis. Hemmschuhe —	60	371	Duisburg	K. E.-D. Essen	v. Witten West?
372	—	—	1	—	Herdplatte m. 2 Heizlöchern u. 2 Ringen	11,5	372	Aue i/Erzgbg.	Sächsische Stsb.	
373	—	—	1	Paket	2 Herdschiffe, email.	10,5	373	Gandringen	Reichsbahn	
374	—	—	1	Kiste	Himbeer in Flaschen	63	374	Düsseldorf-Der.	K. E.-D. Elberfeld	Düsseldorf-D. 20/5.
375	—	—	1	—	Hobelbank —	?	375	Stralsund	K. E.-D. Stettin	
376	—	—	1	Bund	Hohlglas —	12	376	Ulm	Württemberg. Stsb.	
377	—	—	1	Holzkoffer	— —	25	377	Cöln H.	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
378	—	—	1	„	— —	51	378	Aschaffenburg	Bayerische Stsb.	Gepäck.
379	—	—	1	Bund	Holzleisten, 2,4 m lg.	18	379	Marbach-N.	Württemberg. Stsb.	
380	—	—	1	„	rohe Holzleisten, 1 m lg.	9	380	Breslau Odt.	K. E.-D. Breslau	
381	—	—	1	„	Holzstiele (tann. Holz)	16	381	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
382	—	—	2	—	gebr. Holztritte für Baderaum	65	382	Döbeln	Sächsische Stsb.	
383	—	—	1	Karton	Hut, Bluse —	1,5	383	Falkenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Gepäck.
384	—	—	1	—	elektr. Induktor ca. 4 ml.	11	384	Saalfeld Th.	K. E.-D. Erfurt	
385	—	—	1	Sack	gebr. Kaffee —	15	385	Göttingen	K. E.-D. Cassel	
386	—	—	1	—	Kalbelhaut —	5,5	386	Eßlingen	Württemberg. Stsb.	
387	—	—	1	Bund	10 Kaminschieber —	8,5	387	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	für Alexandrowo.
388	—	—	1	Paket	Kammwolle —	3	388	Thorn Hpt.	K. E.-D. Bromberg	
389	—	—	1	Korb	Kartoffeln —	48	389	Herne	K. E.-D. Essen	
390	—	—	1	Ring	Kautschukschläuche	82	390	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
391	—	—	1	—	Kesseldeckel —	55	391	Mainz	Direktion Mainz	[3]

[1] Sackaufdruck: „Chem. Fabrik Schöningen."
[2] Plattenartig, in der Mitte ein Loch.
[3] Am Rande eingebuchtet zur Aufnahme von Schraubenbolzen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
392	—	—	1	—	eis. Kettenrad —	11	392	Leipzig Berl. Bhf.	K. E.-D. Halle a/S.	7zackig.
393	—	—	1	Ballen	Kinderanzüge —	32	393	Neuß	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
394	—	—	1	—	Kinderbettstelle (mit Cederbetten und Kleiderschirme)	45	394	Neumühl	K. E.-D. Essen	
395	—	—	1	Schließkorb	ansch. Kleider —	21,5	395	Fürstenwalde	K. E.-D. Berlin	
396	—	—	1	Handkoffer	Kleider —	8	396	Erpeln a/Rhein	K. E.-D. Cöln	Gepäck.
397	—	—	1 1	Korb Karton	Kleider —	25	397	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	Gepäck.
398	—	—	1	brauner Koffer	Kleider —	37	398	Krailsheim	Württemberg. Stsb.	
399	—	—	1	Schließkorb	Kleider —	20	399	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	Gepäck.
400	—	—	1	Sack	Kleider, Wäsche usw.	23	400	Regenwalde	K. E.-D. Stettin	
401	—	—	1	Reisekorb	Kleidung —	19	401	Frankfurt a/O.	K. E.-D. Posen	Gepäck.
402	—	—	1	Ballen	graue Knabenanzüge	35	402	Berlin Ahg.	K. E.-D. Berlin	Odenkirchen.
403	—	—	1	Sack	Knochenmehl —	50	403	Werdau	Sächsische Stsb.	
404	—	—	1	Wagen	Kohlen —	—	404	Emmerich	K. E.-D. Essen	Bresl. 30 578.
405	—	—	1	Paket	Kohlenschaufeln usw.	6	405	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
406	—	—	1	Kanister	Kohlenteer —	13	406	Limbach i. Sa.	Sächsische Stsb.	Gepäck.
407	—	—	1	Bund	6 alte Körbe —	13	407	Mülhausen N.	Reichsbahn	
408	—	—	1	„	10 Körbe —	26	408	Hohenlimburg	K. E.-D. Elberfeld	aus Wg. 14 729 Posen.
409	—	—	15	„	eis. Laschen —	500	409	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
410	—	—	1	„	Latten —	28	410	Bremen H.	K. E.-D. Hannover	
411	—	—	1	„	29 Leisteneisen —	22	411	Gnoien	Grhzl. Meckl. Stsb.	
412	—	—	1	Paket	Linoleummuster —	8	412	Bad Kissingen	Bayerische Stsb.	Gepäck.
413	—	—	1	Sack	Lumpen —	6	413	Berlin H. u. L.	K. E.-D. Berlin	
414	—	—	1	Korb	Magenheil —	15,5	414	Neuß	K. E.-D. Cöln	
415	—	—	1	—	Maschinenteil —	16	415	Berlin Ahg. Eilgut	K. E.-D. Berlin	[1])
416	—	—	1	—	Masch.-Teil mit Zahnrad	18	416	Berlin Ost	„	
417	—	—	1	—	eis. Maschinenteil —	10	417	Stuttgart H.	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
418	—	—	1	Ballen	2 zus.-gerollte Matratzen	25	418	Braunschweig H.	K. E.-D. Magdeburg	
419	—	—	1	Tafel	Messing —	14	419	Magdeburg=B.	„	
420	—	—	1	Musterkoff.	— —	8	420	Berlin Anh.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
421	—	—	1	Verschlag	2 Nachtschränke —	33	421	Bremen H. II	K. E.-D. Hannover	mit Porzellangriff.
422	—	—	3	—	eis. Ofentüren —	7	422	Annaburg	K. E.-D. Halle a/S.	
423	—	—	1	Ballen	Packingschnur —	23	423	Bochum Süd	K. E.-D. Essen	
424	—	—	1	„	Packleinen —	21	424	Schneverdingen	K. E.-D. Hannover	
425	—	—	2	Kartons	Papierrollen —	5	425	Gleiwitz	K. E.-D. Kattowitz	
426	—	—	1	Kiste	Pappschachtel —	21	426	Bremen H. II	K. E.-D. Hannover	
427	—	—	1	Bund	buch. Parkettbodenhölzer	16	427	Karlsruhe H.	Badische Stsb.	
428	—	—	1	Petrol.-Faß	leer —	30	428	Mülhausen Nord	Reichsbahn	
429	—	—	1	Wagen	Pflastersteine —	—	429	Dortmund Rgb.	K. E.-D. Essen	Ess. 96 361.
430	—	—	1	—	gußeis. Platte —	20	430	Bamberg	Bayerische Stsb.	Weißensee 31/5. 05.
431	—	—	12	—	Plättbolzen —	24	431	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
432	—	—	1	Bund	Profileisen, 97 × 2,5 cm	10	432	Cassel U.	K. E.-D. Cassel	
433	—	—	1	Reisekorb	leer —	4	433	Halle a/S.	K. E.-D. Halle a/S.	
434	—	—	1	Paket	Reklameschilder —	2	434	Altena	K. E.-D. Elberfeld	Likörschilder.
435	—	—	1	—	Riemenscheibe —	10	435	Danzig l. T.	K. E.-D. Danzig	
436	—	—	1	—	geb. Rohr —	39	436	„	„	
437	—	—	1	—	eis. Rohr —	15	437	Elmshorn	K. E.-D. Altona	
438	—	—	1	—	eis. Rohr —	24	438	Diedenhofen	Reichsbahn	
439	—	—	1	—	eis. Rohr —	31	439	Görlitz	K. E.-D. Breslau	
440	—	—	1	—	eis. Rohr mit 2 Laschen	17	440	Grimmenthal	K. E.-D. Erfurt	
441	—	—	1	Bund	4 verz. Rohre —	36	441	Straußberg	K. E.-D. Berlin	
442	—	—	1	„	4 nußb. Rohrstühle —	16	442	Oldenburg	Oldenburgische Stsb.	
443	—	—	2	—	pol. Rohrstühle mit geb. Lehnen	8	443	Kattowitz	K. E.-D. Kattowitz	
444	—	—	1	Kiste	Rosinen —	14	444	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
445	—	—	2	Stangen	Rundeisen —	37	445	Bochum Süd	„	
446	—	—	1	Bund	12 Stg. Rundeisen —	45	446	Wickede	K. E.-D. Cassel	
447	—	—	1	„	12 Stg. Rundeisen —	24	447	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
448	—	—	1	„	13 Stg. Rundeisen —	24	448	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
449	—	—	1	Stange	Rundstahl —	45	449	Wahren Uml.	K. E.-D. Halle a/S.	
450	—	—	1	Bund	3 Stg. Rundstahl —	118	450	Metz	Reichsbahn	
451	—	—	1	Sack	Säcke —	45	451	Ungerhausen	Bayerische Stsb.	
452	—	—	1	„	20 Säcke —	21	452	Harburg	K. E.-D. Altona	
453	—	—	1	—	eis. Schachtdeckelplatte	20	453	Bamberg	Bayerische Stsb.	von Freysa.
454	—	—	1	Sack	Schafleder —	71	454	Königszelt	K. E.-D. Breslau	Mülheim=Epp.
454	—	—	1	Ballen	50 Scheuertücher —	7	454	Warburg	K. E.-D. Cassel	
455	—	—	1	Schließkorb	gefüllt —	21	455	Nordenham	Oldenburgische Stsb.	
456	—	—	1	Ballen	Schnur für Fenstervorhänge	40	456	Stettin Hgb.	K. E.-D. Stettin	
457	—	—	1	Sack	Schrauben, Gummikugeln	6	457	Großenhain C. G.	K. E.-D. Halle a/S.	
458	—	—	1 1	Bund —	8 Schraubenbolzen — Eisenstange m. Holzgriff	9 2	458	Leer	K. E.-D. Münster	
459	—	—	1	—	hölz. Schubkarre —	15	459	Bietigheim	Württemberg. Stsb.	

[1]) 3 Eisenstangen 3,10 m lg., mit Scharnieren an einem Teller befestigt.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Güter: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
460	—	—	1	Musterkoff.	Schuhwaren	62	460	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
461	—	—	1	—	eis. Schwungrad	32	461	Saargemünd	Pfälzische E.	95 cm Durchm.
462	—	—	1	Kanne	Senf	10	462	Bamberg	Bayerische Stsb.	
463	—	—	2	Körbe	Signallaternen	10	463	Dortmund K. M.	K. E.-D. Essen	
464	—	—	1	Sack	Soda	29	464	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	Moabit 15/5.
465	—	—	1	Bund	2 Sofas o. Rücklehne, 2 Matratzen, 2 Kopfkissen mit Wachsleinwand	80	465	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
466	—	—	1	Paket	hölz. Spielwagenräder	8	466	Gummersbach	K. E.-D. Elberfeld	
467	—	—	2	—	rohe Sportwagen	12	467	Spandau	K. E.-D. Berlin	Farbzeichen:
468	—	—	1	Stange	Stahl	10,5	468	Wittenberg	K. E.-D. Halle a/S.	Thomas &
469	—	—	1	Bund	7 Stg. Stahl	99	469	Freudenstadt Std.	Württemberg. Stsb.	Colver L. T. D.
470	—	—	1	Stange	vierkt. Stahl	9	470	Dürrenberg	K. E.-D. Halle a/S.	
471	—	—	1	Bund	verz. Stahldraht	42	471	Gotha H.	K. E.-D. Erfurt	
472	—	—	1	—	Stahlplatte	6	472	Gevelsberg=N.	K. E.-D. Elberfeld	240 mm lg.
473	—	—	1	Wagen	Steine	6278	473	Langendreer N.	K. E.-D. Essen	Mg. 24 865.
474	—	—	1	Sack	Streumehl	25	474	Apenrade	K. E.-D. Altona	
475	—	—	1	Reisekorb	1. braune Tasche	14	475	Posen	K. E.-D. Posen	Gepäck.
476	—	—	1	Sack	Teerstricke	28	476	Düsseldorf=Der.	K. E.-D. Elberfeld	
477	—	—	1	Paket	Teppichmuster	2	477	Saarbrücken	St. Johann=Saarbr.	Gepäck.
478	—	—	1	Verschlag	Tisch	16	478	Cöln=G.	K. E.-D. Cöln	
479	—	—	1	—	Tisch, rot gestr.	6	479	Augsburg	Bayerische Stsb.	
480	—	—	1	—	eis. Tragfeder	50	480	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
481	—	—	1	—	eis. trichterförmiger Fuß	24	481	Hannover N.	K. E.-D. Hannover	80 cm hoch.
482	—	—	1	Sack	Unschlitt (Talg)	56	482	Eyach	Württemberg. Stsb.	
483	—	—	1	—	Unterlagerteil	13	483	Hamburg H.	K. E.-D. Altona	
484	—	—	1	—	Wagendach mit br. Segeltuch	15	484	Beyenburg	K. E.-D. Elberfeld	
485	—	—	1	Kiste	Wagenfett	56	485	Hagen		
486	—	—	1	Korb	Waschklammern	5	486	Cöln=Ger.	K. E.-D. Cöln	
487	—	—	1	—	neue hölz. Waschwanne	5	487	Angermünde	K. E.-D. Stettin	
488	—	—	1	Schachtel	Wäsche	0,5	488	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	Gepäck.
489	—	—	1	Blechkast.	Wäsche, Bücher	24	489	Berlin Fr.	K. E.-D. Berlin	Gepäck.
490	—	—	1	Sack	Wäsche, Kleider	4,5	480	Beverungen	K. E.-D. Cassel	
491	—	—	1	Karton	Wäsche, Sporen	3	491	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
492	—	—	1	teilweise in Leinen	kl. Wäscherolle	27	492	Aschersleben	K. E.-D. Magdeburg	Leipzig Th. 6/5.
493	—	—	1	Sack	Weichselhölzer	25	493	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
494	—	—	1	Weidenkb.	leer	5	494	Basel	Badische Stsb.	Gepäck.
495	—	—	1	Korb	Wein und Essenzen	65	495	Essen West	K. E.-D. Essen	
496	—	—	1	Ballen	neue Weinstopfen	7	496	Diedenhofen	Reichsbahn	
497	—	—	1	—	eis. Welle	34	497	Tegel	K. E.-D. Berlin	
498	—	—	1	Ballen	Wellpapier	57	498	Speyer	Pfälzische E.	
499	—	—	10	Stangen	Winkeleisen	38	499	Allenstein	K. E.-D. Königsberg	
500	—	—	2	—	durchl. Winkeleisen	10	500	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	
501	—	—	1	Karton	Winterüberzieher	3,5	501	Hannover	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
502	—	—	6	—	Zahnräder	37	502	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	17 cm Durchm.
503	—	—	1	Tafel	Zinkblech	10	503	Oettingen Rüm.	Reichsbahn	
504	—	—	1	„	Zinkblech	11,5	504	Weferlingen	K. E.-D. Magdeburg	
505	—	—	1	Paket	Zinn	24	505	Lübeck	Lübeck-Büchener	in Leinen.
506	—	—	1	—	Zugfedermatratze	30	506	Wilhelmshaven	Oldenburgische Stsb.	

Nachtrag.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht kg	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A H S	40467	2	Pack	Maschinenteile	120	1	Fijenoord	Niederländ. Stsb.	bekl. Cöln=G.
2	D J	4850	1	Kiste	Metallwaren	—	2	Haag	„	Offenbach a/M.
3	H	646	1	„	Säbel	50	3	Vlissingen	„	bekl. Solingen.
4	S	6866	1	Ballen	Manufakturwaren	40	4	Gouda	„	mit Karte Dillingen a/Donau, Mannheim.
5	Mandowsky	56	1	—	Decke	—	5	Bergentheim	„	reexpediert v. Darfeld.
6	—	—	3	—	leere Hennenkisten	30	6	Enschedé	„	etik. Dortmund.
7	—	—	2	—	el. Maschinenteile aus Holz und Eisen	2	7	Bentheim	„	
8	—	—	1	—	Eoststahl	7	8	„	„	
9	—	—	1	—	Puppenwagen	2	9	Amsterdam D. L.	„	v. Rothenburg.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Schriftleitung: Berlin W. 9, Köthener Str. 28/29.

Nummer 49. 28. Juni 1905. XLV. Jahrgang.

Inhalt:

Die Tätigkeit des österreichischen Eisenbahnministeriums im Interesse der Bekanntmachung der österreichischen Reisegebiete im Auslande.

Österreich ist, was seinen Reichtum an Naturschönheiten anbelangt, im Auslande noch immer nicht genug bekannt und gewürdigt. Es ist daher lebhaft zu begrüßen, daß das Eisenbahnministerium sich die Aufgabe gestellt hat, durch geeignete Maßnahmen die Aufmerksamkeit des ausländischen Publikums auf die österreichischen Reisegebiete zu lenken.

In den Kreis dieser Maßnahmen fällt vor allem die fortlaufende Herausgabe und unentgeltliche Verteilung künstlerisch ausgestatteter Reklamebücher und illustrierter Plakate. Bei den Reklamebüchern wird vorzugsweise die künstlerische Photographie in Anwendung gebracht, da sie die landschaftlichen Schönheiten am besten und getreuesten veranschaulicht. Die illustrierten Plakate werden im Wege der Original-Kunstlithographie bei der Hof- und Staatsdruckerei in Wien hergestellt. Die Plakate der österreichischen Staatsbahnen können in bezug auf künstlerische Ausführung den besten französischen und schweizerischen Erzeugnissen ohne weiteres an die Seite gestellt werden. Broschüren und Plakate werden in großen Auflagen mit deutschem, französischem und englischem Texte hergestellt und in den Staaten Europas, welche für den Reiseverkehr nach Österreich hauptsächlich in Betracht kommen, sowie auch in Nordamerika verteilt. Unter den jüngst erschienenen Veröffentlichungen seien als besonders gelungen die Broschüren „Landschaftsbilder aus Österreich" und „Wien-Arlberg-London" sowie die Plakate mit Ansichten aus dem Arlberggebiete, den hohen Tauern, Ragusa und der Wachau bezeichnet.

Außerdem mag hier der kürzlich erschienene (verkäufliche) Führer auf den österreichischen Staatsbahnen von Wien bis Salzburg erwähnt werden, für welchen das Eisenbahnministerium die zahlreichen, durchweg neuen Illustrationen der Verlagshandlung zur Verfügung gestellt hat.

Von besonderer Bedeutung für die Bekanntmachung der österreichischen Reisegebiete ist die Veranstaltung von Ausstellungen landschaftlicher Bilder aus Österreich. Das Eisenbahnministerium hat sich bisher u. a. an der Pariser Weltausstellung im Jahre 1900, an der Londoner kunstgewerblichen Ausstellung im Jahre 1902, an der touristischen Abteilung der Petersburger internationalen Ausstellung für Bekleidungswesen im Jahre 1903 und an der Weltausstellung in St. Louis 1904 beteiligt. Besonders die Veranstaltung der Reiseausstellung in St. Louis hat einen vollen Erfolg gehabt, der auch durch die erfolgte Zuerkennung eines großen Preises an das Eisenbahnministerium Ausdruck gefunden hat. Diese Reiseausstellung, welche aus künstlerischen, die schönsten österreichischen Reisegebiete darstellenden Photographien von zumeist sehr bedeutender Größe sowie Bildern des Volkslebens bestand, bildete einen Hauptanziehungspunkt der österreichischen Ausstellung in St. Louis; die Idee der Reiseausstellung und die Art der Durchführung wurde in Amerika allgemein als eine äußerst glückliche bezeichnet. Die dort vorgeführten Bilder werden nunmehr in den zu diesem Zwecke besonders zugerichteten Wartesälen des Wiener Westbahnhofes untergebracht werden. Die Innenräume dieses Bahnhofes zieren auch die für die oben erwähnte Petersburger Ausstellung gemalten Kolossalbilder, darstellend das Massiv der Königsspitze, den Trisanna-Viadukt und Zell a/See. An der mit der nächstjährigen österreichischen Ausstellung in London verbundenen Reiseausstellung wird sich das Eisenbahnministerium gleichfalls in würdiger Weise beteiligen.

Zu den vom Eisenbahnministerium in die Wege geleiteten Maßnahmen im Interesse der Förderung des Fremdenverkehres gehört auch die Errichtung von Reise- und Auskunftsbureaus in bedeutenderen Städten des In- und Auslandes. Solche Bureaus bestehen, soweit das Inland in Frage kommt, in Wien, Linz, Salzburg, Innsbruck, Bregenz, Prag, Karlsbad, Marienbad, Lemberg usw. Im Auslande bestehen Fahrkartenverschleißstellen der österreichischen Staatsbahnen in Berlin,

Warschau, Paris und London. In Newyork ist seit mehreren Jahren ein vom Eisenbahnministerium unterstütztes österreichisches Reisebureau tätig, in London seit dem Jahre 1904 ein amtliches österreichisches Reisebureau, dessen Kosten vom Eisenbahnministerium und anderen Interessenten bestritten werden. Das in einem verkehrsreichen, vornehmen Viertel Londons errichtete „Austrian Travel & Information Bureau" hat den Zweck, dort eine wirksame Propaganda für Reisen nach Österreich zu machen, und zwar hauptsächlich durch Erteilung mündlicher und schriftlicher Auskünfte über Reisen nach Österreich, Verteilung von Reklameschriften durch Veranstaltung von Gesellschaftsreisen usw. Ein besonderes Augenmerk wird vom Londoner Bureau auf die Hebung des Winterverkehres nach Österreich gerichtet; von ihm wurden bereits im verflossenen Winter mehrere Gesellschaftsreisen zu den Wintersportplätzen Tirols veranstaltet.

In jüngster Zeit hat die österreichische Staatseisenbahnverwaltung mit der internationalen Schlafwagengesellschaft ein Übereinkommen getroffen, wonach diese Gesellschaft in allen ihren kontinentalen und sonstigen Filialen die Auskunftserteilung und nach Bedarf die Kartenausgabe für die österreichischen Staatsbahnen übernimmt sowie die Bekanntmachung der Reichsgebiete der österreichischen Staatsbahnen durch Auflegen von Reklamebroschüren in den Bureaus der Agenturen, in Schlaf- und Speisewagen usw. besorgt. Ähnliche Übereinkommen bestehen mit dem Österreichischen Lloyd, dem Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerikalinie. Außerdem vermittelt die Firma Cook in dankenswerter Weise die Verteilung der Reklameschriften des Eisenbahnministeriums im Auslande, besonders in Italien, Frankreich, Amerika usw. Zu den weiteren Maßnahmen im Interesse des Fremdenverkehres gehört auch die Heranziehung ausländischer Schriftsteller zu Reisen nach Österreich behufs Beschreibung der österreichischen Reisegebiete in ausländischen Zeitungen; es möge hier erwähnt werden, daß kürzlich eine Gesellschaft englischer Journalisten, zu der die Vertreter der hervorragendsten englischen Zeitungen gehörten, eine Reise nach Österreich unternommen hat. Endlich werden vom Eisenbahnministerium Alpenvereine anläßlich besonderer Leistungen im Interesse des Fremdenverkehres, wie z. B. anläßlich der Herstellung von Schutzhütten, Wegen usw., dann die Landesverbände zur Hebung des Fremdenverkehres, ferner Reisezeitungen usw. unterstützt. Zum Schlusse soll nicht unerwähnt bleiben, daß das Eisenbahnministerium einvernehmlich mit den übrigen an dieser Sache beteiligten Zentralbehörden die Schaffung einer sich über ganz Österreich erstreckenden Organisation behufs Förderung des Fremdenverkehres in Angriff genommen hat.

Was den bisherigen Erfolg dieser Tätigkeit im Interesse der Bekanntmachung der österreichischen Reisegebiete im Auslande betrifft, so kann es kaum einem Zweifel unterliegen, daß auf sie die in den letzten Jahren eingetretene bedeutende Steigerung des Verkehres aus dem Auslande, besonders aus England und Amerika nach Österreich zum großen Teil zurückzuführen ist.

Es ist nur zu wünschen, daß diese dankenswerte Tätigkeit künftig in noch weitergehendem Umfange als bisher fortgesetzt werde; durch sie wird das Ziel, einen immer stärkeren Strom von Reisenden aus dem Auslande nach Österreich zu lenken, um so eher erreicht werden, als alle Interessenten des österreichischen Fremdenverkehres in dem Bestreben wetteifern, durch fortgesetzte Verbesserung der Verkehrseinrichtungen, Unterkunfts- und sonstigen Lebensverhältnisse den Anforderungen des modernen Reiseverkehres in weitgehendstem Maße Rechnung zu tragen.

Die Einrichtung des Staatsbahnbetriebes in Italien

ist durch einen am 15. d. M. gezeichneten Königlichen Erlaß (decreto) erfolgt, dessen Übersetzung wir nachstehend wiedergeben: Art. 1. Die Verwaltung der Staatsbahnen ist dem Generaldirektor unterstellt, der von dem Verwaltungsausschuß (Comitato di administrazione) unterstützt wird; sie hat den Betrieb der Staatsbahnen, die Schiffahrt über die Straße von Messina und den Bau neuer Eisenbahnen für Rechnung des Staates zu besorgen. Art. 2. Die Verwaltung der Staatsbahnen umfaßt: a) die Generaldirektion; b) die Bezirksdirektionen für den Betrieb (le Direzioni compartimentali di esercizio); c) die Spezialdirektionen. Art. 3. Die Generaldirektion hat ihren Sitz in Rom und umfaßt auch das Haupt-Inspektorat und die Zentraldienste. Art. 4. Das Haupt-Inspektorat hat zwei Abteilungen mit bestimmt getrennten Geschäftszweigen: Abteilung I. Technische und gesundheitliche Oberaufsicht (Ispezioni), (Prüfung der Projekte, Aufsicht und Genehmigung von wichtigeren Bauarbeiten und Bau neuer Linien. — Prüfung neuer Gattungen des rollenden Materials, des Inventars und des Ergänzungsmaterials für den Betrieb. — Prüfung der gesundheitlichen Anordnungen); Abteilung II. Oberaufsicht über Verwaltung und Disziplin (Inspektionen für das Rechnungswesen, die Kassen, die Kontrolle der Einnahmen, die Materialbestände (magazzini); die Dienststellen, die den Verkehr mit dem Publikum handhaben. — Wichtige Untersuchungen im Verwaltungsdienst; desgleichen im Betriebsdienst). Art. 5. Die Zentraldienste sind folgendermaßen eingeteilt: Dienst I: Sekretariat; allgemeine Studien; Verträge; Statistik. Dienst II: Rechnungswesen; Vorbereitung der Bilanz; Kassenwesen. Dienst III: Rechtswesen. Dienst IV: Personalangelegenheiten; Fürsorgewesen. Dienst V: Gesundheitspflege. Dienst VI: Materialienbeschaffung und -Aufbewahrung. Dienst VII: Betrieb (Zugbewegung; Fahrpläne; Wagenverteilung). Dienst VIII: Verkehrswesen (Commerciale). Dienst IX: Kontrolle der Einnahmen und der Stationsgeschäftsführung. Dienst X: Zugförderung; Rollendes Material. Dienst XI: Bahnbewachung und Bahnunterhaltung; Inventar. Dienst XII: Bau (große Bauten bei den bestehenden Bahnen; Vorarbeiten; Leitung und Überwachung des Baues neuer Bahnen). Dienst XIII: Vom Ministerium erforderte Prüfung von Konzessionsgesuchen und Ankaufsvorschlägen von Bahnen im Privatbetriebe; Angelegenheiten, die mit der Auflösung der Verträge vom 27. April 1885 (Gesetz Nr. 3048) zusammenhängen; Überweisung der Linien und des Materials der das Mittelmeer-, das Adriatische- und das Sizilische Netz betreibenden Gesellschaften an den Staat.

Art. 6. Der Zentraldienst XI (Bahnbewachung und Bahnunterhaltung; Inventar) hat seinen Sitz in Bologna. Es werden mit den zweckmäßigen Änderungen aufrechterhalten: die Einnahmekontrollen in Turin, Florenz und Messina sowie die Materialbeschaffungs- und Verwaltungsämter in Turin, Mailand und Florenz.

Art. 7. Die Bezirksdirektionen für den Betrieb und die Spezialdirektionen werden folgendermaßen verteilt: 1. acht Bezirksdirektionen für den Betrieb mit dem Sitz in Turin, Mailand, Genua, Venedig, Florenz, Rom, Neapel und Palermo; 2. eine Spezialdirektion in Messina für den Schiffahrtsbetrieb in der Straße von Messina, unterstellt der Bezirksdirektion Palermo. Es können noch weitere Spezialdirektionen für den Betrieb der mit dem Staatsnetz nicht in Zusammenhang stehenden (staccate) Linien eingerichtet werden.

Art. 8. Für die Angelegenheiten des Neubaues können örtliche Ämter zur Leitung und Aufsicht der Arbeiten eingesetzt werden.

Art. 9. Jede Bezirksdirektion für den Betrieb umfaßt folgende Ämter: Amt I Sekretariat, Amt II Rechnungswesen, Amt III Fahrdienst und Verkehr, Amt IV Zugförderung und Material, Amt V Bahnbewachung und Unterhaltung. — Art. 10. Es bleiben erhalten die bestehenden Fahrdienst- und Verkehrs-

ämter in Verona, Pisa und Reggio Calabria; sie werden den betreffenden Bezirksdirektionen unterstellt. — Art. 11. Der Generaldirektor wird im Einverständnis mit dem Verwaltungsrat die Obliegenheiten der verschiedenen Dienste und Ämter festsetzen.

Der Verwaltungsausschuß der Staatsbahnen (Comitato d'amministrazione dell'esercizio di Stato) wurde mit Königlichem Erlaß vom gleichen Tage unter dem Vorsitz des Generaldirektors Comm. Bianchi ernannt. Er ist aus folgenden Personen zusammengesetzt: Comm. Icilio Calvori, Comm. Cesare Rota, Comm. Ansario Caio, Comm. Augusto Mortara, Comm. Gino della Rocca, Comm. Luigi Ant. Luiggi. Es sind dies nach den näheren Personalangaben des „Mon. della Strade ferr." alles teils gewiegte Eisenbahnfachmänner, teils anderweit bewährte Beamte. So gehörte Mortara bis jetzt als Generalinspektor der Generaldirektion der Schatzverwaltung an. Der zuletzt genannte Herr Luiggi ist in der Ingenieurwelt durch den Sieg bekannt geworden, den er in dem internationalen Wettbewerb zu Plänen für die Anlage eines Militärhafens in Bahia Blanca (Argentinien) über alle seine englischen, deutschen und französischen Mitbewerber davontrug, dessen Bau er dann auch zur vollsten Zufriedenheit der argentinischen Regierung ausgeführt hat.

Über die örtliche Abgrenzung der Bezirksdirektionen enthält der Erlaß noch nichts Näheres. Vermutlich ist auch dies Sache des Generaldirektors.

Die Pensionskasse, die Krankenkassen und die Unfallversicherung der Arbeiter bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft im Jahre 1903.

Wie alljährlich, veröffentlicht das „Archiv für Eisenbahnwesen" auch diesmal wieder eine genaue Übersicht über die fortschreitende Entwicklung der verschiedenen im Interesse der Arbeiterwohlfahrt bei der preußisch-hessischen Staatsbahnverwaltung bestehenden Anstalten. Wir entnehmen dieser aus der Feder des Geheimen Regierungsrats Rüdlin stammenden Arbeit die nachstehenden Angaben.

Bei der Arbeiter-Pensionskasse betrug am Schlusse des Jahres 1903 die Zahl der versicherten Arbeiter in der Abteilung A 247 733 (231 527) und in der Abteilung B 200 328 (192 781). Die Zahl der an der Abteilung B beteiligten Mitglieder ist also um 7547 gestiegen, und es gehörten von je 100 Mitgliedern des Durchschnittsbestandes aller Arbeiter 80 (82) der Abteilung B an. — Die Beiträge der Kassenmitglieder betrugen in der Abteilung A 1 608 933 (1 523 646) ℳ, in der Abteilung B 2 377 318 (2 358 233) ℳ, und die Leistungen der Eisenbahnverwaltung stellten sich auf die gleichen Beträge. Im Durchschnitt entfielen auf ein Mitglied bei der Abteilung A 6,66 (6,64) ℳ, bei der Abteilung B 13,20 (13,29) ℳ. Bei einer Gegenüberstellung der Beitragssätze vor der Umgestaltung der Kasse im Jahre 1891 und nach der Umgestaltung ergibt sich, daß der Pensionskasse zwar nach der Umgestaltung mehr Mittel zufließen, die Mehreinnahme aber ausschließlich von der Eisenbahnverwaltung herrührt, da die Kassenmitglieder aus eigenen Mitteln sogar weniger zahlen als vorher. Die Einnahmen der Kasse aus Beiträgen der Mitglieder und der Verwaltung stellten sich nämlich vor dem 1. Januar 1891 auf durchschnittlich 32,91 ℳ, dagegen im Jahre 1903 auf 39,72 ℳ für jedes Mitglied. Davon hatten die Mitglieder vor dem 1. Januar 1891 zu zahlen 21,94 ℳ, im Jahre 1903 aber nur 19,86 ℳ. Die Arbeiter sind demnach bei der Umgestaltung der Pensionskasse trotz Verbesserung ihrer Anrechte durch die ihnen günstigere Verteilung der Beiträge noch entlastet worden. Die Einnahmen der Kasse stellten sich an Zinsen bei der Abteilung A auf 959 543 (914 559) ℳ, bei der Abteilung B auf 2 155 586 (1 966 223) ℳ. Es hat sich also die Zinseinnahme bei der Abteilung A um rund 45 000 und bei der Abteilung B um rund 189 000 ℳ erhöht. Die Gesamteinnahmen beliefen sich bei der Abteilung A auf 4 195 039 (3 977 981) ℳ, bei der Abteilung B auf 7 495 721 (7 199 673) ℳ. Sie erhöhten sich also bei der ersteren um rund 217 000 und bei der letzteren um rund 296 000 ℳ. Dabei betrug die Zuwendung aus dem Vermögen der Abteilung A an die Abteilung B 161 761 (153 157) ℳ. Diese Zuwendung gründet sich auf die Bestimmung im § 65, Abs. 7 der Satzungen, durch die die Ermächtigung erteilt worden ist, aus dem Sondervermögen der Abteilung A vom 1. Januar 1900 ab jährlich 5 % der Einnahmen an Beiträgen der Mitglieder und der Eisenbahnverwaltung dem Vermögen der Abteilung B zuzuführen. Diese 5 % bilden die Ersparnis, die die Abteilung A alljährlich an Verwaltungskosten durch die unentgeltliche Verwaltung der Kasse durch die Eisenbahnverwaltung macht.

Dagegen stellten sich die Gesamtausgaben in der Abteilung A auf 2 132 804 (1 928 400) ℳ, in der Abteilung B auf 2 473 334 (2 202 630) ℳ. An Invaliden-, Kranken- und Altersrenten wurden bei der Abteilung A gezahlt 1 649 237 (1 460 782) ℳ, und diese verteilten sich auf 11 841 (10 658) Empfänger. Von ihnen bezogen am Jahresschlusse 9379 (7999) Invalidenrente, 174 (132) Krankenrente und 2288 (2527) Altersrente. Die durchschnittliche Höhe der Invalidenrente betrug im Jahre 1903 180 ℳ gegen 170,40 ℳ im Jahre 1902, gegen 165,60 ℳ im Jahre 1901 und 160,8 ℳ im Jahre 1900; die durchschnittliche Höhe der Altersrente 175,20 ℳ gegen 174 ℳ im Jahre 1902, 171,6 ℳ im Jahre 1901 und 169,20 ℳ im Jahre 1900.

Wie in den Vorjahren, hat auch im Berichtsjahre der Vorstand von dem ihm in sinngemäßer Anwendung des § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes eingeräumten Rechte zur Übernahme des Heilverfahrens erkrankter Mitglieder in großem Umfange Gebrauch gemacht. Insbesondere hat er lungenkranken Mitgliedern durch Unterbringung in Heilstätten seine Fürsorge zugewendet und sich hiermit an der Bekämpfung der Lungenschwindsucht nachdrücklich beteiligt. In wohlverstandenem eigenen Interesse haben die Eisenbahnkrankenkassen den Vorstand in diesen Bestrebungen unterstützt, indem sie ihm die einen Heilerfolg versprechenden Krankheitsfälle rechtzeitig überwiesen und das den Mitgliedern satzungsmäßig zustehende volle Krankengeld zur Verfügung stellten. Dafür zahlte die Pensionskasse den Familien verheirateter Kurbefohlener eine Unterstützung in Höhe des vollen Krankengeldes, während sie gesetzlich nur verpflichtet war, ihnen die Hälfte des Krankengeldes zu belassen. Im Jahre 1903 wurden 953 (849) Personen einer planmäßigen Heilbehandlung unterzogen. Hierfür wurden insgesamt 284 122 ℳ (278 090) ℳ, d. i. 298 ℳ auf einen Kranken (gegen 327 ℳ im Vorjahr), aufgewendet. Von diesem Betrag entfallen auf Familienunterstützung 56 187 (54 742) ℳ. Die Eisenbahnkrankenkassen und andere erstatteten 59 819 ℳ, so daß die Pensionskasse allein 224 303 ℳ zu tragen hatte. Bei 553 der wegen Lungentuberkulose behandelten Personen (88 %) wurde der Erfolg erreicht, daß Erwerbsfähigkeit im Sinne des Invalidenversicherungsgesetzes erhalten blieb. Die Ausgaben der Abteilung B betrugen an Zusatzrenten 878 848 (719 057) ℳ, an Witwengeld 804 275 (694 243) ℳ, an Waisengeld 267 992 (241 094) ℳ, an Sterbegeld 61 001 (49 091) ℳ. An jenen Bezügen nahmen am Jahresschlusse teil 8033 (6846) Invaliden, 11 477 (10 246) Witwen und 11 038 (10 575) Waisen, im ganzen 31 010 (27 647) Personen.

Das Gesamtvermögen erhöhte sich bei der Abteilung A auf 28 961 286 (26 909 599) ℳ, bei der Abteilung B auf 64 167 700 (58 857 422) ℳ. Darunter waren in Wertpapieren angelegt bei der Abteilung A 21 169 927 ℳ, bei der Abteilung B 53 210 536 ℳ, an Darlehen standen aus für die Abteilung A 6 432 093 ℳ, für die Abteilung B 9 869 450 ℳ. Das Grundvermögen stand mit 1 189 793 (597 167) ℳ zu Buch. Von den Darlehen sind an Baugenossenschaften, denen ausschließlich oder in größerer Zahl Eisenbahnarbeiter und untere Eisenbahnbeamte angehören, nach und nach über 10 Millionen Mark gegen einen Zinsfuß von 3 bis 3,5 % (größtenteils 3,25 %) bewilligt. Dadurch ist den Bestrebungen zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse des unteren Eisenbahnpersonals eine wesentliche Förderung zuteil geworden.

Der Anteil jedes einzelnen Kassenmitgliedes am Gesamtvermögen betrug am Jahresschlusse in der Abteilung A 116,90 (116,71) ℳ, bei der Abteilung B 320,31 (309,93) ℳ. Unter den aus der Abteilung B ausgeschiedenen Mitgliedern befanden sich 1551 (1594), die durch Tod, und 3513 (2541), die durch Übernahme in das Staatsbeamtenverhältnis ausschieden, während 1848 (1654) pensioniert wurden. Die hohe, gegen das Vorjahr um nahezu 1000 gestiegene Zahl der in das Staatsbeamtenverhältnis überführten Kassenmitglieder verdient hierbei besondere Beachtung.

Die Zahl der Arbeiterkrankenkassen betrug 32 (33), darunter 21 (21) Betriebs- und 11 (12) Baukrankenkassen, von welch letzteren bereits 3 im Laufe des Jahres wieder geschlossen sind. Die Zahl der bei den Betriebskrankenkassen versicherten Arbeiter stimmte ziemlich genau mit der Zahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung beschäftigten Arbeiter überein. Es können also Befreiungen vom Beitritt zu diesen Kassen auf Grund der Mitgliedschaft bei eingeschriebenen Hilfskassen nur in geringem Umfange erteilt worden sein. Bei einer größeren Zahl der Krankenkassen bestand im Berichtsjahr in einer Anzahl von größeren Orten die beschränkte freie Arztwahl. Sie ist im allgemeinen in der Weise durchgeführt, daß

es den Kassenmitgliedern eines bestimmten Kurbezirkes gestattet ist, unter mehreren für diesen Bezirk vom Kassenvorstand vertraglich bestellten Kassenärzten einen zu wählen, und zwar mindestens für ein Jahr. Innerhalb der festgesetzten Frist ist ein Wechsel des Arztes nur aus dringenden Gründen mit Genehmigung des Kassenvorstandes zulässig. Ein abschließendes Urteil darüber, ob und inwieweit diese Einrichtung sich bewährt und die Ausgaben an Arznei und Krankengeld beeinflußt, läßt sich auf Grund der bisherigen Erfahrungen noch nicht fällen.

Am Jahresschlusse hatten die Betriebskrankenkassen 252 141 (235 223) Mitglieder. Die von ihnen gezahlten Beiträge betrugen 4 541 223 (4 342 437) ℳ oder durchschnittlich 18,28 (18,24) ℳ. Dagegen stellte sich bei allen Betriebskrankenkassen des Deutschen Reichs der im Jahre 1902 von jedem Mitglied gezahlte Beitrag auf durchschnittlich 22,44 (21,83) ℳ. Der vom Eisenbahnfiskus gezahlte Zuschuß bezifferte sich auf 2 272 609 (2 154 726) ℳ. Die Einnahmen an Zinsen erreichten die Höhe von 315 030 (296 149) ℳ, und die Gesamteinnahmen stellten sich auf 7 433 473 (7 050 888) ℳ. Das Gesamtvermögen aller Kassen betrug 9 513 697 (9 034 986) ℳ. Dagegen stellten sich die Gesamtausgaben aller Kassen auf 7 069 847 (6 567 145) ℳ oder auf 28,72 (28,04) ℳ für jedes Mitglied. Daß die Steigerung des Vermögens mehr beträgt als der Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben, ist darauf zurückzuführen, daß die Wertpapiere, die nach der Bestimmung des Bundesrats nicht mehr, wie früher, nach dem Ankaufswert, sondern nach dem Kurswert am Jahresschluß eingestellt werden, im Kurswert gestiegen sind.

Im Laufe des Jahres waren 11 Eisenbahnbau-Krankenkassen in Wirksamkeit, von denen — wie bereits bemerkt — drei nach beendigter Tätigkeit wieder geschlossen werden konnten. Bei den Bauausführungen von geringerem Umfang und von kürzerer Dauer ist von der Errichtung besonderer Kassen mehrfach abgesehen und der Krankenversicherungspflicht durch Beteiligung bei Orts- und anderen Krankenkassen und bei der Gemeindekrankenversicherung genügt worden. Die Durchschnittszahl der bei den Baukrankenkassen beteiligten Mitglieder betrug 2399 (3065). Die Gesamteinnahmen stellten sich auf 76 322 (101 784) ℳ, ihre Ausgaben auf 60 763 (76 959) ℳ, mithin durchschnittlich für jedes Mitglied auf 25,32 (25,11) ℳ. Dagegen haben sich bei allen Baukrankenkassen des Reichs die durchschnittlichen Ausgaben für ein Mitglied im Jahre 1902 auf 24,47 (22,53) ℳ gestellt. Daß sich die Ausgaben bei den Baukrankenkassen hiernach im Durchschnitt auf ein Kassenmitglied berechnet niedriger gestellt haben, als die Aufwendungen bei den Eisenbahn-Betriebskrankenkassen — 25,32 ℳ gegen 28,72 ℳ —, erklärt sich daraus, daß bei den Baukrankenkassen die satzungsmäßigen Leistungen im allgemeinen nur bis zur Höhe der gesetzlichen Mindestleistungen gehen, insbesondere die Krankenfürsorge sich nicht auch auf die Familienangehörigen der Kassenmitglieder erstreckt.

Die Unfallversicherung erstreckte sich bei der preußisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft auf durchschnittlich täglich 239 850 gegenüber 226 723 im Jahre 1902. In dem Zugange sind die versicherungspflichtigen Bediensteten der im Jahre 1903 verstaatlichten Privatbahnen mitenthalten. Unfallversicherungspflichtig sind alle im äußeren Bahn- und Werkstättenbetriebe sowie alle unmittelbar von der Eisenbahnverwaltung bei den für Staatsrechnung ausgeführten Neu-, Ergänzungs- und Erweiterungsbauten außerhalb des Beamtenverhältnisses beschäftigt gewesenen Personen.

Zum Beginn des Jahres 1903 standen 15 602 Entschädigungen zur Zahlung gegenüber 14 226 beim Beginn des Jahres 1902. Aus Veranlassung von 2105 Verletzungen und Todesfällen sind im Jahre 1903 Entschädigungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze festgesetzt worden gegen 1948 Verletzungen im Jahre 1902. Unter den im Jahre 1903 verletzten und getöteten Personen befanden sich 27 erwachsene weibliche und 7 männliche jugendliche Personen. Jene 2105 Verunglückungen hatten in 334 (336), also in 15,86 (17,25) % der Fälle den Tod und in 194 (159) = 9,22 (8,16) % der Fälle die dauernde völlige Erwerbsunfähigkeit der Verletzten zur Folge.

Während die durchschnittliche Anzahl der bei der Staatseisenbahnverwaltung nach den Unfallversicherungsgesetzen entschädigten Unfälle auf je 1000 versicherte Personen im Jahre 1901: 8,30 und im Jahre 1902: 8,59 betrug, stellte sich die Durchschnittsziffer bei den gewerblichen Unfallberufsgenossenschaften nach den Vorlagen des Reichsversicherungsamts an den Reichstag insgesamt auf 8,07 im Jahre 1901 und auf 8,06 im Jahre 1902. Die Durchschnittsziffer ist danach bei der Staatseisenbahnverwaltung zwar höher, bleibt aber hinter der bei einer größeren Anzahl gewerblicher Genossenschaften erreichten Zahl zurück. So hatten beispielsweise von den bedeutenderen Berufsgenossenschaften höhere Durchschnittsziffern: die Nordwestliche Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft 11,61, die Norddeutsche Holzberufsgenossenschaft 11,56, die Knappschaftsberufsgenossenschaft 13,53, die Müllereiberufsgenossenschaft 14,85 und die Fuhrwerksberufsgenossenschaft gar 19,60.

Die Gesamtausgaben der Staatseisenbahnverwaltung für die Unfallversicherung betrugen 5 135 985 ℳ. An diesen Zahlungen nahmen teil 26 066 (24 035) Personen. Die Ausgaben sind, da der Abgang der aus den früheren Jahren herrührenden Verpflichtungen hinter dem Zugang an neuen Verpflichtungen erheblich zurückbleibt, in steter Steigerung begriffen. Sie waren im Jahre 1903 um 501 485 ℳ höher als im Jahre 1902. Von dieser Mehrausgabe entfallen allein auf die Renten der Verletzten rund 365 900 ℳ. An Verwaltungskosten kommen hier nur die Kosten der Unfalluntersuchungen und der Schiedsgerichte mit 30 366 (24 555) ℳ zur Anrechnung, indem sämtliche der Verwaltung aus der Unfallversicherung erwachsenden sonstigen Ausgaben bei den Betriebskosten verrechnet werden.

Nachrichten.

Deutschland.

— **Personentarifreform.** Zu den verschiedentlich in der Presse und in Vereinen laut werdenden Angriffen auf die geplante Reform der Personentarife bemerken die Berl. Polit. Nachrichten folgendes: Daß alsbald mit dem Bekanntwerden von Einzelheiten über die geplante Reform der Personentarife in der Presse dagegen agitiert werden würde, war von vornherein vorauszusehen. Zwar wagt sich der Zonentarif angesichts seiner geringen Bewährung in der Praxis nicht wieder ernstlich hervor, aber wenn man sich auch die in Aussicht genommenen Verbilligungen natürlich gefallen läßt, so wird doch gegen diejenigen Maßnahmen lebhaft Protest erhoben, durch die für den Einnahmeausfall, der durch die Herabsetzung der Preise für die einfachen Fahrkarten I. bis III. Klasse in Aussicht steht, ein Ausgleich gewährt werden soll. Daß dabei im Interesse größerer Popularität nach dem Zuge unserer Zeit auch dagegen lebhaft Widerspruch erhoben wird, daß nicht der Fahrpreis für die IV. Klasse gleichfalls ermäßigt wird, obwohl der Verkehr in der IV. Klasse von der geplanten Reform überhaupt nicht berührt wird, kommt ebenso keineswegs unerwartet. Wenn aber in den Tageszeitungen gesagt wird, der 2 ₰-Tarif für die IV. Klasse, der Schnellzugzuschlag und der Wegfall des Freigepäcks seien unannehmbar, so wird doch offenbar die rechtliche und die tatsächliche Lage der Dinge gröblich verkannt. Die Feststellung der Personentarife ist nach dem geltenden Recht ausschließlich Sache der Regierung; ein Recht, sie abzulehnen oder anzunehmen, besteht selbstverständlich für die Presse nicht. Aber es wird auch nicht beachtet, daß für die Reform der Personentarife nicht nur das Bedürfnis des preußisch-hessischen Eisenbahnsystems, sondern auch der Gesichtspunkt der Vereinheitlichung der Personentarife für sämtliche deutschen Eisenbahnen entscheidend in Betracht kommt. Ebenso, daß der preußische Landtag, der zwar nach dem geltenden Recht auch bei der Feststellung der Eisenbahntarife nicht entscheidend mitzuwirken hat, aber dessen Auffassung naturgemäß ganz anders ins Gewicht fällt als die des einen oder anderen Preßorgans oder des einen oder anderen Interessentenkreises, sich grundsätzlich dahin ausgesprochen hat, die Tarifreform solle den Gesichtspunkt der Vereinfachung voranstellen, aber keine Verminderung des Ertrags aus dem Personenverkehr herbeiführen. Wenn in bezug auf den letzten Punkt in der Presse wieder mit der Behauptung gearbeitet wird, bei einer die Beförderungspreise herabsetzenden Reform der Personentarife werde der Einnahmeausfall sehr bald durch eine Vermehrung des Reiseverkehrs mehr als ausgeglichen werden, so wird übersehen, daß eine Vermehrung des Verkehrs keineswegs in allen Fällen gleichbedeutend ist mit einer Vermehrung des aus ihm fließenden Reinertrags. Auf wenig frequenten Eisenbahnstrecken, auf denen der gegenwärtige Verkehr die stehenden Anlagen, das rollende Material und das Personal nicht voll in Anspruch nimmt, wo sich mithin auch ein gesteigerter Verkehr ohne wesentliche Mehrkosten bewältigen läßt, führt allerdings eine Verkehrszunahme zu einer entsprechenden Vermehrung des reinen Ertrags. Ganz anders aber liegt die Sache betreffs der großen verkehrsreichen Eisenbahnlinien, bei denen bereits heute die stehenden Anlagen, der Fuhrpark und das Personal bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit in Anspruch genommen sind. Für solche Linien, auf denen naturgemäß die von einer Verbilligung der Fahrpreise zu erwartende Verkehrssteigerung am stärksten hervortreten müßte, bedeutet eine solche künstliche Belebung des Verkehrs die Notwendigkeit kostspieliger Vermehrung und Erweiterung der stehenden Anlagen, der Stärkung des rollenden Materials, der Vermehrung des Personals und demgemäß einer erheblichen

Erhöhung der Kosten, durch welche die zu gewärtigende Einnahmevermehrung in den meisten Fällen mehr als aufgezehrt wird. Auch in dieser Beziehung stellen sich die Dinge in der Praxis doch wesentlich anders als in der blassen Theorie, und man wird im Publikum gut tun, sich mit der Tatsache zu befreunden, daß die geplante Personentarifreform ein einheitliches, von bestimmten leitenden Gesichtspunkten bedingtes Ganzes bildet, aus dem man nicht willkürlich den einen oder anderen Teil ausscheiden kann; man darf demgemäß den gegen einzelne Teile der Reform in der Öffentlichkeit erhobenen Bedenken kein größeres Gewicht beilegen, als sie tatsächlich haben.

Im Anschluß an das oben Mitgeteilte schreiben die „B. P. N." weiter:

Einige Blätter ereifern sich gewaltig über die in Aussicht genommene Reform der Personentarife, obwohl sie offenbar über deren Einzelheiten und Wirkungen nicht entfernt so unterrichtet sind, wie dies zur Gewinnung eines richtigen Urteils erforderlich ist. Wenn z. B. von einem überwiegend fiskalischen Charakter der Reform und von einer allgemeinen Verteuerung des Reiseverkehrs gesprochen wird, so ist das eine Behauptung, die der tatsächlichen Unterlage entbehrt. Wohl steht die Reform mit der sowohl vom preußischen Landtage in allen seinen Teilen wie vom deutschen Handelstage kundgegebenen Auffassung im Einklang, wonach eine Vereinfachung der Personentarife dringend geboten, dabei aber eine wesentliche Verminderung der Einnahmen aus dem Personenverkehr zu vermeiden ist. Aber von fiskalischen Tendenzen oder „Plusmacherei" ist die Reform der Personentarife auch nicht im entferntesten bestimmt worden, was schon daraus hervorgeht, daß dem Vernehmen nach das Endergebnis der Reform für alle Verwaltungen mit einem Einnahmeausfall abschließen würde. Beinahe gewinnt es sogar den Anschein, als ob man, um der nach dieser Richtung geübten Kritik einen Schein von Berechtigung zu verleihen, selbst vor freier Erfindung nicht zurückschreckt. So ist nie davon die Rede gewesen, die ermäßigten Tarife für wissenschaftliche, milde und öffentliche Zwecke, die Feriensonderzüge, die Zeitkarten, Schüler-, Arbeiter- und Sonntagskarten oder Stadt- und Vororttarife gelegentlich der Personentarifreform zu ändern oder gar aufzuheben. Gleich unrichtig ist auch die Behauptung, daß bei allen in den Fahrplänen jetzt fettgedruckten Schnellzügen ein Zuschlag zu den normalen Fahrpreisen erhoben oder neben den D-Zug-Platzkarten noch Schnellzugzuschläge eingeführt werden sollen. Statt durch solche völlig aus der Luft gegriffenen Behauptungen das reisende Publikum künstlich in Unruhe zu versetzen, täten diese Blätter besser daran, abzuwarten, bis über die Personentarifreform authentische Nachrichten vorliegen und somit erst die Voraussetzungen für eine sachgemäße und der Wahrheit entsprechende Beurteilung der Maßnahmen gegeben sind. Bis jetzt hat der Minister der öffentlichen Arbeiten wegen der in den Verhandlungen des Abgeordnetenhauses eingetretenen Pause noch keine Gelegenheit gehabt, über die Personentarifreform und ihre Wirkungen Mitteilungen zu machen. Da das Abgeordnetenhaus aber Ende des Monats noch einmal tagt, so darf erwartet werden, daß dem Minister zur Verhütung künstlich erzeugter Beunruhigungen des reisenden Publikums Gelegenheit geboten werden wird, eine authentische Darlegung der geplanten Personentarifreform, die übrigens auch noch der Begutachtung durch den Landeseisenbahnrat unterliegen würde, ihrer Ziele und ihrer Wirkung zu geben und so den wirklichen Sachverhalt klarzustellen.

— Ein Staatsvertrag zwischen Württemberg und Bayern über die Herstellung weiterer Eisenbahnverbindungen zwischen beiden Staatsgebieten ist von der württembergischen Regierung den Ständen vorgelegt worden. Wie wir dem „Schwäbischen Merkur" entnehmen, gestattet danach die bayerische Regierung innerhalb ihres Gebiets der württembergischen Regierung den Bau und Betrieb einer Eisenbahn: 1. von Weikersheim nach Röttingen zum Anschluß an die Lokalbahn Röttingen-Ochsenfurt, 2. von Isny nach Seltmanns zum Anschluß an die Lokalbahn Kempten-Siebratshofen. Die Bahnen sollen als Nebenbahnen mit normaler Spurweite nach den Vorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung hergestellt werden. Die Feststellung der gesamten Bauentwürfe für diese Eisenbahnen soll der württembergischen Regierung zustehen. Die bayerische Regierung behält sich das Recht vor, die innerhalb des Königreichs Bayern gelegenen Strecken der Bahnen je nach Ablauf von 20 Jahren nach der Betriebseröffnung anzukaufen. — Weiterhin soll auf württembergischem und bayerischem Gebiet eine Bahn vom Brenztal zum Donautal, und zwar entweder zur Verbindung von Niederstotzingen oder von Sontheim-Brenz mit Günzburg oder von Sontheim-Brenz mit Gundelfingen als normalspurige Nebenbahn nach den Vorschriften der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung hergestellt werden. Die auf württembergischem Staatsgebiet gelegene Strecke dieser Bahn wird von der württembergischen Regierung, die auf bayerischem Staatsgebiet gelegene Strecke von der bayerischen Regierung je als Teil ihrer staatlichen Eisenbahnen ausgeführt. Die Bahn soll binnen sechs Jahren, von der Ratifikation des gegenwärtigen Staatsvertrages an gerechnet, in Betrieb genommen werden. Ferner verpflichten sich die württembergische und die bayerische Regierung, der Aktiengesellschaft Badische Lokaleisenbahnen zu Karlsruhe den Bau und Betrieb einer Nebeneisenbahn von Ballmertshofen nach Dillingen im Anschluß an die Linie Aalen-Ballmertshofen nach Maßgabe dieses Vertrages und noch zu vereinbarender Konzessionsbedingungen zu gestatten. — Sollte die bayerische Regierung den Ankauf der Strecke Ballmertshofen-Landesgrenze beabsichtigen, so wird die württembergische Regierung hiergegen keinen Einspruch erheben; sie behält sich jedoch die Erwerbung dieser Strecke auf Grund des württembergischen Eisenbahngesetzes vor. Macht die württembergische Regierung von ihrem Rechte Gebrauch, so wird sie der bayerischen Regierung den auf diese Strecke entfallenden bayerischen Staatszuschuß ohne Vergütung von Zinsen erstatten. Derselbe Betrag wird der bayerischen Regierung erstattet werden, wenn diese Strecke infolge Erlöschens der Konzession auf den württembergischen Staat übergeht, sofern nicht die württembergische Regierung es vorzieht, die Strecke kostenlos der bayerischen Regierung als Eigentum zu überlassen. — Etwaige Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung dieses Staatsvertrages werden unter Ausschluß des Rechtsweges von einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht entschieden. Zu diesem Schiedsgericht ernennt jede Regierung ein Mitglied, während um die Bezeichnung des dritten Mitgliedes der Präsident des Reichsgerichts ersucht werden soll.

Als Begründung ist der Denkschrift ein Vortrag des Staatsministers der auswärtigen Angelegenheiten an die Ständeversammlung beigegeben. Ihm ist zu entnehmen: Eine Bahnverbindung Weikersheim-Röttingen, um die sich die Bewohner des Oberamtsbezirks Mergentheim seit mehreren Jahren bemühen, kann nur als Nebenbahn mit normaler Spurweite im Anschluß an die bayerische Lokalbahn Ochsenfurt-Röttingen in Frage kommen. Die Versuche, die bayerische Regierung zur Herstellung dieser Verbindung als Hauptbahn oder wenigstens als eine für den Durchgangsverkehr geeignete leistungsfähige Nebenbahn zu bewegen, sind an den beträchtlichen Mehrkosten gescheitert. Obgleich hiernach die Bahn Weikersheim-Röttingen nur lokale Bedeutung erlangen wird, muß doch mit ihrer Herstellung in nicht zu ferner Zeit gerechnet werden, da sonst nach Vollendung der schon am 30. Juni 1900 zur Ausführung genehmigten bayerischen Strecke Ochsenfurt-Röttingen, mit deren Bau nach neueren Nachrichten in allernächster Zeit begonnen werden soll, für den Verkehr der württembergischen Gemeinden im oberen Taubertal eine empfindliche Lücke entstünde, deren baldige Ausfüllung auch im Interesse der württembergischen Staatsbahn gelegen ist. Die Bahn Weikersheim-Röttingen wird eine Länge von 7,6 km erhalten, wovon rund 3 km auf das württembergische Gebiet entfallen.

Auch der Herstellung einer Bahnverbindung Isny-Seltmanns als normalspurige Nebenbahn wird früher näher zu treten sein, als seither in Aussicht genommen wurde. Eine Eingabe ist seinerzeit der Regierung nur zur Kenntnisnahme überwiesen worden. Inzwischen wurde dieser Bahnbau durch das bayerische Lokalbahngesetz vom 10. August 1904 genehmigt, was das Eisenbahnkomitee und die bürgerlichen Kollegien von Isny veranlaßt hat, im Oktober 1904 wiederholt an die Regierung und die Ständeversammlung sich zu wenden mit der Bitte um Erbauung einer normalspurigen Nebenbahn von Isny nach Argen mit Anschluß an die bayerische Linie Siebratshofen-Kempten. Dieses Gesuch ist neuerdings von dem Vorstand der Versicherungsanstalt Württemberg mit der Begründung unterstützt worden, daß er in der Nähe von Argen eine Lungenheilstätte für weibliche Versicherte einrichte, die bis 1. Juli 1907 in Betrieb genommen werden soll und für welche die Herstellung einer Bahnverbindung außerordentlich erwünscht wäre. Die Bahn Isny-Seltmanns wird eine Länge von etwa 9 km erhalten, wovon rund 6,5 km auf württembergisches Gebiet entfallen. — Die Herstellung einer Verbindungsbahn vom Brenztal zum Donautal, die ebenfalls schon seit längerer Zeit angestrebt wird, ist in Art. 8 des Staatsvertrags vorgesehen. Während früher nur die Linienführung von Sontheim-Brenz nach Gundelfingen in Aussicht genommen war, ist neuerdings von Bayern angeregt worden, den Anschluß nach Günzburg zu verlegen im Hinblick darauf, daß das Gebiet von Günzburg und Burgau jetzt schon gewerbreicher sei, als die Gundelfinger Gegend, und in einigen Jahren nach Inbetriebnahme der projektierten Lokalbahnen von Mindelheim über Pfaffenhausen nach Kirchheim und von Pfaffenhausen nach Krumbach noch an Bedeutung gewinnen werde. In diesem Fall könnte als württembergische Anschlußstation außer Sontheim-Brenz noch Niederstotzingen in Betracht kommen. Die Entfernungen betragen von Sontheim nach Gundelfingen 9,5 km (davon auf württembergischem Gebiet 3,8 km), von Sontheim nach Günzburg 12,2 km (davon auf württembergischem Gebiet 4,8 km), von Niederstotzingen nach

Günzburg 9,5 km (davon auf württembergischem Gebiet 2,8 km). Im Staatsvertrag sind die drei Linienführungen wahlweise vorgesehen; Erhebungen darüber, welche davon den württembergischen Interessen am meisten entspricht, sind im Gange. Über ihr Ergebnis wird bei der Forderung der Mittel zum Bahnbau Mitteilung gemacht werden. — Die gemäß Art. 9 bis 16 des Staatsvertrags zugelassene Herstellung einer Nebeneisenbahn von Ballmertshofen nach Dillingen durch die Aktiengesellschaft „Badische Lokaleisenbahnen" zu Karlsruhe im Anschluß an die dieser Gesellschaft konzessionierte Nebeneisenbahn Aalen-Neresheim-Ballmertshofen entspricht einem dringenden Wunsch der Bevölkerung des Härtsfelds, die aus dieser Verbindung durch Vermehrung des Absatzes nach Bayern eine Hebung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse erhofft und in der Gestaltung des Anschlusses eine Lebensfrage erblickt. In Würdigung dieser Verhältnisse wurde dem auch von Bayern angestrebten Anschluß zugestimmt, obgleich nicht zu verkennen ist, daß dadurch für die württembergische Staatsbahn, wenn auch nicht in erheblicher Weise, eine Konkurrenz erwächst. Abgesehen hiervon entstehen für den württembergischen Staat aus diesem Anschluß keine finanziellen Opfer. Die bayerische Regierung hat ihr überwiegendes Interesse an der Bahn dadurch betätigt, daß sie zur Herstellung der ganzen, etwa 16 km langen Bahn von Dillingen nach Ballmertshofen, also einschließlich der nicht ganz 1 km langen württembergischen Teilstrecke, einen festen Beitrag von 300 000 ℳ. gewährt. Die Konzessionierung, die für die bayerische Teilstrecke bereits erfolgt und für die württembergische Teilstrecke vorbereitet ist, findet statt nach den für die Strecke Aalen-Ballmertshofen geltenden Bedingungen mit der Maßgabe, daß auch die neue Strecke 90 Jahre nach Eröffnung des Betriebes auf der Strecke Aalen-Ballmertshofen unentgeltlich an den württembergischen und den bayerischen Staat je für sein Gebiet übergehen soll. Von der Unternehmerin ist in Aussicht genommen, auf der ganzen Strecke Aalen-Dillingen einen durchgehenden Betrieb einzurichten. Es soll deshalb die neue Strecke mit 1 m Spurweite hergestellt werden, der spätere Ausbau zu normaler Spurweite aber nicht ausgeschlossen sein. Mit dem Bau der neuen Bahn soll sofort begonnen werden.

— **Ergebnisse der Wagengestellung im mittleren Braunkohlenrevier.** Von den im mittleren Braunkohlenrevier an die Strecken der Eisenbahndirektionen Erfurt, Halle und Magdeburg anschließenden Braunkohlengruben, Kokereien und Brikettfabriken sind vom 1. bis 15. d. M. in 11 Arbeitstagen 41 592 und auf den Arbeitstag durchschnittlich 3781 Wagen zu 10 t mit Braunkohlen, Koks und Briketts beladen und auf der Eisenbahn versandt worden, gegen 50 069 und auf den Arbeitstag 3851 Wagen in demselben Zeitraum des Vorjahres bei 13 Arbeitstagen. Es wurden demnach vom 1. bis 15. d. M. auf den Arbeitstag 70 und im ganzen 8477 Wagen oder 16,9 % weniger zum Versand gebracht, als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Verkehr und Einnahmen der bayerischen Staatseisenbahnen.** Im Monat M a i d. J. sind bei einer Bahnlänge von 6308 (6135) km befördert worden: 3 039 738 (3 449 524) Personen und 1 883 304 (1 671 128) t Güter. Die Einnahmen haben betragen: im Personenverkehr 4 406 161 (5 020 084) ℳ., im Güterverkehr 9 834 798 (8 857 817) ℳ., im Gepäckverkehr 329 166 (315 544) ℳ. und im Tiertransport 289 875 (280 383) ℳ., zusammen 14 860 000 ℳ. gegenüber 14 473 828 ℳ. im Mai 1904, also m e h r 386 172 ℳ. Der Gesamterlös vom 1. Januar bis 31. Mai d. J. beträgt 65 270 000 ℳ., m e h r um 1 896 388 ℳ. im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

— **Der Pfingstverkehr auf den sächsischen Staatseisenbahnen.** Über den Pfingstverkehr läßt die sächsische Staatseisenbahnverwaltung schon seit Jahren eine Statistik führen, die ein anschauliches und interessantes Bild von der Entwicklung dieses Verkehres bietet. Der diesjährige Pfingstverkehr wurde durch sehr günstiges Wetter gefördert, während der vorjährige durch ungünstige Witterung beeinträchtigt wurde. Die schon hieraus zu erklärende Zunahme des diesjährigen Verkehres ist indessen, wenn sie auch nicht unbedeutend ist, doch nicht so groß, als man vielleicht erwartet hätte. In den fünf Tagen vom Freitag vor bis Dienstag nach Pfingsten, also vom 9. bis 13. Juni, sind im ganzen 537 923 einfache Fahrkarten (44 430 mehr als im Vorjahr), 696 159 Rückfahrkarten (45 586 mehr), 1 234 082 Karten überhaupt (90 016 mehr) verkauft worden. Bei doppelter Anrechnung der Rückfahrkarten ergeben sich mithin 1 930 241 Fahrten (135 602 = 7,6 % mehr als im Vorjahr). Von den verkauften Fahrkarten kamen 129 929 Stück auf Freitag, 273 426 auf Sonnabend, 324 277 auf Sonntag, 257 694 auf Montag, 248 756 auf Dienstag. Von den zurückgelegten Fahrten kamen auf den Freitag 186 399 (181 552 im Vorjahr), auf den Sonnabend 404 699 (378 579), auf den Sonntag 564 029 (491 198), auf den Montag 429 782 (407 587) und auf den Dienstag 336 129 (334 949). Die höchste und ausschlaggebende Zunahme weist sonach mit 72 831 Fahrten = 15 % der Pfingstsonntag nach, während auf die übrigen vier Tage zusammen nur eine Zunahme von 54 342 Fahrten entfällt. Der Verkehr am Sonntag erstreckt sich aber vorherrschend auf kürzere Fahrten, weshalb auch der Einnahmezuwachs, wie später gezeigt wird, nicht gleichen Schritt mit dem Verkehrszuwachs gehalten hat. Die meisten Fahrkarten verkauften: Dresden Hauptbhf. 137 551 (gegen das Vorjahr 22 103 mehr), Chemnitz 67 240 (4997 mehr), Dresden-Neust. 43 856 (4041 mehr), Leipzig Dresdener Bhf. 40 373 (1483 mehr), Leipzig Bayer. Bhf. 36 870 (3515 mehr), Plauen i/V. ob. Bhf. 26 993 (192 weniger), Zwickau 26 656 (1335 mehr), Zittau 20 976 (281 mehr), Dresden Wettiner Str. 14 502 (793 mehr), Bautzen 13 447 (444 weniger), Pirna Bhf. 12 247 (666 mehr), Freiberg 12 092 (971 mehr), Werdau 11 316 (7 weniger), Altenburg 11 003 (91 weniger), Reichenbach i/V. ob. Bhf. 10 402 (268 weniger). Nach den Dresdener Verkehrsstellen wurden insgesamt 88 762 Fahrkarten (1582 mehr als im Vorjahr) verkauft. Davon waren 46 005, also mehr als die Hälfte, einfache Fahrkarten (2013 mehr als im Vorjahr) und 42 757 Rückfahrkarten (431 weniger). Die Einnahmen aus diesem Verkehre ergaben 1 583 333 ℳ., gegen das Vorjahr 65 724 ℳ. = 4,3 % mehr, während die Zunahme der Fahrten, wie oben gezeigt, 7,6 % betrug. Der Durchschnittsertrag einer Fahrt betrug nur 82 ₰ gegen 85 ₰ im Vorjahr. Die Entwicklung des Verkehrs im letzten Jahrzehnt läßt die nachstehende Übersicht deutlich erkennen:

Jahr	Verkaufte Fahrkarten	Einnahme	Durchschnittsertrag einer Fahrt
	ℳ.	ℳ.	₰
1896	883 003	1 194 422	86
1897	973 392	1 321 681	85
1898	1 124 800	1 413 397	79
1899	1 129 371	1 421 860	79
1900	1 231 360	1 541 859	79
1901	1 170 603	1 422 272	79
1902	1 023 100	1 300 710	80
1903	1 222 351	1 576 841	81
1904	1 144 066	1 517 609	85
1905	1 234 082	1 583 333	82

Hiernach hat der Pfingstverkehr dieses Jahres denjenigen aller vorhergegangenen Jahre übertroffen.

— **Verkehr und Einnahmen der württembergischen Staatseisenbahnen.** Im Monat M a i d. J. wurden bei einer Bahnlänge von 1962,84 km (im Vorjahr 1951,86 km) 3 601 785 (3 943 722) Personen und 919 359 (849 807) t Güter befördert. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 2 017 000 (2 248 000) ℳ., aus dem Güterverkehr 3 230 000 (2 980 000) ℳ., aus sonstigen Quellen 272 000 (272 000) ℳ., zusammen 5 519 000 ℳ., gegenüber den Einnahmen im Mai 1904 m e h r 19 000 ℳ. Vom 1. April bis 31. Mai d. J. betrugen die Einnahmen 10 746 000 ℳ., gegenüber den Einnahmen im gleichen Zeitraum des Vorjahres mit 10 480 000 ℳ. m e h r 266 000 ℳ.

— **Zur Frage der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein** nahm die württembergische Kammer der Abgeordneten Stellung, indem sie eine Resolution folgenden Inhalts einstimmig annahm: „Die Kammer spricht die Erwartung aus, daß die württembergische Regierung alle geeigneten Schritte zur Vermeidung der Einführung von Schiffahrtsabgaben auf dem Rhein ergreifen werde."

— **Betriebsergebnisse der badischen Staatseisenbahnen im Jahre 1904.** Dem am 17. Juni d. J. zu einer Tagung zusammengetretenen landständischen Ausschusse wurden von der Großherzoglichen Regierung die Ergebnisse des Eisenbahnbetriebs im Jahre 1904 mitgeteilt. Danach erreichten die Einnahmen in dem genannten Jahre die Summe von 83,8 Millionen, während sie im Jahre 1903: 79,4 und 1902: 75,6 Millionen betrugen. Die Betriebsausgaben beziffern sich für 1904 auf 57,4 Millionen gegenüber 57,1 Millionen im Jahre 1903 und 61,7 Millionen im Jahre 1902. So verbleibt für das Jahr 1904 eine Reineinnahme von 26,4 Millionen gegenüber 22,3 bezw. 13,9 Millionen in den beiden Vorjahren. Die Reineinnahme des Jahres 1904 war bisher in keinem Jahre erreicht worden; die nächsthöchste war jene des Jahres 1899 mit 25 Millionen. Demgemäß hat sich auch der Betriebskoeffizient in dem Berichtsjahre gestaltet, der im letzten Jahre 68,46 beträgt gegen 71,95 im Jahre 1903 und 81,59 im Jahre 1902. Die Eisenbahnschuld hat sich in den letzten 3 Jahren um rund 20 Millionen vermehrt. Sie erforderte an Zinsen und Verwaltungsaufwand im Berichtsjahre 15,5 Millionen gegenüber 12,2 Millionen im Jahre 1899. Die Schuldentilgung erforderte 1904 den Betrag von 7,6 Millionen gegenüber 5,5 Millionen im Jahre 1899. Dabei kommt aber in Betracht, daß die seit 1896 aufgenommenen Eisenbahnanlehen im Betrage von 168 Millionen erst vom Jahre 1908 ab zur allmählichen Tilgung gelangen.

Das in den badischen Staatseisenbahnen angelegte Kapital vermehrte sich in den Jahren 1902—1904 um 34 Millionen und verzinste sich im letzten Jahre mit 4,16 % gegen 3,56 und 2,31 % in den beiden Vorjahren.

Der Abschluß der Rechnung des Jahres 1904 ist hiernach ein recht günstiger. Bemerkenswert ist ferner die Mitteilung des Herrn Eisenbahnministers an den landständischen Ausschuß, daß die Verhandlungen über die Betriebsmittelgemeinschaft noch nicht sehr weit gediehen seien und noch nicht gesagt werden könne, ob das erstrebenswerte Ziel zu erreichen sei. Was die Personentarifreform betrifft, so wurde vom Eisenbahnminister die Erklärung bestätigt, daß die Großherzogliche Regierung ihre endgültige Stellung zu den Ergebnissen der Vorberatung erst nach Benehmen mit dem Eisenbahnrat und mit den Landständen nehmen werde.

— **Eisenbahnunfall bei Erstein.** In Erstein (Niederelsaß) hat ein Schnellzug durch die Unvorsichtigkeit der Frau eines Bahnwärters ein schweres Unglück angerichtet. Wie der „Elsässer" berichtet, stand am Dienstag Mittag, zur Zeit, wo ein Schnellzug die Station Erstein durchfährt, an einem Wärterhäuschen an der geschlossenen Schranke der bespannte Wagen des Ackerers Andres. Auf dem Wagen saßen die Frau und der Knecht des Ackerers, der Sohn saß auf einem der Pferde. Als ein von Straßburg kommender Güterzug vorbeigefahren war, öffnete die Frau des Bahnwärters die Schranken, ohne daran zu denken, daß der Schnellzug, dessen Signal sie wegen des vorüberfahrenden Güterzuges überhört hatte, jeden Augenblick kommen mußte. Der Fuhrmann war mit seinen Pferden kaum auf dem Gleis, als er den Schnellzug, den der Güterzug verdeckt hatte, heranbrausen sah. Er sprang schnell von den Pferden und war so gerettet. Der Zug nahm die zwei Pferde mit und zerriß sie, nachdem er sie eine Strecke mitgeschleppt hatte, in Stücke. Die beiden auf dem Wagen sitzenden Personen wurden herabgeschleudert. Die 47 Jahre alte Frau Andres wurde vom Zuge ungefähr 300 m mitgeschleppt und in Stücke gerissen. Ihre weit zerstreut umherliegenden Körperteile mußten mühsam zusammengesucht werden. Auch der Knecht kam unter den Zug; ihm wurde das rechte Bein abgefahren, er starb nach einigen Stunden. Die Tochter des Ackerers Andres saß, als der Wagen vor der Schranke hielt, auch auf dem Wagen. Sie ging aber, ehe der Wagen über das Gleis fuhr, ins Wärterhaus, um zu trinken, sonst wäre sie auch dem Unglück zum Opfer gefallen. Die Frau des Bahnwärters ist untröstlich; sie war in ihrem Dienst sonst pünktlich.

— **Dankschreiben des Geheimerat Bensen an die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.** Über die Feier bei Vollendung des 80. Lebensjahres des Geheimen Oberregierungsrats August Bensen haben wir bereits berichtet; heute lassen wir unter Weglassung der Anrede das Schreiben des genannten Herrn folgen, welches er der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft aus Anlaß der ihm von dieser überreichten Adresse und der Benennung einer gemischten Reibungs- und Zahnrad-Lokomotive des Systems Abt „A. Bensen" zugehen ließ. Der Inhalt dieses Schreibens zeigt, wie Bensen als Königlich preußischer Eisenbahnkommissar es seinerzeit verstanden hat, zwischen sich und den unter seiner Aufsicht stehenden Eisenbahngesellschaften ein Verhältnis zu schaffen welches, auf gegenseitigem Vertrauen beruhend, gegenseitige Hochachtung und Verehrung erzeugte und welches noch über die amtliche Tätigkeit des genannten Herrn besteht.

„Die am 31. Mai d. J. als am Tage der Feier der Vollendung meines 80. Lebensjahres von seiten der betreffenden Herren Vorsitzenden der genannten Eisenbahnbehörden mir überreichte Geburtstagsadresse nimmt unter allen an jenem Tage mir zuteil gewordenen Ehrungen einen Hauptplatz ein, und wenn dieselbe auch meines Lobes und der mir vindizierten Förderung der weltberühmt gewordenen Werke der Gesellschaft zu viel spendet, so wurde ich doch durch das Verlesen der Adresse bezw. die Überreichung derselben durch die beiden Herren Kollegen zu Tränen gerührt, indem lebhafte Erinnerungen an gemeinsam durchlebte Stunden zur Entwicklung des von den Leitern der Gesellschaft geplanten herrlichen Werkes mein Herz mit Freude durchzogen. Der Ruhm der Ausführung und mustergültigen Vollendung desselben gebührt aber lediglich dem Herrn Kollegen, Geheimen Baurat Albert Schneider, und dessen tatkräftiger Energie, mit welcher er alle Schwierigkeiten und Hindernisse besiegt hat. Ich schätze mich in meinem hohen Alter noch glücklich, daß derselbe mein Freund und Bruder geworden ist. Seine weit ausschauenden Pläne und Intentionen mit fördern zu können, ist mir stets ein freudiger Hochgenuß gewesen, wie auch die gleiche Wahrnehmung, daß der Herr Neffe des hervorragenden Eisenbahntechnikers, der Herr Direktor Glanz, in die Fußtapfen jenes Vorbildes getreten ist. Möge beiden Herren Kollegen es ferner gelingen, in gemeinsamer Arbeit des Aufsichtsrates und der Direktion das segensreiche Gedeihen der ihrer Leitung unterstehenden Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft zu fördern und solche zu verwalten. Die freundlichst mit meinem Namen bezeichnete Lokomotive möge mit ihren älteren Schwestern stets glücklich fahren und zum Wohle der Menschheit ihre Fahrten vollführen. Das walte Gott! Mit meinen besten Wünschen für das von so tüchtigen Kräften geleitete Unternehmen: vivat, crescat, floreat! nenne ich mich Ihren dankbar beglückten, einstigen Mitarbeiter

August Bensen, K. Geheimer Ober-Reg.-Rat
und früher preuß. Eisenbahnkommissar z. D."

— **Eisenbahn-Töchterhort.** Im Eisenbahn-Verordnungsblatt veröffentlicht der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten einen Auszug aus dem Geschäftsbericht der Stiftung für das Jahr 1904. Nach dem Rechnungsergebnis des Jahres 1904 hat die Einnahme 104 370,47 ℳ, die Ausgabe ebensoviel betragen. Unter ihr befinden sich 21 701 ℳ für Unterstützungen, 47 815 ℳ für Ankauf von Wertpapieren und 34 113,50 ℳ Bestand. Das Gesamtvermögen der Stiftung beträgt 226 000 ℳ in Wertpapieren. Der Bericht des Hauptausschusses besagt folgendes:

Neben dem Aufsichtsrat, dem Hauptausschuß und 22 Bezirksausschüssen wirken 5986 Vertrauensmänner ehrenamtlich für die Stiftung. — Mit laufenden oder einmaligen Beiträgen haben sich beteiligt: von 56 982 höheren und mittleren Beamten 22 197 oder 38,95 %, von 358 172 Unterbeamten und Arbeitern 68 968 oder 19,26 %. Bei den einzelnen Bezirksausschüssen schwankt die Beteiligung der höheren und mittleren Beamten zwischen 60,77 % (Posen) und 13,26 % (Königsberg) und bei den Unterbeamten und Arbeitern zwischen 30,12 % (Mainz) und 7,61 % (Königsberg). Auf jede an den Sammlungen beteiligte Person entfallen im Durchschnitt 0,71 ℳ. Bei den einzelnen Bezirksausschüssen beträgt der Durchschnitt zwischen 1,52 (St. Johann-Saarbrücken) und 0,47 (Essen). Gegen das Jahr 1903 ergibt sich leider eine Abnahme der Spender um 5941 Personen, und zwar 190 höhere und mittlere Beamte und 5751 Unterbeamte und Arbeiter. Dagegen ist die Beteiligung an den fortlaufenden Beiträgen gegen das Vorjahr bei den höheren und mittleren Beamten um 5,86 und bei den Unterbeamten und Arbeitern um 3,01 % gestiegen. Desgleichen ist der Durchschnittsbeitrag für den Kopf um 0,09 ℳ und die Gesamteinnahme aus Beiträgen und besonderen Zuwendungen um rund 9000 ℳ gestiegen. — In 238 Fällen wurden 13 491,30 ℳ Unterstützungen gewährt und außerdem 8089,85 ℳ zur Unterbringung von 188 Mädchen in Bädern und Ferienkolonien aufgewendet. Insgesamt wurden also 21 581,15 ℳ (ausschließlich 120 ℳ, die noch auf das Jahr 1903 gehören) für Unterstützungszwecke verausgabt. Hiervon entfallen auf Unterbeamte und Arbeiter 8489,80 + 7172,85 = 15 662,65 ℳ mit 174 + 170 = 344 Unterstützungsfällen. — Die Stiftung hat ihre Tätigkeit im Berichtsjahre auch auf die Ausbildung von Pflegebefohlenen an Lehrerinnenseminaren, Haushaltungsschulen und ähnlichen Anstalten ausgedehnt und damit bisher gute Erfolge erzielt. Insbesondere ist es gelungen, mehrere Mädchen im Marthahause zu Schleswig zur Ausbildung als Lehrerin unter günstigen Bedingungen unterzubringen. Die Zahl der daselbst auszubildenden Mädchen soll demnächst auf 12 erhöht werden. — Gegen das Vorjahr beträgt das Mehr an Ausgaben für Unterstützungen 16 585,65 ℳ.

— **Vereinfachte Abfertigung des Gepäcks der Amerikareisenden.** Im Interesse der mit seinen Dampfern nach Nordamerika reisenden Fahrgäste hat der Norddeutsche Lloyd die Einführung eines wesentlich vereinfachten und erleichterten Verfahrens der Abfertigung des Reisegepäcks vom 1. Juli d. J. ab angeordnet. Das bisherige umständliche Verfahren der Berechnung der Überfracht nach Maß oder Gewicht zu einem verhältnismäßig hohen Tarifsatze kommt in Wegfall, in Zukunft hat jeder Fahrgast Anspruch auf freie Beförderung eines Kabinenkoffers und seines Handgepäcks. Für alle im Gepäckraum unterzubringenden Gepäckstücke, welche als solche äußerlich erkennbar sein müssen, wird bei Beförderung ab Bremen, bezw. ab Cherbourg eine Gebühr von 4 ℳ für das Stück erhoben, diese Gebühr schließt gleichzeitig die Prämie für eine Seeversicherung des Gepäckstücks bis zur Höhe von 400 ℳ ein. In gleicher Weise wird das in den Sonderzügen des Norddeutschen Lloyd ab Berlin über Bremen und ab Paris über Cherbourg zur Verschiffung nach Newyork bestimmte Gepäck in Berlin bezw. in Paris abgefertigt. Für ersteres wird eine Gebühr von 15 ℳ, für letzteres eine solche von 12 ℳ — 15 Fr. — für das Stück einschließlich der Eisenbahn-Gepäckfracht, welche bisher vom Fahrgast zu zahlen war, erhoben, wobei ein Kabinenkoffer sowie das übliche Handgepäck für jeden Fahrgast frei befördert wird. Die Abfertigung des Gepäcks erfolgt in der in Nordamerika üblichen einfachen Art durch Schecks, deren eine Hälfte an den Gepäckstücken befestigt, während die andere gegen Zahlung der entsprechenden Gebühr den Fahrgästen ausgehändigt wird und im Ablieferungshafen für ihn zum Ausweise dient. Das reisende Publikum dürfte die Annehmlichkeiten, welche ihm durch die Einführung des wesentlich vereinfachten und äußerst bequemen Verfahrens geboten werden, jedenfalls mit Freuden begrüßen.

— **Personalnachrichten.** Bei den preußisch-hessischen Staatsbahnen ist dem Geheimen Oberbaurat und vortragenden Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten Dr. phil. und Dr.-Ing. Zimmermann der Charakter als Wirklicher Geheimer Oberbaurat mit dem Range eines Rates erster Klasse verliehen worden. — Ferner sind zu Regierungsbaumeistern ernannt: Der Regierungsbauführer des Eisenbahnbaufachs Emil Jöhrens aus Hannover und der Regierungsbauführer des Maschinenbaufachs Oskar Fuhrmann aus Königsberg i/Pr. — Gestorben sind: Die Regierungs- und Bauräte Riemer, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Essen a/R. und Reppenhagen, Vorstand der Eisenbahn-Werkstätteninspektion b, Grunewald.

Bei der bayerischen Staatseisenbahnverwaltung wurden in dauernden Ruhestand versetzt: der Zentralwerkstättendirektor Franz Michell in Regensburg unter Verleihung des Titels eines Oberregierungsrats und der Inspektor August Freiherr v. Strauß in Plattling unter Verleihung des Titels eines Oberinspektors; gestorben ist der Regierungsrat bei der Eisenbahnbetriebsdirektion in Rosenheim Carl Bauer.

Im Bereiche der Großherzoglich badischen Staatseisenbahnen ist dem Regierungsbaumeister, Maschineninspektor Heinrich Baumann unter Belassung des Titels Maschineninspektor die etatsmäßige Amtsstelle eines Zentralinspektors bei der Generaldirektion übertragen worden.

Österreich.

— **Verstaatlichungsfragen im Parlament.** Aus Anlaß der Beratungen des Eisenbahnausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses über die Verstaatlichung der Pinzgaubahn, entwickelte sich in der Sitzung vom 21. d. M. eine lebhafte Erörterung über die Verstaatlichungsfrage im allgemeinen, wobei Abgeordnete aus Böhmen, Galizien, den Alpenländern und der Bukowina für die Verstaatlichung eintraten. Bereits am 20. d. M. hatte der Ministerpräsident in der Konferenz der Parteiobmänner erklärt, daß das gegenwärtige Kabinett die Verstaatlichung der Bahnen grundsätzlich wünsche und das gemischte System verwerfe. Es werde der Frage gewiß näher treten, doch erfordere die Angelegenheit eine eingehende Vorberatung.

Bei der Beratung der erwähnten Gesetzvorlage wünschte zunächst ein Abgeordneter des Polenklubs eine Erklärung, wie sich die Regierung zur großen Aktion der Verstaatlichung der Privatbahnen stelle und was sie bis jetzt vorgekehrt habe. Ein Abgeordneter der Jungtschechenpartei schließt sich diesem Ersuchen an. Er beleuchtete die große Wichtigkeit der Verstaatlichung, insbesondere im gegenwärtigen Zeitpunkte, wo der Ausgleich zwischen den beiden Reichshälften auf der Tagesordnung stehe. In diesem großen wirtschaftlichen Kampf könne Österreich nur dann obsiegen, wenn es die nötigen Waffen in der Hand habe, und die wirksamste wirtschaftliche Waffe gegenüber Ungarn bestehe in der Verstaatlichung der großen Privatbahnen, wodurch die österreichische Reichshälfte die Hauptausfuhrschlüssel in Bruck, Marchegg und Oderberg in die Hand bekomme. In dieser Richtung sei diese Frage eine Lebensfrage für die österreichische Reichshälfte. Man habe früher nationale Momente bei der Beurteilung der Verstaatlichung hervorgehoben. Diese Befürchtungen seien schon lange widerlegt. Nun drängen die großen wirtschaftlichen Fragen, die für alle Nationalitäten dieses Staatsgebietes die gleiche Bedeutung haben, und es sei die höchste Zeit, daß man hier vollständig geeint vorgehe, und das einzige große Mittel hierzu bietet die Lösung der Verstaatlichungsfrage.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums stellte fest, daß in zweifacher Hinsicht von ihm grundsätzliche Erklärungen abverlangt worden wären; die erste, dahingehend, ob die Regierung in ähnlichen Fällen, wie bei der Pinzgauer Lokalbahn auch bereit sei, andere Sanierungsaktionen vorzunehmen, könne er mit dem Ausdrucke seiner Bereitwilligkeit beantworten, falls die Maßnahme sich für die Staaatsverwaltung ebenso vorteilhaft erweise wie im gegenwärtigen Falle. Was aber die von ihm abverlangte Erklärung wegen der Fortführung der Verstaatlichungsaktion betreffe, so sei er nicht darauf gefaßt gewesen, eine solche für die Gesamtregierung bindende Erklärung bei diesem Inzidenzfalle abzugeben. Er würdige die Frage der Fortführung der Verstaatlichungsaktion in ihrer ganzen Tragweite vollauf, sei jedoch ohne Einvernehmen mit den anderen maßgebenden Faktoren nicht in der Lage, sich heute insbesondere über das Ausmaß und die Frage des Zeitpunktes zu äußern, er bitte, eine solche Äußerung bei sich bietender Gelegenheit, allenfalls bei der Beratung des Budgets, abgeben zu dürfen.

Nach dem Leiter des Eisenbahnministeriums sprachen noch Abgeordnete der übrigen Parteien, welche sich sämtlich zu gunsten der Verstaatlichung aussprachen; u. a. erklärte ein Mitglied der christlich-sozialen Partei, daß diese unbedingt für die Verstaatlichung der großen Bahnlinien des Reiches sei und keine Bedenken in nationaler Hinsicht hege.

Ein Abgeordneter des Polenklubs erklärte namens seiner Klubgenossen auf demselben Standpunkt zu stehen wie der Abgeordnete des Tschechenklubs. Er hob hervor, daß auch in der ungarischen Frage, welche immer bestehen werde, die Tarifhoheit des Staates eines der wesentlichsten Machtmittel sei, über welche Österreich verfüge, und dies umsomehr, als nachgewiesenermaßen Ungarn die österreichischen Bahnen sechsmal soviel brauche als Österreich die ungarischen. Wenn aber ein großer Teil der österreichischen Bahnen in privaten Händen sei, und der Staat über das unbedingte Tarifhoheitsrecht bei diesen Bahnen nicht verfüge, wenn Österreich über die Schlüssel Marchegg, Bruck und Oderberg nicht verfüge, begebe es sich eines der wichtigsten Machtmitel in der ungarischen Frage. Deutsche und Tschechen sollten in dieser gemeinsamen Sache den Streit ausschalten und wie alle anderen mitteleuropäischen Staaten, alles dazu beitragen, um endlich dem reinen Staatsbahnbetrieb zum Durchbruche zu verhelfen.

Ein Abgeordneter der deutschen Volkspartei erklärte, daß er und seine Parteigenossen grundsätzliche Anhänger des reinen Staatsbahnsystems seien, daß sie auch an den Alpenländern erfahren haben, welche große wirtschaftliche Schädigungen das bisherige gemischte System brachte; er hoffe, daß der angebahnte nationale Friede es ermöglichen werde, die diesbezüglichen Aktionen auch von alpenländischer Seite zu unterstützen.

Schließlich erklärte auch ein Abgeordneter der alldeutschen Partei, daß sie gemäß ihrem Grundprogramm für die Verstaatlichung der Bahnen eintreten werde.

— **Erhöhung der Staatsgarantie für mehrere Bahnen niederer Ordnung.** Hierüber ist in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 19. d. M. von der Regierung ein Gesetzentwurf eingebracht worden. Danach sollen die gesetzlich festgestellten Höchstbeträge des vom Staate garantierten jährlichen Reinertrages der in der Vorlage angeführten Bahnen um diejenigen Beträge erhöht werden, welche dem jährlichen Erfordernisse für die höchstens 4prozentige Verzinsung und Rückzahlung der neuen aufzunehmenden Anlehen und zwar für die Eisenbahnlinien: Marienbad-Karlsbad von 1 740 000 Kr., Lambach-Haag von 140 000 Kr., Kühnsdorf-Eisenkappel von 60 000 Kr., Triest-Parenzo von 2 520 000 Kr. und Bregenz-Bezau von 2 400 000 Kr. entsprechen. Die Regierung soll ferner ermächtigt werden, den gesetzlich festgestellten Höchstbetrag der Staatsgarantie für die Vintschgaubahn behufs Bedeckung der eingetretenen Mehrerfordernisse am Baukapital, sowie zur Bedeckung der Kosten des Einzelprojekts für die Fortsetzung nach Nauders und an die Reichsgrenze gegen die Schweiz um jenen Betrag zu erhöhen, der dem jährlichen Erfordernisse für die höchstens 4prozentige Verzinsung und Rückzahlung eines aufzunehmenden Anlehens von 3 400 000 Kr. entspricht. Schließlich soll die Regierung ermächtigt werden, die gesetzlich festgesetzte Staatsgarantie der Eisenbahn Hartberg-Friedberg zum Zwecke der Bedeckung des Mehrerfordernisses am Baukapitale, sowie die Kosten der Aufstellung des Einzelprojektes und die Bauvorbereitung für die Eisenbahnlinie Friedberg-Aspang im Betrage von 300 000 Kr. um den für die höchstens 4prozentige Verzinsung und Rückzahlung eines aufzunehmenden Anlehens von 1 900 000 Kr. erforderlichen Betrag zu erhöhen.

Die Mehrkosten waren, so führt die Begründung aus, bisher durch Aufnahme schwebender Schulden bedeckt worden. Nachdem nunmehr die Höhe dieser Mehrerfordernisse mit ausreichender Verläßlichkeit angegeben werden kann, erachtet die Staatsverwaltung den Zeitpunkt für gekommen, diese Mehrerfordernisse durch fundierte Anlehen bedecken zu lassen und behufs Ermöglichung dieser Maßnahme die vom Staate gewährte Erträgnisgarantie auf das Erfordernis der neu aufzunehmenden Anlehen auszudehnen. Gleichzeitig erachtet es aber die Staatsverwaltung für angezeigt, im gleichen Wege schon jetzt auch die Beschaffung jener Geldmittel sicher zu stellen, welche zum Zwecke der heute bereits für die nächste Zukunft vorauszusehenden Ergänzungsarbeiten, dann für die zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und im Interesse eines wirtschaftlichen Betriebes gebotene Ausgestaltung der Bahnen und zur Nachschaffung von Fahrbetriebsmitteln, überhaupt zur Bildung ausreichender Investitionsreserven erforderlich erscheinen. Durch dieses Vorgehen würde das staatliche Budget nicht nur keine Mehrbelastung, sondern vielmehr eine nicht unwesentliche Erleichterung gegenüber dem gegenwärtigen Zustande erfahren, da die Ersparung an Zinsen und Kosten bei Umwandlung der schwebenden Schulden in fundierte ungefähr ein halbes Prozent der bezüglichen Kapitalssummen beträgt. Aber auch die weiter in Aussicht genommene Beschaffung von Mitteln für erst vorzunehmende Ergänzungsarbeiten und Ausgestaltungsmaßnahmen im Wege fundierter Anlehen erweise sich durch Entlastung der Betriebsrechnungen von Bahnerhaltungskosten und durch Ermöglichung der Hebung des Verkehrs nicht nur unmittelbar als

eine wirtschaftliche Maßnahme, sondern auch als die zweckmäßigste und billigste Beschaffungsform. Was die einzelnen Bahnen anbelangt, so hat sich bei Durchführung des Baues der Eisenbahn Marienbad-Karlsbad gegenüber den ursprünglichen Entwürfen im Interesse des Bahnbestandes und des Betriebes die Notwendigkeit vielfacher Änderungen in der Trassenführung und in der Anordnung der Bahnanlagen ergeben. Abgesehen von dieser Überschreitung erscheinen aber rücksichtlich dieser Bahn noch weitere Investitionen und Anschaffungen dringendst wünschenswert. Der Verkehr hat sich auf der in Rede stehenden Bahnlinie gleich nach der Inbetriebsetzung im Jahre 1898 erfreulicherweise so lebhaft gestaltet und in dieser Höhe auch weiter erhalten, daß die weitere Ausgestaltung der Bahn, namentlich aber deren Ausrüstung für den Schnellzugsverkehr notwendig geworden ist. Der erwähnte starke Verkehr habe aber auch noch die Ergänzung des Fahrparkes nahegelegt.

Bei der Lokalbahn Lambach-Haag sind die Mehrerfordernisse auf die höheren Grundeinlösungskosten sowie auf Dammrutschungen, bei der Lokalbahn Kühnsdorf-Eisenkappel auf die erhöhten Kosten des Anschlusses an das Südbahnnetz, bei der Lokalbahn Triest-Parenzo auf die weniger günstige Begebung des Prioritätsanlehens infolge ungünstiger Lage des Geldmarktes, auf notwendige Änderungen in der Trassenführung sowie auf den Mehrbedarf an Fahrbetriebsmitteln zurückzuführen. Auch bei der Bregenzerwaldbahn übte die Lage des Geldmarktes auf die Begebung einen abträglichen Einfluß; ferner verursachten die Hochwässer des Jahres 1901 vielfache Zerstörungen an bereits halbfertigen Bauwerken und vernichteten große Mengen von Baumaterialien. Hierzu kam noch, daß die Bauunternehmung, welcher der Bau der Bregenzerwaldbahn übertragen war, in Konkurs geriet. Schließlich legten auch die während der Hochwässer gewonnenen Erfahrungen an einigen Punkten der Bahn eine größere Sicherung eindringlich nahe, wie auch die Verkehrsentwicklung eine Vermehrung des Fahrparkes als geboten erscheinen ließ. Bei der Vintschgaubahn waren es die Mehrkosten der Etschregulierung, die erhöhten Erfordernisse der Grundeinlösung, sowie als notwendig sich ergebende Projektsänderungen, welche das nun zu bedeckende Mehrerfordernis erklären, während bei der Eisenbahn Hartberg-Friedberg die zu dem Zwecke, um den Anschluß der Bahn an die geplante Wechselbahn zu ermöglichen, als notwendig vorgenommenen Trassenänderungen die Mehransprüche begründen. Im übrigen wird bemerkt, daß bei der überwiegenden Mehrzahl der gesetzlich sichergestellten und mit der Staatsgarantie ausgestatteten Lokalbahnen das ursprünglich festgesetzte Baukapital sich als vollkommen ausreichend erwiesen hat.

— Die Beratungen des Abgeordnetenhauses in Lokalbahnfragen wurden am 19. d. M. fortgesetzt. Der Leiter des Eisenbahnministeriums stellte hierbei mit Befriedigung fest, daß die einzelnen Bahnprojekte allseits warme Unterstützung gefunden haben, und wies die bestehende Besorgnis, daß das Eisenbahnministerium künftighin die Subventionierung der Lokalbahnen nur im Wege der Übernahme von Aktien in Aussicht genommen habe, dagegen den Weg der Garantiezusicherung bei Errichtung von Lokalbahnen unbedingt ausschließen wolle, als unbegründet zurück. Es werde auch in Zukunft im geeigneten Falle die Gewährung einer Reinertragsgarantie nicht ausgeschlossen sein.

Es handle sich allerdings hier um eine tiefgreifende Entscheidung, weil die Gewährung von Subventionen für Lokalbahnen bekanntlich nur dann erfolgt, wenn ein Großteil des Anlagekapitals, alle Prioritätsaktien, Prioritätsobligationen und auch ein Teil des Stammkapitals von den Interessenten und zumeist durch die Garantie der Königreiche und Länder gedeckt sind, so daß nur der Schlußstein für die Finanzierung, die Ergänzung verhältnismäßig geringer Fehlbeträge durch Gewährung einer nicht bedeutenden Subvention erfolgt. Das Opfer des Staates sei also hierbei ein begrenztes.

Ganz anders stehe es bei Gewährung einer Staatsgarantie. In diesem Falle sei der Großteil des Kapitals auf Grund der Garantie zu beschaffen. Schon der Umstand, daß eine solche in Anspruch genommen werde, gebe eine gewisse Richtschnur dafür, daß das zu gewärtigende Erträgnis dem garantierten Erträgnisse nicht gleichkommen werde, daß von vornherein mit einem verhältnismäßig sehr erheblichen Opfer der Staatsverwaltung hier gerechnet werden müsse. So würde z. B. die Garantie für die Lokalbahn Taus-Tachau, eine Eisenbahn mit einem Anlagekapital von rund 7 000 000 Kr., dasselbe finanzielle Opfer für den Staat bedeuten, wie die Subventionierung der vorliegenden sieben Lokalbahnen mit einem Kostenaufwande von 27 000 000 Kr. Aus diesen Erwägungen dürfte es gerechtfertigt erscheinen, wenn das Eisenbahnministerium Staatsgarantie nur für jene Fälle in Aussicht nimmt, wo ein hervorragend wirtschafts- und eisenbahnpolitisches Moment die Größe des zu bringenden Opfers rechtfertige.

Die in Frage kommenden böhmischen Bahnen seien zumeist vom Lande garantierte Bahnen, welche vom Staate mit Selbstkostenvergütung betrieben werden, die also mehr die Finanzen des Landes als des Staates berühren. Die Staatsverwaltung als loyale Betriebsführerin werde es sich aber stets angelegen sein lassen, im Interesse der Bahnunternehmungen und der garantierenden Königreiche vorzugehen. In diesem Sinne sei sie mit Erfolg bestrebt, die Einnahmen zu erhöhen und die Ausgaben zu verringern. Redner könne darauf hinweisen, daß es gelungen sei, den Betriebskoeffizienten seit 1899 bis heute von ungefähr 73 % auf nahezu 51 % herabzudrücken und den Reinertrag von 0,8 % auf 2,1 % zu erhöhen. Diese loyale Art und Weise der Betriebsführung bewirke aber auch eine gewisse Zurückhaltung gegenüber jenen Wünschen der Interessenten, welche mit einer Betriebskostenerhöhung verbunden sind.

Eine der schwierigsten Fragen bei den Lokalbahnen sei bekanntlich die Herstellung ausreichender Zugverbindungen. Redner glaube, daß dies in absehbarer Zeit, namentlich bei Verwendung von Motorwagen und Einführung leichter Maschinen und dergl. ohne ungebührliche Erhöhung der Betriebskosten werde durchgeführt werden können. Bezüglich der Absicht, den Lokalbahnen auch den Durchzugverkehr zuzuweisen, führt Redner an, daß trotz entgegenstehender Bedenken die Staatsverwaltung in Würdigung ihrer Aufgabe, die Ertragsverhältnisse der Lokalbahnen nach Möglichkeit zu fördern, auch in dieser Beziehung das weiteste Entgegenkommen bewiesen habe. Gegenüber den Ausführungen eines Abgeordneten, der die Aufstellung eines großzügigen Eisenbahnprogramms der Regierung empfohlen habe, bemerkt Redner, daß ein großzügiges Programm auch eine großzügige Durchführung voraussetze und die damit verbundenen schweren finanziellen Opfer in Betracht zu ziehen seien; daß es übrigens der Regierung bisher an einem solchen Programm nicht gefehlt habe. Und neben diesem großzügigen Programm sei auch eine Reihe von Lokalbahnen von fast nicht minderer Bedeutung zur Durchführung gebracht worden. Dagegen müsse Redner auf Grund seiner langjährigen Erfahrung die weitere Anregung, die Verfassung eines umfassenden, allgemeinen Linienprogramms, als bedenklich erachten. Die Aufstellung eines solchen habe übrigens auch von seiten der Interessentenkreise selbst die größte Anfechtung erfahren. Zum Schlusse erklärt Redner, daß er bezüglich der Bahnen, die im Verlaufe der Debatte besprochen worden seien, im gegenwärtigen Zeitpunkte noch nicht Stellung nehmen könne. Die Regierung werde aber auch in Zukunft die fortschreitende systematische Ausgestaltung des inländischen Lokalbahnwesens mit vollster Aufmerksamkeit verfolgen und innerhalb der gebotenen Grenzen mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln bestrebt sein, die gedeihliche Entwicklung dieses so wichtigen Gebietes zu fördern und zu unterstützen.

Der Berichter erörterte die einzelnen im Laufe der Debatte vorgebrachten Wünsche und hob insbesondere hervor, daß die Verbindung der Welser Bahn über Aschach zum Anschlusse an das Böhmerwaldbahnnetz nicht nur eine lokale Bedeutung hätte, sondern auch für beide Kronländer und den Staat von erheblichem Nutzen wäre, weil hierdurch der Verkehr von der Pyhrnbahn nach Südböhmen und von da in den industriellen westlichen Teil Böhmens hinübergeleitet würde. Die Frage des Übergangsverkehrs zwischen Haupt- und Lokalbahnen empfehle er angelegentlich der Aufmerksamkeit des Eisenbahnministeriums. Die Aufstellung eines Programms müßte man den einzelnen Königreichen und Ländern überlassen, welche die dringendsten und reifsten Projekte in erster Reihe stellen müßten. Erst dann könnte das Eisenbahnministerium an die Verfassung eines großen Programms schreiten. In der Frage der Lokalbahntarife betont der Berichterstatter gegenüber dem Leiter des Eisenbahnministeriums, daß eine Ermäßigung der Tarife keineswegs immer eine Einbuße an Einnahmen bedeute.

In der Sonderdebatte zu Art. I forderte ein Abgeordneter die Regierung auf, insbesondere auch bei dieser Gelegenheit die höchst bedenklichen, ja unmoralischen Verhältnisse zu bekämpfen, die aus der Ausgabe der Prioritätsaktien entstehen. Diese stehen in der Mitte von Prioritäten und Aktien. Prioritätsbesitzer seien Gläubiger der Gesellschaft, erhalten ihre Zinsen, haben aber an der Verwaltung nicht teilzunehmen. Die Prioritätsaktionäre erhalten auch Dividenden vor den anderen, nehmen aber auch mit ihnen an der Generalversammlung teil und haben daher die Möglichkeit, die anderen zu majorisieren. Nachdem Art. II der Regierung die Festsetzung der näheren Modalitäten für die Zuwendung der Kapitalbeträge vorbehalte, legt Redner der Regierung nahe, daß sie sich entweder gegen die Ausgabe von Prioritätsaktien überhaupt ausspreche oder sie, wenn möglich, hintanhalte, falls dies aber nicht möglich sei, wenigstens vorsorge, daß bei der Generalversammlung eine derartig getrennte Mehrheit der Stammaktionäre und der Prioritätsaktionäre bei allen denjenigen Maßnahmen sich bilden könne, bei denen das Interesse der beiden Teile ein verschiedenes sei.

Ein anderer Abgeordneter wendete sich dagegen, daß die Grundeinlösung bei den Bahnbauten sehr häufig den Bauunternehmungen übertragen werde, welche die Grundstücke den Besitzern oft zu nicht entsprechenden Preisen abdrücken. Die Staatsverwaltung möge die Grundeinlösung von Amts wegen vornehmen. Redner bemängelte ferner die zu hohen Betriebskosten der Lokalbahnen, welche im staatlichen Betriebe stehen, zu deren Grundlage die Betriebskosten der Hauptbahnen genommen werden.

Eine Reihe anderer Abgeordneter regte den Ausbau weiterer Bahnen an.

Das Gesetz wurde schließlich in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Den nächsten Punkt der Tagesordnung bildete der Bericht des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage betreffend die Erhöhung der Staatsgarantie für die Lokalbahn Trient-Malè.

Der Berichter betonte die außerordentliche Bedeutung der Bahn Trient-Malè für die betreffende Gegend und verwies darauf, daß diese Bahn die erste Anlage einer Lokalbahn mit elektrischem Betrieb auf gewöhnlichen Straßen sei und durch sie vielleicht der Weg zu einer Umänderung der Verkehrsmittel in den Alpenländern eröffnet werden wird.

Ein Vertreter Deutsch-Tirols führte aus, die in Verhandlung stehende Vorlage zeige, daß die Regierung den Italienern, wenn es sich um die Erfüllung von Eisenbahnwünschen handle, weit mehr entgegenkomme als den Deutschen. Alle in den letzten Jahren gebauten Lokalbahnen in Deutsch-Tirol haben zusammen eine Staatssubvention von nur 450 000 Kr. bekommen, während die Bahn Trient-Malè allein eine Staatssubvention von mehr als 5 000 000 Kr. zugesichert erhalten solle. Ein weiterer Beweis für die wenig wohlwollende Haltung der Regierung gegenüber den deutschen Lokalbahnwünschen sei das Fleimstal-Bahnprojekt. Es sei kein Zweifel, daß durch die Lokalbahn Trient-Malè der Verkehr zum Schaden des Bozener Talkessels nach Trient abgelenkt werde, und es wäre nur billig, daß durch den Bau der Fleimstalbahn diesem Talkessel eine entsprechende Schadloshaltung gewährt würde. Bisher sei es aber nicht möglich gewesen, von der Regierung für das von den Deutschen gewünschte Neumarkter Projekt die Konzession zu erhalten, obwohl dasselbe die Regierung nichts kosten würde, da die Interessenten das ganze Kapital aufbringen. Die Regierung nehme in dieser Frage eine zweideutige Haltung ein und erteile die Konzession nur deshalb nicht, weil die Italiener dagegen seien. Redner glaube im Namen aller Deutschen in Tirol ohne Unterschied der Partei das Verlangen stellen zu dürfen, daß die Regierung endlich die Konzession für das Fleimstal-Bahnprojekt erteile. Als ein vom ganzen Lande anerkanntes, über die Bedeutung einer Lokalbahn hinausgehendes Projekt müsse er der Regierung den beschleunigten Ausbau der Vintschgaubahn, und zwar nicht nur nach Mals, sondern bis nach Landeck zum Anschlusse an die Schweiz ans Herz legen. Redner befürwortet weiter den Bau der Lokalbahnen von Innsbruck über Scharnitz an die bayerische Landesgrenze, von Lermoos nach Reutte, von Kufstein nach Kössen, von Brunnek nach Sand und der Dolomitenbahn. Die Tiroler Lokalbahnen, sagt Redner, haben sich stets als vollkommen rentable Unternehmungen erwiesen, und es wäre höchste Zeit, wenn der Staat etwas für den Fremdenverkehr in diesem Lande tun wollte. Tirol habe umsomehr Anspruch auf diese Berücksichtigung, weil durch die Tauernbahn zweifellos eine Ablenkung des Verkehrs stattfinden werde. Redner erwartet von dem gegenwärtigen Leiter des Eisenbahnministeriums, daß er endlich auch den Wünschen des Landes Tirol Gerechtigkeit werde widerfahren lassen und daß die schönen Worte, deren man nun schon genug gehört habe, mit möglichster Beschleunigung in Taten umgesetzt werden.

Ein anderer Abgeordneter aus Tirol forderte die Erweiterung des Tiroler Bahnnetzes, um jene Schäden wettzumachen, die diesem Lande durch den deutschen Handelsvertrag zugefügt werden. Er befürwortete insbesondere den Bau der Vintschgaubahn bis Landeck und der Fernbahn. Redner beantragte eine Resolution, in der die Regierung aufgefordert wird, ein Generalprojekt samt Kostenvoranschlag, die Fernbahn betreffend, auf Staatskosten ehestens ausarbeiten zu lassen. Er unterstützt weiter das Fleimstal-Bahnprojekt über Neumarkt und tritt endlich für die Lokalbahn St. Johann-Kössen ein.

Der Berichter stellte mit Befriedigung fest, daß kein Redner der gegenwärtigen Vorlage entgegengetreten sei. Er wendet sich gegen die Behauptung von der großen Bevorzugung Welschtirols im Vergleiche zum deutschen Landesteile und hält ihr den Umstand entgegen, daß in Welschtirol ein Kilometer Bahn auf 2500, in Deutschtirol auf 800 Einwohner entfalle. Wenn der betreffende Abgeordnete gesagt habe, alle Deutschen seien für das Bozener Projekt der Fleimstalbahn, so erwidere er: alle Italiener seien für das Trientiner Projekt. Das würde sich also die Wage halten. Er spreche aber den Wunsch aus, daß es zu einer Versöhnung zwischen beiden Teilen kommen möge, und dies könnte durch die Wahl der Linie über den Karersee geschehen. Die Karerseebahn sei sicherlich weniger unmöglich als die empfohlene Dolomitenbahn. Darin stimmen alle Vertreter Tirols überein, daß dem Eisenbahnwesen in Tirol von der Regierung größere Aufmerksamkeit geschenkt werden müsse. Vor allem sei es der übereinstimmende Wunsch, daß der Ausbau der Vintschgaubahn zur Vollendung komme.

Das Gesetz wurde sodann in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Weiter folgte der Bericht über den Gesetzentwurf betreffend die Herstellung der Lokalbahn Krems-Grein. Der Berichter hob hervor, daß der Ausschuß diese Vorlage auf das wärmste empfehle. Was der Staat hier durch mehr als 30 Jahre verschuldet habe, solle jetzt gut gemacht werden. Es gebe bis heute noch keine Donautalbahn. Es sei eine Staatsnotwendigkeit, daß den Donaustädten wiedergegeben werde, was ihnen mit dem Bau der Kaiserin Elisabethbahn genommen worden sei. Das Einwirkungsgebiet der Bahn Krems-Grein, zwischen Kaiser Franz Josephbahn und Westbahn gelegen, sei ein ganz bedeutendes. Die Kosten seien allerdings ziemlich hohe; sie seien ursprünglich in der Vorlage auf Grund des Generalprojektes mit 15 300 000 Kr. veranschlagt gewesen. Nach den Einzelplänen ergebe sich jedoch die Notwendigkeit einer Erhöhung auf 17 400 000 Kr. Diese Erhöhung habe der Ausschuß vorgenommen.

Das Gesetz wurde in zweiter und dritter Lesung angenommen.

Schließlich folgt der Bericht über den Gesetzentwurf betreffend die Beschaffung der Geldmittel zur Umgestaltung der Kremstalbahn in eine Hauptbahn zweiten Ranges und die allfällige Einlösung dieser Bahn durch den Staat. Der Berichter beantragte die Annahme des Gesetzentwurfes mit der Abänderung, daß zur Bedeckung der Kosten für die Umgestaltung dieser Bahn die vom Ausschusse beantragte Summe von 4 500 000 Kr. auf 5 100 000 Kr. erhöht werde und dementsprechend die Ziffern in dem Gesetzentwurfe geändert werden.

Der Leiter des Eisenbahnministeriums gab die Erklärung ab, daß die Regierung mit der vom Berichter beantragten Erhöhung der Ziffernansätze vollkommen einverstanden sei, dies umsomehr, als dadurch die Möglichkeit gegeben sei, die Einmündung in den Linzer Bahnhof zu bewerkstelligen. Diese Einmündung stehe im Zusammenhange mit dem bevorstehenden Umbau dieses Bahnhofes. Die Verhandlungen und Erhebungen hierüber seien soweit gediehen, daß ein Entwurf aufgestellt worden sei, welcher allen Anforderungen entspreche und auch die nötige Erweiterung ermögliche.

Der Gesetzentwurf wurde sodann in zweiter und dritter Lesung mit der vom Berichter vorgeschlagenen Erhöhung der Ziffern angenommen.

— **Neuer Militärtarif für die österreichischen und ungarischen Eisenbahnen.** (Druckfehlerberichtigung.) In Nr. 47 S. 715 d. Ztg. linke Spalte, vorletzte und letzte Zeile von unten soll es statt „nicht wie früher getrennt für die Linien jeder einzelnen Verwaltung, sondern unter Durchrechnung der Gebühren“ lauten „getrennt für die Linien jeder einzelnen Verwaltung und nicht wie früher unter Durchrechnung der Gebühren.“

— **Südbahn.** Gleichzeitig mit dem Geschäftsberichte der Südbahn für das Jahr 1904 wird der Bericht des Prioritätenkurators Dr. Groß für dieses Jahr versendet. Der Kurator bespricht in seinem Berichte u. a. auch die Dividendenfrage und die im italienischen Parlament angeregte Ablösung der italienischen Annuität. Die gestiegenen Einnahmen der Südbahn haben, wie der Kurator bemerkt, in der Öffentlichkeit zu Erörterungen über den Zeitpunkt der Aufnahme dauernder Dividendenzahlungen und Aktienamortisierung geführt. In dieser Hinsicht habe aber das Übereinkommen vom 16. September 1903 so genaue und deutliche Anordnungen getroffen, daß sie jeden Zweifel ausschließen, indem nämlich im Art. VII Abs. 10 desselben vorgeschrieben ist, daß die Tilgung der Aktien und die Ausschüttung von Dividenden an die Aktionäre nur unter der Bedingung stattfinden kann, daß die vorgesehenen Überweisungen an die Reserve aus den Ertragsüberschüssen erfolgt sind. Wenn danach auch die Aufnahme der dauernden Dividendenzahlungen für die nächsten Jahre nicht in Aussicht gestellt erscheint, so werde die anhaltende Einnahmesteigerung der Südbahn hoffentlich doch wenigstens die Folge haben, daß sie imstande sein werde, den in den nächsten Jahren durch die Fertigstellung der zweiten Bahnverbindung mit Triest eintretenden Wettbewerb, auf welchen in den Voranschlägen nur schätzungsweise Bedacht genommen worden ist, leichter zu ertragen. Bezüglich der im italienischen Parlament angeregten Frage der Ablösung der von der italienischen Regierung alljährlich zu leistenden Annuitätenzahlung von 28 158 163 Kr. genüge es wohl, darauf hinzuweisen, daß gemäß des zwischen der

italienischen Regierung und der Südbahn geschlossenen Vertrages Basel, 17. November 1875, und des Zusatzvertrages Wien, 25. Februar 1876 (Art. III), die italienische Regierung an die Südbahngesellschaft alljährlich bis 31. Dezember 1954 nach Abzug des Betrages der italienischen Steuer eine Annuität im Betrage von 29 569 887 Fr. = 28 158 163 Kr. und vom 1. Januar 1955 bis Ende Dezember 1968 eine solche von 12 774 751 Fr. zu zahlen hat, und daß diese Annuität laut Art. IV des Zusatzvertrages vom 25. Februar 1876 ausdrücklich von jeder gegenwärtigen oder künftigen direkten oder indirekten Steuer und von jeder Beitragsleistung zu Zwangsanlehen in Italien frei erklärt und bestimmt wurde, daß sie in keinem Falle aus welchem Grunde immer würde herabgesetzt werden können. Bei dieser Sachlage und bei der über jeden Zweifel stehenden Vertragstreue der italienischen Regierung sei also jede einseitige Änderung dieser vertragsmäßigen Bestimmungen von vornherein als ausgeschlossen anzusehen.

— **Haftpflicht der Eisenbahnen.** Der Oberste Gerichtshof fällte dieser Tage eine Entscheidung, die für die Frage der Haftung für Schäden, die durch den Bau von Eisenbahnen verursacht werden, von großer Tragweite ist. Ein Fabrikbesitzer verklagte die beteiligte Bahnverwaltung auf Schadenersatz von 40 000 Kr., weil er durch die Auflassung einer Schienenübersetzung der bequemen Verbindung mit dem Bahnhof verlustig wurde, deren er sich bis dahin bedienen konnte. Sein Schaden sei durch die Notwendigkeit, sich Wagen und Pferde zu halten, den Zeitverlust, den er bei Zuführung der Waren zu dem nunmehr schwerer erreichbaren Bahnhof erleide, entstanden. Die beklagte Bahn wendete ein, daß der Kläger kein Recht auf den unveränderten Bestand des Straßennetzes habe, somit keines Rechtes, sondern nur eines zufällig genossenen Vorteils verlustig gegangen sei. Diesen Verlust aber müsse sich jeder gefallen lassen. Die erste Instanz wies die Klage ab. Das Oberlandesgericht gab der Berufung des Klägers Folge. Der Oberste Gerichtshof dagegen sprach aus, daß nur die Verletzung von Rechten, nicht aber die Verletzung von zufällig genossenen Vorteilen (Interessen) zum Schadenersatz verpflichte, und stellte das Urteil der ersten Instanz wieder her.

— **Neue Hotels in den Alpen.** In dem jüngst errichteten Studienbureau des Syndikats für den Bau und Betrieb von Alpenhotels im Zuge der neuen Alpenbahnen, von dem kürzlich berichtet wurde, fand eine Sitzung der beteiligten Firmen statt, in der grundlegende Beschlüsse über die Ausführung der Hotels gefaßt worden sind. Vertreter des Syndikats werden noch in diesem Monat jene Örtlichkeiten in den von den neuen Eisenstraßen erschlossenen Alpengegenden bereisen, wo der Bau von Hotels sich als zweckmäßig erweist. Diese sollen nach dem Muster der vornehmen schweizerischen Berghotels mit großem Komfort eingerichtet und dementsprechend betrieben werden. Außer diesen großen Hotels ist die Errichtung von Touristenhotels geplant, die den Ansprüchen einfacher Touristen angepaßt werden sollen. Es unterliegt keinem Zweifel, daß sich in die durch die neuen Alpenbahnen erschlossenen Gegenden ein mächtiger Strom heimischer und internationaler Touristen ergießen wird; die vom Syndikat ins Auge gefaßte Errichtung von Alpenhotels in dem vom Großglockner und vielen anderen eisgepanzerten Bergriesen der Tauern- und Karawankengebirge beherrschten Gebiete ist zweifelsohne von hohem volkswirtschaftlichen Wert für den Staat und die interessierten Alpenländer, nicht minder aber auch für die österreichische Staatseisenbahnverwaltung.

— **Personalnachrichten.** Am 21. d. M. starb der Kaiserliche Rat und Zentralinspektor der österreichischen Nordwest- und südnorddeutschen Verbindungsbahn Georg v. Görgey im 59. Lebensjahre. Er leitete seit vielen Jahren das Sekretariat der Direktion und hatte den Ruf eines in jeder Richtung ausgezeichneten Beamten. Sein Tod bedeutet für die Gesellschaften, denen er diente, einen schweren Verlust.

Ungarn.

— **Das Eisenbahnnetz Ungarns.** Im Jahre 1903 betrug die Baulänge der Linien der ungarischen Eisenbahnen 17 936 km, die Betriebslänge 18 364 km. Mit Ende des Jahres 1904 wiesen die im Betriebe stehenden Eisenbahnen mit Dampfbetrieb folgende Betriebslängen auf: I. Hauptlinie: ungarische Staatsbahnen: a) eigene Linien 7377 km, b) Mitbetriebsstrecken und im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen stehende ausländische Anschlußbahnen 147 km, zusammen 7525 km; II. gesellschaftliche Hauptbahnen 8864 km; III. Vizinalbahnen: a) im Eigenbetriebe 1305 km, b) im Betriebe der Kaschau-Oderberger Bahn 238 km, c) im Betriebe der Südbahngesellschaft 104 km, d) im Betriebe der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Bahn 109 km, e) im Betriebe der ungarischen Staatsbahnen 7296 km, f) eigene Vizinalbahnen der ungarischen Staatsbahnen 287 km, zusammen 9377 km; IV. Lokal- und Straßenbahnen mit Dampf- und elektrischem Betriebe 230 km. Die Gesamtlänge des ungarischen Eisenbahnnetzes betrug daher Ende des Jahres 1904: 18 473 km.

— **Die Betriebseinnahmen der ungarischen Eisenbahnen** gestalteten sich im Mai d. J. nach den vorläufigen Ausweisen im Vergleiche zu den entsprechenden Ergebnissen des Vorjahres wie folgt:

	1905 Kr.	gegen 1904 Kr.
Ungarische Staatseisenbahnen . .	18 762 100	+ 16 831
Südbahn (ungarisches Netz) . . .	1 557 911	— 11 381
Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn	158 862	+ 2 433
Kaschau-Oderberger Eisenbahn (ungarische Linien)	1 075 531	+ 53 418
Mohács-Pécser Eisenbahn	95 720	— 1 218
Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn . .	91 000	— 4 001
Hauptbahnen zusammen	21 741 124	+ 56 082
Lokalbahnen „	3 860 625	— 24 860
insgesamt	25 601 749	+ 31 222

Seit Jahresbeginn betragen die gleichen Einnahmen der ungarischen Hauptbahnen (Eisenbahnen ersten Ranges) zusammen 102 721 168 Kr., jene der Vizinalbahnen (Eisenbahnen zweiten Ranges, ohne die Stadt- und Straßenbahnen, die sogen. Kleinbahnen) 17 105 112 Kr., insgesamt 119 826 280 Kr. Gegenüber dem Vorjahre zeigt sich bei den Hauptbahnen eine Mehreinnahme um 3 770 724 Kr. (und zwar entfällt diese Mehreinnahme ganz auf die ungarischen Staatseisenbahnen, bei welchen eine Besserung um 3 956 275 Kr. zu verzeichnen ist, während wir bei den anderen Eisenbahnen einen mehr oder minder beträchtlichen Rückgang der Einnahmen bemerken, nämlich bei den ungarischen Linien der Südbahn — 3 757 Kr., bei der Raab-Ödenburg-Ebenfurter Eisenbahn — 38 157 Kr., bei den ungarischen Linien der Kaschau-Oderberger Eisenbahn — 106 159 Kr., bei der Mohács-Pécser Eisenbahn — 36 072 Kr. und bei der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn — 1406 Kr.); bei den Vizinalbahnen eine Steigerung der Einnahmen um 763 538 Kr.; somit insgesamt eine Besserung um 4 534 262 Kr. Die durchschnittliche Betriebslänge der ungarischen Hauptbahnen stellt sich auf 9389,4 km (gegen das Vorjahr + 4 km), jene der Vizinalbahnen auf 8868 km (gegen das Vorjahr + 118,1 km), zusammen auf 18 257,4 km gegen 18 135,3 Kilometer im Vorjahre; daher erweiterte sich das Netz um 122,1 Kilometer.

Übrige europäische Länder.

— **Jungfraubahn.** Wie schon kurz berichtet wurde, ist an dem Tunnel der Jungfraubahn, der zur Station Eismeer führt, der Durchschlag vollendet worden. Diese frohe Botschaft, so schreibt der Berner Bund, bedeutet, daß nun wieder ein wertvolles Stück des in seiner Gesamtheit 10 km langen Tunnels vollendet ist. Der oben halbkreisförmig abgerundete Tunnel hat eine Breite von 3,70 m und eine Höhe von 4,3 m. Von der Station Eigerwand wendet sich die Bahn in einer Kurve von 200 m Radius nach der Südseite des Berginnern und erreicht in einer Meereshöhe von 3161 m die Station Eismeer, die am 1. August 1905 dem Betrieb übergeben werden soll. Hier herrscht die Natur des Hochgebirges, der Schnee- und Eisregion in ihrer ganzen überwältigenden Schönheit. Aus der Felsenstation gelangt man auf einer bequemen Treppe in den gewaltigen, von tiefen Spalten zerrissenen Gletscherkessel des Grindelwaldfiescherfirns hinab, der sich mehrere Kilometer weit ausdehnt, bis er sich im „unteren Eismeer“ mit dem unteren Grindelwaldgletscher vereinigt. Im Rücken die südliche Eigerwand, sehen wir hier das Wetterhorn, die Schreckhörner, die Lauteraarhörner, die Strahlegghörner, die beim Finsteraarjoch an das Agassizhorn der Finsteraarhorngruppe anschließen, das große und kleine Fiescherhorn, die Grindelwaldfiescherhörner, das Walcherhorn, das Bergli, das untere Mönchsjoch usw., alle eis- und firnbedeckt und glänzend und strahlend in blendender Weiße im golden leuchtenden Sonnenschein. Die Station Eismeer ist die höchste Bahnstation von ganz Europa und als Tunnelstation die höchste der ganzen Welt. Von ihr aus wird ein Weg zum Eigerjoch und Eigergipfel und eine ebensolche über das untere Mönchsjoch nach dem „ewigen Schneefeld“ hergestellt werden, das wegen seiner Windstille und Spaltenlosigkeit wie geschaffen ist zur sommerlichen Betätigung verschiedenen Wintersports, wie Schlitten- und Rennwettfahren, Skilaufen usw. Die Entfernung zwischen den beiden Stationen Eigerwand und Eismeer, d. h. die Länge des neu durchbrochenen Tunnels, beträgt 1350 m, der Höhenunterschied 293 m.

Amtliche Mitteilungen der geschäftsführenden Verwaltung.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken.

Die am 20. Juni d. J. dem öffentlichen Verkehre übergebene 9,6 km lange Strecke Eimbeckhausen-Münder a. D. der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover ist den Vereinsbahnstrecken zugerechnet worden.

Eröffnung von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Am 1. Juli d J. wird der an der Nebenbahnstrecke Kiel-Osterrönfeld (Rendsburg) zwischen den Stationen Hassee und Melsdorf neu eingerichtete Haltepunkt Russee für den Personen- und beschränkten Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Entfernungen nach den Nachbarstationen betragen: Russee-Hassee 2,47 km, Russee-Melsdorf 2,71 km.

K. k. österreichische Staatsbahnen. An der Lokalbahn Skawce - Siersza Wodna zwischen den Stationen Skawce und Wadowice bei Kilometer 4,276 wird am 1. Juli d. J. die Personenhaltestelle Zagórze bei Skawce für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden. Die Fahrkartenausgabe wird durch die Kondukteure im Zuge, die Gepäckexpedition im Nachzahlungswege erfolgen.

Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eisenbahndirektionsbezirk Halle a. Saale. Am 15. Juni d. J. sind die an der Strecke Halle a. Saale-Sangerhausen gelegenen Haltepunkte Eisdorf und Zscherben, bisher nur dem Personenverkehr dienend, auch für den Gepäck- und Expreßgutverkehr eröffnet worden.

Eisenbahndirektionsbezirk Kattowitz. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. ab werden die für die Haltestelle Podewils vorgesehenen Beschränkungen „W" (nur für Frachtgut in Wagenladungen) und „fr" (Sendungen nach der Haltestelle dürfen nur frankiert, von derselben nur unfrankiert, in beiden Richtungen ohne Nachnahme aufgeliefert werden) aufgehoben.

Königlich bayerische Staatseisenbahnen. Die bisher nur für die Abfertigung von Personen, Gepäck, Hunden und Kleinvieh eingerichtete, an der Linie Ingolstadt-Treuchtlingen gelegene Station I Kl. Eitensheim wird am 1. Juli d. J. für die beschränkte Abfertigung von Eilstückgütern bis zum Einzelgewichte von 250 kg eröffnet werden.

Königlich sächsische Staatseisenbahnen. Vom 1. Juli d. J. ab wird die Beförderung von Milch von und nach dem Haltepunkte Deuben bei Hainsberg zugelassen.

Änderung von Stationsnamen.

Eisenbahndirektionsbezirk Magdeburg. Die an der Strecke Jerxheim-Börßum bezw. Jerxheim-Wolfenbüttel gelegenen Staatsbahnstationen Mattierzoll und Schöppenstedt werden fortan die Bezeichnung Mattierzoll (Staatsbahnhof) und Schöppenstedt (Staatsbahnhof) führen.

Eisenbahndirektionsbezirk Hannover. Die an der Strecke Stendal - Berlin gelegene Staatsbahnstation Rathenow hat die Zusatzbezeichnung „Staatsbahn" erhalten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Verwaltung sind erlassen worden:

Nr. I 146 vom 19. Juni d. J. an sämtliche (ordentlichen und außerordentlichen) Mitglieder des Ausschusses für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Antrag der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn auf Genehmigung der Übertragung des Verkaufs von Vereinsfahrscheinheften in Paris und Marseille an die Compagnie des Messageries Maritimes (abgesandt am 20. Juni d. J.).

Amtliche Bekanntmachungen.

1. Erweiterung der Abfertigungsbefugnisse von Stationen.

Eröffnung des Haltepunkts Bavendorf für den beschränkten Eilstückgutverkehr.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Lüneburg - Wittenberge zwischen den Stationen Vastorf und Dahlenburg gelegene Haltepunkt Bavendorf für den beschränkten Eilstückgutverkehr eröffnet werden und mit diesem Tage in den Gruppentarif II, die Wechseltarife mit der Gruppe II und in den Nordostsee-Verbandsgütertarif einbezogen.

Eilstückgüter von mehr als 250 kg Einzelgewicht sowie Sprengstoffe sind von der Annahme und Auslieferung ausgeschlossen.

Nähere Auskunft erteilen die Abfertigungsstellen.

Altona, den 19. Juni 1905. (1639)
Königliche Eisenbahndirektion.

4. Schließung von Stationen.

Pfälzische Eisenbahnen.
Lokalverkehr.

Am 1. August d. J. wird die Haltestelle Erbach i. d. Pfalz für den gesamten Verkehr geschlossen. (1639 a)
Ludwigshafen a/Rh., den 24. Juni 1905.

3. Güterverkehr.

Gruppentarif IV, Gruppenwechseltarife mit der Gruppe IV, Staats- und Privatbahn-Tiertarif, südwestdeutscher Verbands-Gütertarif, Hefte 2 und 7, und Saarbrücken-pfälzischer Gütertarif.

Am 1. Juli d. J. wird der an der Strecke Karthaus - Perl zwischen den Stationen Nennig und Perl gelegene Haltepunkt Besch, welcher bisher nur dem Personen- und Gepäckverkehr diente, auch für die Abfertigung von Eil- und Frachtstückgütern im Einzelgewicht von höchstens 400 kg sowie von Kleinvieh in einzelnen Stücken eröffnet werden.

Die Annahme und Auslieferung von Fahrzeugen und Sprengstoffen ist ausgeschlossen.

Gleichzeitig wird der Haltepunkt Besch in die obengenannten Tarife einbezogen. (1640)

St. Johann-Saarbrücken, 19. Juni 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft 4 (Verkehr Reichsbahn und Prinz Heinrichbahn-Ostschweiz) ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der II. Nachtrag erschienen Er enthält Steinfrachtsätze ab Herlisheim Oberelsaß und Maizières sowie Benzinfrachtsätze ab Devant-les-ponts und kann von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 21. Juni 1905. (1641)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der badischen Staatseisenbahnen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 4. September l. J. sind für die Überführung von Zoll- und Wagenladungsgütern die Überfuhrgebühren der Station Freiburg unter D I B Ziffer 2 der Abteilung 1 des badischen Gütertarifs neu festgesetzt.

Die seither zur Erhebung gekommene Überfuhrgebühr zwischen Freiburg Hauptbahnhof und Freiburg-Wiehre kommt hierdurch in Wegfall.

Nähere Auskunft erteilt die Güterverwaltung Freiburg und unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 14. Juni 1905. (1642)
Gr. Generaldirektion.

Gruppenwechseltarif II/IV.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. wird die Station Boizenburg als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 8a für Gießerei-Roheisen aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen.

Cöln, den 19. Juni 1905. (1643)
Königliche Eisenbahndirektion.

Gruppenwechseltarif II/III.

Am 1. Juli d. J. erscheint zum vorgenannten Tarif der Nachtrag V. Er enthält u. a. außer Entfernungen für die neu eröffneten Stationen Bielefeld Ost, Hassee und Sölde auch Tarifänderungen für die preußisch-bayerischen und sächsischen Wettbewerbsstationen sowie Ausnahmefrachtsätze für Steinsalz nach Duisburg West. Nähere Auskunft erteilen die Güterabfertigungsstellen, bei denen der Nachtrag zum Preise von 10 ₰ zu haben ist.

Essen, den 22. Juni 1905. (1644)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Heft 10 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs wird vom 1. Juli 1905 ab der III. Nachtrag eingeführt, der von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 5 ₰ abgegeben wird.

Der Nachtrag enthält Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Düngemittel im Versande von Differdingen und Rodingen französische Grenze.

Straßburg, den 20. Juni 1905. (1645)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Unter Hinweis auf unsere Bekanntmachungen vom 15. und 16. Mai d. J. wird veröffentlicht, daß im sächsisch-württembergischen Güterverkehre am 1. Juli 1905 ein neues Tarifheft 1 und der Nachtrag VII zum Tarifheft 2 eingeführt werden. Diese Tarifdrucksachen enthalten in der Hauptsache Änderungen und Ergänzungen des Kilometerzeigers sowie der Ausnahmetarife.

Dresden, den 24. Juni 1905. (1646)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli 1905 tritt der Nachtrag V zum böhmisch-norddeutschen Kohlentarif in Kraft. Er enthält außer den bereits durch Bekanntmachung eingeführten Neuerungen im wesentlichen eine Erweiterung des Tarifs durch Aufnahme des Artikels „Kaumazit", ferner neue Frachtsätze für die Stationen Wanfried des Eisenbahndirektionsbezirks Cassel, Beelitz (Stadt), Buchholz (Zauche), Doberschütz, Grießen (Reg.-Bez. Frankfurt a. d. O.), Groß-Besten und Neuhof (Kreis Teltow) des Eisenbahndirektionsbezirks Halle sowie für alle Stationen der Reinickendorf - Liebenwalde - Groß-Schönebecker Eisenbahn. Außerdem ist der Nebengebührentarif neu aufgenommen worden. Abdrücke des Nachtrags sind bei den beteiligten Verwaltungen und Stationen erhältlich.

Dresden, am 24. Juni 1905. (1647)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlentarif Nr. 12 nach der Schweiz.

Zu diesem Tarif ist mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 der Nachtrag III erschienen, welcher u. a. Frachtsätze für die Stationen der Linie Nyon - Crassier enthält. Preis 5 ₰. (1648)

St. Johann-Saarbrücken, 26. Juni 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Belgisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 werden die Abfertigungs- und Verkehrsleitungsvorschriften

des Tarifs, Teil II, Heft 1 (Seite 209 bis 211),

des Tarifs, Teil II, Heft 2 (Seite 37 bis 42)

und des Ausnahmetarifs für

Steinkohlen, Koks und Steinkohlenbriketts (Seite 17—19)

vom 1. April 1901 aufgehoben und von genanntem Tage ab durch besondere Leitungsvorschriften ersetzt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 25. Juni 1905. (1649)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Englisch-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 werden die Abfertigungs- und Verkehrsleitungsvorschriften des Tarifs, Teil II (Seite 15) vom 1. April 1901 aufgehoben und von genanntem Tage ab durch besondere Leitungsvorschriften ersetzt.

Nähere Auskunft erteilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion.

Cöln, den 25. Juni 1905. (1650)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-westfälisch-südwestdeutscher Verband.

Am 1. Juli d. J. treten folgende Nachträge in Kraft: Nachtrag X zum Tarifheft „Teil II", III zu den Heften 1 bis 5 der Abteilung A (Baden), X zu den Heften 1 und 3, XI zu den Heften 2 und 5, IX zum Heft 4 der Abteilung B (Elsaß-Lothringen), VII zu den Heften 1 bis 4, VI zum Heft 5 der Abteilung C (Pfalz), VII zu den Heften 1 bis 5 der Abteilung E (Württemberg), VI zum Heft der Abteilung F (süddeutsche Eisenbahngesellschaft) und III zum Heft der Abteilung G (Basel). Die Nachträge enthalten außer bereits früher durchgeführten Änderungen und Ergänzungen der Tarife u. a. direkte Entfernungen und Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen verschiedener Verwaltungen und Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der in den Verband neu einbezogenen Kreis Bergheimer Nebenbahnen und der Mödrath-Liblar-Brühler Eisenbahn.

Ferner wird die Abfertigung des Verkehrs mit den süddeutschen Wettbewerbstationen durch die Nachträge in der Weise geregelt, daß vom 1. Juli d. J. ab nur für die Station einer Verwaltung Entfernungen und Frachtsätze vorgesehen sind. Der Verkehr mit Mannheim wird vom genannten Zeitpunkte ab lediglich in den preußisch-hessischen Gruppen- und Gruppenwechselverkehren abgefertigt.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen, bei denen die Nachträge auch käuflich zu haben sind.

Cöln, den 24. Juni 1905. (1651)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich namens der beteiligten
Verwaltungen.

Zum Magdeburg-Halle-sächsischen Gütertarife tritt am 1. Juli d. J. der Nachtrag XVII in Kraft. Abgesehen von der Kilometertafel II des Tarifes, die nach dem neuesten Tarifstande ergänzt und abgeändert worden ist, bildet der Nachtrag eine Neuausgabe des Tarifes. Außer den seit Herausgabe des Nachtrages XVI (15. August 1902) im Bekanntmachungswege durchgeführten Änderungen und Ergänzungen des Tarifes enthält der Nachtrag XVII folgende, vom 1. Juli d. J. geltende Neuerungen: 1. Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für die neu aufgenommenen Stationen Bork (Prov. Brandenburg), Klein-Twülpstedt, Neindorf, Reinstedt, Rothenkamp und Velpke (Braunschweig) des Direktionsbezirks Magdeburg, für die Station Grießen, Reg.-Bez. Frankfurt a/O. des Direktionsbezirks Halle, für die Station Gliesmarode = Braunschweig der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn und für die Stationen Breitenborn, Gottleuba der sächsischen Staatseisenbahnen; 2. anderweite, zum Teil erhöhte Entfernungen für die Stationen Belzig, Brandenburg (Staatsbhf.), Drewitz, Genthin, Groß-Kreutz, Großwusterwitz (Staatsbhf.) des Direktionsbezirks Magdeburg, für die Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Elsterwerda (Oberl. Bhf.), Großenhain C. G., Großzschocher, Kamenz i. Sachsen, Leipzig (Berl. Bhf.), Leipzig (Eilenb. Bhf.), Leipzig (Magdbg. Bhf.), Leipzig (Thüring. Bhf.), Leipzig = Eutritzsch, Plagwitz = Lindenau und für die an der Strecke Spielberg b. Vitzenburg-Esperstedt b. Querfurt gelegenen Stationen des Direktionsbezirks Halle, sowie für die Stationen Eger, Elsterwerda (B. D. B.), Franzensbad, Gera (Reuß), Großenhain (B. D. B.), Großenhain (C. G. B.), Großzschocher, Leipzig I (Bayr. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig = Stötteritz, Plagwitz = Lindenau, Röderau, Weida, Weida-Altstadt und Zeitz der sächsischen Staatseisenbahnen; 3. Frachtsätze des Ausnahmetarifes 6 für die Braunkohlenversandstationen Neschwitz i. Sachsen der sächsischen Staatseisenbahnen, Nienhagen des Direktionsbezirks Magdeburg und Simmersdorf des Direktionsbezirks Halle; 4. Frachtsätze des Ausnahmetarifs 8 für Gießereiroheisen im Verkehr nach den Stationen Dahlen (Sachsen), Glauchau, Lucka i. S. A., Schlettau i. Erzgeb. und Wolkenstein der sächsischen Staatseisenbahnen. Wegen der eintretenden Frachterhöhungen und des Ausscheidens von Entfernungen und Frachtsätzen für die preußisch-sächsischen Gemeinschaftsstationen Elsterwerda (B. D. B.), Großenhain (C. G. B.), Görlitz i. Schlesien, Kamenz i. Sachsen und Röderau aus dem Güter- und Tierverkehr des Magdeburg-Halle-sächsischen Verbandes wird auf die von uns unterm 15. Mai d. J. erlassene allgemeine Bekanntmachung Bezug genommen. Abdrücke des Nachtrages sind bei den beteiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 26. Juni 1905. (1652)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. J. treten zu den norddeutsch-sächsischen Tarifheften 1 und 2 die Nachträge III und VI in Kraft. Außer den im Bekanntmachungswege durchgeführten Neuerungen enthalten sie im wesentlichen Bestimmungen nebst Entfernungen und Frachtsätzen für die neuaufgenommenen Stationen Altenrheine des Direktionsbezirks Münster, für die Station Bielefeld (Ost) — gültig ab 1. August d. J. —, für die Stationen der Hildesheim-Peiner Kreisbahn und für die Station Gottleuba der sächsischen Staatseisenbahnen, ferner anderweite, zum Teil erhöhte Entfernungen für die Stationen Gera, Göttengrün, Großenhain (B. D. B.), Großenhain (C. G. B.), Großzschocher, Gutenfürst, Hirschberg, Hof, Leipzig I (Bayr. Bhf.), Leipzig II (Dresd. Bhf.), Leipzig-Connewitz, Leipzig-Stötteritz, Mehltheuer, Mühltroff, Pausa, Pöllwitz, Reuth, Röderau, Schleiz, Schönberg, Triebes, Weida-Altstadt und Zeitz der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für die Station Münster i. Westf. des Direktionsbezirks Münster, für letztere Station jedoch erst vom 15. Juli d. J. ab geltend. Außerdem enthält der Nachtrag noch Frachtsätze der Ausnahmetarife 9 und E für Eisen und Stahl im Verkehr von der Station Roßwein der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie Frachtsätze für sämtliche Seehafen-Ausnahmetarife im Verkehr mit der Station Blexen der oldenburgischen Staatseisenbahnen. Wegen der im Verkehr mit einzelnen Stationen eintretenden Frachterhöhungen und wegen des Ausscheidens von Entfernungen für die Stationen Elsterwerda (B. D. B.), Görlitz i. Schles., Kamenz und Röderau der sächsischen Staatseisenbahnen, sowie für die Station Münster der westfälischen Landeseisenbahn aus dem norddeutsch-sächsischen Güter- und Tierverkehr wird auf die allgemeine Bekanntmachung vom 15. Mai d. J. Bezug genommen. Abdrücke dieser Nachträge sind bei den beteiligten Abfertigungsstellen käuflich zu erlangen.

Dresden, den 26. Mai 1905. (1653)
Kgl. Gen.-Dir. d. sächs. Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Süddeutscher Privatbahnverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. J. kommen zur Einführung:

a) ein neuer Ausnahmetarif 5 b für Steine des Spezialtarifs III in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von der Station Griedel-Rockenberg der Butzbach-Licher Eisenbahn nach den Stationen Frankfurt a/M. Hauptbhf. und Frankfurt a/M. Hafen. Der Frachtsatz beträgt 20,5 ℳ für 100 kg;
b) ein neuer Ausnahmetarif 6 b für Steine und Braunkohlen, wie im Spezialtarif III genannt, in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Mannheim (Bez. Mainz) nach den Stationen der Osthofen-Westhofener, Sprendlinger-Fürfelder und Worms-Offsteiner Nebenbahn. Die Fracht wird nach den Frachtsätzen des Spezialtarifs III der allgemeinen Kilometertariftabelle berechnet;
c) Tarifkilometer für die neu aufgenommenen Stationen Deutsch-Krone Ost (Bbg.), die um je 2 km höher sind, wie diejenigen für die Station Deutsch-Krone West;
d) Änderungen in den bisherigen Dienstbeschränkungen der Station Leipzig-Eutritzsch des Direktionsbezirks Halle.

Das Nähere ist bei den beteiligten Dienststellen zu erfahren.

Mainz, den 19. Juni 1905. (1654)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Königl. preuß. u. Großh. hess. Eisenbahndirektion.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Die in Absatz 4 des § 7 des Transportreglements der schweizerischen Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen, vom 1. Januar 1894, enthaltenen Vorschriften, betreffend die Taxberechnung für Extrazüge werden auf 30. Juni 1905 ohne Ersatz aufgehoben.

Ferner werden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 Bestimmungen über die Annahme und Verpackung von Kali, übermangansaures, Mähmaschinen und Futterschneidemaschinen in die Anlage V zum schweizerischen Transportreglement aufgenommen.

Nähere Auskunft erteilt unser Verkehrsbureau.

Karlsruhe, den 23. Juni 1905. (1655)
Gr. Generaldirektion.

Südwestdeutsch-schweizerischer Güterverkehr.

Zum Tarifheft 1, besondere Bestimmungen und Entfernungen für den direkten Güterverkehr enthaltend, ist mit Gültigkeit vom 1. Juli l. J. der I. Nachtrag erschienen. Er enthält verschiedene Änderungen und Ergänzungen des Hauptheftes und kann von den beteiligten Verwaltungen und von unserem Verkehrsbureau unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 24. Juni 1905. (1656)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der bad. Staatseisenbahnen.

Frankfurt a/M. etc.-bayerischer Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 wird der Nachtrag VI ausgegeben.

Er enthält in der Hauptsache die Aufnahme der bayerischen Stationen Gablingen und Nürnberg Nordwestbhf., einen neuen Kilometerzeiger und neue Ausnahmefrachtsätze für Heidingsfeld Bayer. Bahn, außerdem Ergänzungen, Änderungen und Berichtigungen.

Für den Verkehr der badisch-bayerischen Gemeinschaftsstationen Wertheim und Würzburg einerseits und Mannheim, Mannheim Industriehafen sowie Ludwigshafen a. Rh. und Ludwigshafen Giuliniwerk anderseits bestehen künftig nur mehr im badischen Binnenverkehr bezw. im badisch-pfälzischen Verkehr Tarifentfernungen und Frachtsätze.

München, den 19. Juni 1905. (1657)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Österreichisch-ungarisch-bayerischer Gütertarif.

Teil IV, Heft 1 vom 1. Juni 1903.

Mit Wirksamkeit vom 10. Juli l. J. kommt für die Beförderung von Holz des Abschnittes IV von Rosenheim nach Trient der Frachtsatz von 132 ₰ für 100 kg zur Einführung.

München, den 17. Juni 1905. (1658)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Badisch-bayerischer Güterverkehr.

Der bereits angekündigte Tarifnachtrag IV ist nunmehr im Druck erschienen und kann bei den im Tarif genannten Verkaufsstellen um den Preis von 25 ₰ bezogen werden.

Der Nachtrag enthält in der Hauptsache:

1. die Einbeziehung der badischen Stationen
   Richtlingen, Rischweier, Brombach, Buchholz i/Baden, Dürrheim, Forchheim i/Baden (Hauptbahn), Herthen, Hubacker, Rheinau Hafen und Sachsenflur;
2. die Einbeziehung der bayerischen Stationen
   Bubenreuth, Gablingen, Gambach, Guttenthau, Laufamholz, Mausheim, Nürnberg Nordwestbhf. und Pölling;
3. einen neuen Kilometerzeiger für die bayerischen Stationen
   Heidingsfeld Bayer. B., Markt Oberdorf, Sonthofen und Tirschenreuth;
4. einen neuen Ausnahmetarif 10 a für Mais ab Rheinau und einen Ausnahmetarif 16 für Abfallkohlenstifte;
5. Änderungen, Ergänzungen und Berichtigungen.

München, den 19. Juni 1905. (1659)
Generaldirektion
der k. b. Staatseisenbahnen.

Zum Heft 16 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs kommt am 1. Juli 1905 der II. Nachtrag zur Einführung, der von unserer Drucksachenverwaltung zum Preise von 30 ₰ bezogen werden kann.

Der Nachtrag II vom 1. Februar 1905 tritt gleichzeitig außer Geltung.

Durch den neuen Nachtrag II werden Frachtsätze für neu in den Tarif einbezogene Stationen des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken und ein Ausnahmetarif (Nr. 15) für Kalkstein usw. zu Düngezwecken im Versande von Born eingeführt.

Straßburg, den 20. Juni 1905. (1660)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Am 1. Juli 1905 kommen zum Heft 4 des deutsch-Prinz Heinrichbahn-Gütertarifs Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Frei-Weinheim der Selztalbahn zur Einführung. Nähere Auskunft erteilt unser Tarifbureau.

Straßburg, den 19. Juni 1905. (1661)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Norddeutsch-schweizerischer Eisenbahnverband.

Auf 1. Juli 1905 wird der Tarif Teil II, Heft 11, enthaltend den Ausnahmetarif Nr. 3 für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaren ab Stationen der Eisenbahndirektionsbezirke Cöln, Elberfeld, Essen, Frankfurt a/M. und Münster sowie der Eisern-Siegener Eisenbahn nach Stationen der schweizerischen Eisenbahnen ausgegeben. Die Ausnahmetarife Nr. 6 und 7 in den Tarifen Teil II, Heft 1, erste Abteilung vom 1. Juli 1899 nebst Nachträgen und Teil II, Heft 1, zweite Abteilung vom 1. Dezember 1901 nebst Nachtrag werden auf den gleichen Zeitpunkt aufgehoben. Soweit jedoch durch den neuen Tarif Frachterhöhungen oder Beschränkungen des direkten Verkehrs eintreten, bleiben die bezüglichen bisherigen Taxen bis einschließlich 15. August 1905 in Geltung.

Karlsruhe, den 24. Juni 1905. (1662)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Großh. Generaldirektion
der Staatseisenbahnen.

Saarkohlentarif Nr. 5 (Verkehr mit Baden).

Am 1. Juli 1905 tritt der Nachtrag IV zum Kohlentarif vom 1. August 1902 in Kraft. Er enthält u. a. Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Hubacker und Umkartierungsfrachtsätze für die Station Mosbach i. Baden im Verkehr mit den Stationen der Nebenbahn Mosbach-Mudau.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen, von welchen der Nachtrag zum Preise von 5 ₰ käuflich bezogen werden kann. (1663)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Juni 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Deutsch-belgischer Gütertarif.

Teil II, Gemeinschaftliches Heft und Heft 10 vom 1. März 1904.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 tritt der Nachtrag II zum Tarifheft 10 in Kraft.

Er enthält neue Abfertigungs- und Leitungsvorschriften für den Verkehr mit den deutschen Gemeinschafts- und Mitbewerbsstationen (Anhang des Tarifheftes 10).

Die Bestimmungen Seite 113—114 des Gemeinschaftlichen Heftes werden hinsichtlich des Verkehrs nach den preußisch-sächsischen Mitbewerbsstationen gleichzeitig aufgehoben.

Nähere Auskunft geben die beteiligten Verwaltungen.

Cöln, den 23. Juni 1905. (1664)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 1.

Für Steinsalz von Freden und Volpriehausen nach Mannheim Industriehafen, Rheinau und Ludwigshafen kommt vom 1. Juli ab ein Ausnahmetarif zur Anwendung. Auskunft geben die genannten Stationen.

Hannover, den 21. Juni 1905. (1665)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch-hessisch-südwestdeutscher Gütertarif, Heft 2.

Die Stationen Boizenburg, Hamburg-Sternschanze, Itzehoe, Güstrow, Schwerin, Teterow, Mölln i. L. werden zum 1. Juli in den Ausnahmetarif 8 für Gießereiroheisen aufgenommen.

Auskunft geben die Tarifstationen.

Hannover, den 22. Juni 1905. (1666)
Königliche Eisenbahndirektion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband.

Vom 1. Juli ab wird die Station Malchow der Großherzoglich mecklenburgischen

Friedrich Franz-Eisenbahn als Empfangsstation in den Ausnahmetarif 9 für Eisen und Stahl nach Binnenstationen einbezogen.

Über die Höhe der Frachtsätze geben die beteiligten Abfertigungsstellen Auskunft.

Hannover, den 22. Juni 1905. (1667)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Am 1. Juli d. J treten zu den direkten Güter- und Kohlentarifen im belgisch-südwestdeutschen Verbande für den Verkehr zwischen Belgien einerseits und der Pfalz, Baden und Württemberg anderseits sowie zum englisch-südwestdeutschen Heft 7 vom 1. November 1899 (Verkehr London-Württemberg) Anhänge in Geltung, durch welche die Verkehrsleitung auf deutscher Seite verschiedentlich geändert wird. Über diese Änderungen erteilen die Tarifbureaus (Verkehrsbureaus) der beteiligten Verwaltungen Auskunft.

Straßburg, den 19. Juni 1905. (1668)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen.

Saarbrücken-pfälzischer Güterverkehr.

Am 1. Juli 1905 tritt der Nachtrag I zum Gütertarif vom 1. Dezember 1904 in Kraft. Er enthält u. a. Änderungen und Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Besch, Föhren und Hirschfeld des Direktionsbezirks St. Johann-Saarbrücken, anderweite, ermäßigte Entfernungen für die Stationen Maudach und Mutterstadt (Lokalbahn) der pfälzischen schmalspurigen Lokalbahnen, Aufhebung der Entfernung Saargemünd-Hassel i. d. Pfalz, Ergänzung des Stationstarifs für Ludwigshafen a/Rhein loko, Ergänzung des Übergangstarifs für den Verkehr mit Kleinbahnen.

Nähere Auskunft erteilen die beteiligten Dienststellen. (1669)

St. Johann-Saarbrücken, 23. Juni 1905.
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Gr. badische Staatseisenbahnen.

Mit Wirkung vom 4. September 1905 wird die Bestimmung, wonach für die Wagenladungsgüter der Station Freiburg-Wiehre, insoweit sich deren Verkehr über Freiburg Hbhf. bewegt, die Frachtsätze für letztere Station Anwendung finden, sowohl im inneren badischen, als auch in sämtlichen direkten Güterverkehren, in welchen diese Maßnahme durchgeführt war, aufgehoben. Von diesem Zeitpunkte ab werden hiernach für Freiburg-Wiehre stets die regelrechten Frachten berechnet.

Karlsruhe, den 21. Juni 1905. (1670)
Gr. Generaldirektion.

Süddeutscher Donauumschlagsverkehr über Regensburg, Deggendorf und Passau Donaulände tr.

Teil II, Heft 1 vom 15. Juni 1904.

Die Bestimmungen über die Anwendung des Tarifs, Seite 4, Ziffer 5, werden mit Wirksamkeit vom 15. August l. J., wie folgt, ergänzt:

Die Sätze für Deggendorf Donaulände gelten nur für Sendungen, welche bis und ab Deggendorf mit Schiffen der Süddeutschen D.-D.-G. befördert werden.

Für Sendungen, welche durch andere Schiffahrtsgesellschaften vermittelt werden, gelten die Sätze für Deggendorf Donaulände

a) der allgemeinen Stückgutklasse und des Spezialtarifs für bestimmte Stückgüter sowie die Stückgutsätze der Ausnahmetarife, gekürzt um je 6 ₰ bezw. 7 Cts. für 100 kg;
b) für Wagenladungen, gekürzt um je 3 ₰ bezw. 4 Cts. für 100 kg, als Frachtsätze für Deggendorf Bahnhof transit.

Für die Beförderung der Sendungen vom Bahnhof zur Lände und umgekehrt haben die Parteien in diesem Falle selbst zu sorgen.

München, den 21. Juni 1905. (1671)
Generaldirektion
der Kgl. bayer. Staatseisenbahnen.

Gruppentarif III, rheinisch-westfälisch-nordwestdeutscher Seehafen-Ausnahmetarif.

Zum 1. Juli d. J. gelangen Frachtsätze der Klasse IIIb des Ausnahmetarifs S 5 für Roheisen des Spezialtarifs III zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern im Versande von Neheim-Hüsten zur Einführung.

Cassel, den 20. Juni 1905. (1672)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staats- und Privatbahn-Tiertarif.

Am 1. Juli 1905 tritt ein Nachtrag 2 in Kraft. Er enthält u. a. Änderungen und Ergänzungen der Bestimmungen über die bahnseitig eingerichteten und die privaten Tränkanstalten.

Berlin, 23. Juni 1905. (1673)
Königliche Eisenbahndirektion,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Tirol-Vorarlberg-süddeutscher Güterverkehr.

Mit Wirkung vom 1. Juli 1905 wird die auf Seite 8 unter Ziffer 3 für Darmstadt und Frankfurt a/M. für Sendungen ohne Bahnhofsvorschrift vorgesehene Abfertigungsweise aufgehoben. Sendungen nach Darmstadt ohne Bahnhofsvorschrift werden künftig auf „Darmstadt Hauptbf. M. N. B." und Sendungen nach Frankfurt a/M. ohne Bahnhofsvorschrift auf „Frankfurt a/M Hauptbahnhof" abgefertigt.

Karlsruhe, den 26. Juni 1905. (1674)
Namens der beteiligten Verwaltungen:
Gr. Generaldirektion der badischen
Staatseisenbahnen.

Mitteldeutscher Privatbahn-Güterverkehr.

Am 1. Juli d. J. treten zu den Tarifheften 3, 4a, 4b und 5 die Nachträge XV, IX, XX und XIX in Kraft. Sie enthalten, außer bereits anderweit bekanntgegebenen Tarifmaßnahmen, hauptsächlich:

a) Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
b) Entfernungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Gliesmarode-Braunschweig der Braunschweig-Schöninger Eisenbahn sowie für eine Anzahl neu einbezogener Stationen der preußischen und oldenburgischen Staatsbahnen;
c) anderweite, teils erhöhte, teils ermäßigte Entfernungen und Frachtsätze für ältere Stationen der mitteldeutschen Privatbahnen und der preußischen Staatsbahnen;
d) Änderungen und Ergänzungen der bestehenden Ausnahmetarife;
e) Berichtigungen.

Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, bleiben die seitherigen niedrigeren Sätze noch bis einschließlich den 14. August d. J. in Geltung. Nähere Auskunft geben die beteiligten Abfertigungsstellen.

Erfurt, den 24. Juni 1905. (1675)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahngütertarif für den Verkehr zwischen den österreichischen und ungarischen Eisenbahnen einerseits, den deutschen, luxemburgischen, belgischen und niederländischen Eisenbahnen anderseits.

(Einführung von Nachträgen zu den Tarifen Teil I, Abteilung A und B.)

Mit 1. August 1905 und insoweit Frachterhöhungen oder Erschwerungen eintreten, mit 1. September 1905 tritt zu den Tarifen Teil I, Abteilung A, vom 1. März 1904 und Teil I, Abteilung B, vom 1. November 1904 je ein Nachtrag I in Wirksamkeit.

Der Nachtrag I zum Tarif Teil I, Abteilung A, enthält eine Änderung des Verzeichnisses der beteiligten Verwaltungen und ferner Änderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen; der Nachtrag I zum Tarif Teil I, Abteilung B, Änderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Güterklassifikation, des Tarifes für Nebengebühren und des alphabetischen Inhaltsverzeichnisses der Abteilung B.

Exemplare dieser Nachträge werden ab 15. Juli 1905 bei den beteiligten Verwaltungen bezogen werden können.

Wien, am 16. Juni 1905. (1676)
Priv. österr.-ung. Staatseisenbahngesellschaft,
auch namens der Verbandsverwaltungen.

Adriatisch-norddeutscher Eisenbahnverband.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Mit Gültigkeit vom 1. August 1905, insofern Erschwerungen eintreten, mit Gültigkeit vom 15. August 1905 tritt zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Verbandsgütertarif Teil II des Adriatisch-norddeutschen Eisenbahnverbandes der Nachtrag IV, zu dem vom 1. Januar 1901 gültigen Verbandsgütertarif des Adriatisch-sächsischen Eisenbahnverbandes der Nachtrag III in Kraft.

Die Nachträge enthalten außer Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte A (Ergänzung der reglementarischen Bestimmungen) und B (Besondere Tarifbestimmungen), der „Allgemeinen Tarife" und der „Ausnahmetarife", sowie sonstiger Änderungen und Ergänzungen besondere Frachtsätze für die Seeausfuhr, besondere Frachtsätze für den Verkehr via Suezkanal und via Gibraltar sowie neue Kilometerentfernungen und Lieferfristentabellen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den beteiligten Bahnverwaltungen zum Preise von

50 Hellern = 40 ₰ für den Nachtrag IV,
45 Hellern = 35 ₰ für den Nachtrag III

erhältlich.

Wien, am 18. Juni 1905. (S. B. Z. 7329/CI ex 1905.) (1677)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

K. k. österreichische Staatsbahnen.

Lokalgüterverkehr.

Neuauflage des Lokalgütertarifes.

Am 1. Juli 1905 erscheint eine neue Neuauflage des Lokalgütertarifes und Kilometerzeigers der k. k. österr. Staatsbahnen, bestehend aus dem

1. Tarif-Teil II, Heft 1, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privatbahnen, mit Ausnahme der Bahnen in Galizien und der Bukowina und mit Ausnahme der vom Staate betriebenen Lokalbahnen;
2. Tarif-Teil II, Heft 2, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den k. k. österr. Staatsbahnen und den vom Staate betriebenen Privat- und Lokalbahnen in Galizien und der Bukowina;
3. Tarif-Teil II, Heft 3, für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den vom Staate betriebenen normalspurigen Lokalbahnen (Hauptbahnen zweiten Ranges), mit Ausnahme jener in Galizien und der Bukowina;
4. Tarif-Teil I und Teil II für den Transport von Eil- und Frachtgütern auf den im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal-(Klein-) Bahnen und
5. Gemeinsamen Beilagen zu dem Lokalgütertarife der k. k. österr. Staatsbahnen und der vom Staate betriebenen Privatbahnen, Teil II, Heft 1, 2 und 3, ferner Tarif-Teil I und Teil II, betreffend die im Staatsbetriebe stehenden schmalspurigen Lokal- (Klein-) Bahnen.

Die Gültigkeit der vorangeführten Tarife beginnt mit 1. Juli 1905 und, insoweit Erhöhungen eintreten, mit 15. August 1905.

Eine Ausnahme hiervon bilden jene Änderungen bezw. Ergänzungen, welche durch den neuen Tarif-Teil I, Abteilung B, und den Nachtrag III zum Tarif-Teile I, Abteilung A, der österreichischen, ungarischen und bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnen bedingt sind und somit gleichzeitig mit dem genannten Tarife bezw. Nachtrage, d. i. mit 1. Juli 1905 und, insoweit Frachterhöhungen oder Erschwernisse eintreten, mit 1. August 1905 in Kraft treten.

Hierdurch werden die gleichnamigen Tarife
Teil II, Heft 1,
Teil II, Heft 2,
Teil II, Heft 3,
Teil I und Teil II für schmalspurige Lokal-(Klein-) Bahnen, sowie die gemeinsamen Beilagen, Auflage, gültig vom 1. Juli 1904, samt den bezüglichen Nachträgen gleichzeitig außer Kraft gesetzt.

Rücksichtlich der Fortsetzungsstrecke Strzylki - Topolnica = Landesgrenze bei Sianki gilt der Tarif Teil II, Heft 2, erst vom Tage der Betriebseröffnung der genannten Strecke. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der Lokalbahn Hannsdorf-Mähr.-Altstadt.

Exemplare der einzelnen Tarifhefte sind bei den betreffenden Dienststellen der k. k. österr. Staatsbahnen erhältlich und zwar:

Heft 1 zum Preise von . 5,— Kr.,
„ 2 „ „ „ . 3,— „
„ 3 „ „ „ . 2,50 „

und das Heft für Schmalspurbahnen zum Preise von 1 Kr.

Wien, am 14. Juni 1905. (1678)

Rheinisch-westfälisch-österreichisch-ungarischer Eisenbahnverband.

Tarif Teil II, Heft 2 vom 1. Februar 1898.

Einführung neuer Frachtsätze.

Mit Gültigkeit vom 15. Juli 1905 bis auf Widerruf bezw. bis zur Durchführung im Tarifwege, längstens jedoch bis 1. Februar 1906, gelangen im Verkehre mit der Station Butschowitz St. E. G für Sendungen der Stückgutklassen I und II die für die Station Brünn St. E. G. bestehenden Frachtsätze zuzüglich folgender Taxen zur Anwendung:

für die Stückgutklasse I: 39 ₰
„ „ „ II: 32 „
für 100 kg.

Wien, am 23. Juni 1905. (1678a)
K. k. österr. Staatsbahnen,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Böhmisch-tiroler Eisenbahnverband.

Ergänzung der Tarifbestimmungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juli 1905 werden für Sendungen, die auf Grund des Tarifes Teil II für den obengenannten Eisenbahnverband abgefertigt werden, die bahnseits beim Übergange über die österreichisch-bayerische Grenze gelegentlich der Durchführung des Streckenzugs- oder Ansageverfahrens zu bewirkenden Zollformalitäten (Teil I, Abt. B, Abschnitt J XIV b u. c) gebührenfrei besorgt.

Wien, am 17. Juni 1905. — S. B. Z. 7212/C I. (1679)
Die Generaldirektion
der k. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Adriatisch-sächsischer Eisenbahnverband.

Verbands-Gütertarif Teil II, Abschnitt B (Besondere Tarifbestimmungen).

Die in Nr. 46 ex 1905 dieses Blattes Seite 703 fortl. Z. 1559 verlautbarte Änderung des Abschnittes B (Besondere Tarifbestimmungen) wird mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.

Die bezügliche im Tarif enthaltene Bestimmung bleibt demnach bis auf weiteres in Kraft.

Wien, am 20. Juni 1905. — S. B. Z. 7068/C I ex 1905. (1680)
K. k. priv. Südbahngesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr.

Für Maschinen, zerlegte, und Maschinenteile, welche zur Einrichtung einer Baumwollspinnerei in Temesvár gyárváros oder einer Jutespinnerei in Budapest bestimmt sind, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im Verordnungsblatte für Eisenbahnen und Schiffahrt in Wien unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze für 100 kg im Rückvergütungswege bis auf Widerruf, längstens bis Ende des laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg für den Frachtbrief und Wagen
Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz nach Marchegg transit	130 ₰
Von Schönpriesen=Umschlag nach Marchegg transit	125 „
Von Dresden=Elbkai nach Marchegg transit	166 „

Die Sendungen müssen mit direkten Frachtbriefen nach Temesvár gyárváros bezw. Budapest zur Aufgabe gebracht werden.

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach=Landungsplatz und Schönpriesen=Umschlag verstehen sich exklusive 5 ₰ Schleppbahngebühr für 100 kg.

Wien, am 24. Juni 1905. (1681)
Österr. Nordwestbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rumänisch-süddeutscher Donau-Umschlagsverkehr vom 1. Mai 1902.

Bei Ziffer 25 der „Zusätzlichen Bestimmungen und Grundsätze für die Frachtberechnung“ wird als zweiter Absatz eingefügt:

„Aus diesem Grunde darf kein Frachtbrief über eine größere Gewichtsmenge als 10 500 kg lauten.“

München, im Juni 1905. (1682)
Süddeutsche Donau-Dampfschiffahrtgesellschaft,
namens der beteiligten Verwaltungen.

4. Personen- und Gepäckverkehr.

Mühlhausen-Ebelebener Eisenbahn.

In der Zeit vom 1. Juni bis einschließlich 30. September jeden Jahres werden an Sonn- und Feiertagen ermäßigte Rückfahrkarten III. Wagenklasse mit eintägiger Gültigkeit von den Stationen Schlotheim, Mohrstedt und Rockensussra nach Ebeleben verausgabt. Die Ergänzung der zusätzlichen Bestimmungen zur Eisenbahn-Verkehrsordnung ist gemäß den Bestimmungen unter I (4) der Eisenbahn-Verkehrsordnung von der Landesaufsichtsbehörde genehmigt.

Halle a/S., den 20. Juni 1905. (1683)
Der oberste Betriebsleiter.

5. Verdingungen.

Die Ausführung von Erd-, Fels-, Maurer- und Wegearbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Friedrichsthal — rd. 60 000 cbm Erdbewegung und rd. 2400 cbm Bruchsteinmauerwerk — soll öffentlich verdungen werden. Angebote sind verschlossen mit der Aufschrift: „Angebot auf Erdarbeiten Friedrichsthal“ bis zum Eröffnungstermin am 24. Juli, vormittags 11 Uhr, an die Bauabteilung I — zu Malstatt=Burbach — (Sophienstraße 3) einzureichen. Daselbst liegen die Bedingungen und Zeichnungen zur Einsicht aus; erstere können auch gegen postfreie Einsendung von 1,00 ℳ. und mit den Zeichnungen von 5,50 ℳ. (nicht in Briefmarken) von dort bezogen werden.

Zuschlagsfrist 4 Wochen. (1684)
St. Johann=Saarbrücken, 23. Juni 1905.
Königliche Eisenbahndirektion.

6. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf alter Oberbaumaterialien.

Die in unserem Bezirk lagernden alten Oberbaumaterialien, wie Eisenschienen, Stahlschienen, eiserne Schwellen, Weichenteile, Kleineisenzeug usw. sollen öffentlich verkauft werden.

Verkaufsbedingungen nebst Angebotbogen sind gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 80 ₰ in bar — nicht in Briefmarken — von unserem Zentralbureau zu beziehen.

Die Angebote sind bis zum 15. Juli d. J., vormittags 10 Uhr, dem Zeitpunkt der Eröffnung, an uns einzureichen.

Mainz, den 23. Juni 1905. (1685)
Königlich preußische und Großherzoglich hessische Eisenbahndirektion.

Herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. — Verlag von Julius Springer in Berlin N.
Für die Schriftleitung verantwortlich: Eisenbahndirektions-Präsident a. D. von Mühlenfels in Berlin W.
Druck von H. S. Hermann in Berlin SW.